

MOTORRAD

Motorrad des Jahres 2022



MOTORRAD
Leserwahl

mitmachen
& gewinnen



Ducati
Streetfighter V2
oder



Harley-Davidson
Sportster S
oder



BMW
S 1000 XR

PREISE
im Gesamtwert von über
37 000 EURO



Die richtigen
Bikes



Die perfekte
Ausrüstung



REISEN & ABENTEUER

Das **MOTORRAD**-Sonderthema



Einfach planen
und umsetzen



Die großen
Abenteuer finden

TOP-TEST



Yamaha R7

VERGLEICHSTEST TOURER



- BMW R 1250 RS
- KAWASAKI Versys 1000 S Tourer
- SUZUKI V-Strom 1050 XT

FAHRBERICHT



Triumph
Tiger Sport 660

KTM-Erlkönig erwischt: Die neue 990 Duke





www.ducati.de

Die neue Streetfighter V2

A New Fighter in Town

Als eine Neuinterpretation der erfolgreichen Ducati „Fight Formula“ besitzt die Streetfighter V2 die Qualitäten eines echten Kämpfers. Mit dem bewährten 955 cm³ Superquadro Motor der Panigale V2 und einem Elektronikpaket der neuesten Generation bietet das Naked Bike Sportlichkeit auf höchstem Niveau bei gleichzeitig beeindruckender Handlichkeit. Sie wurde für all jene entwickelt, die ein Motorrad möchten, das die sportliche DNA eines Superbikes mit dem einzigartigen Stil und Fahrgefühl der Streetfighter vereint. Mit seiner Agilität in der Stadt und höchster Präzision auf der Rennstrecke wird dieses intuitive Motorrad überall für Aufsehen sorgen.

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

Motor Superquadro 90° V2, 4 Ventile pro Zylinder, desmodromisch gesteuert, flüssigkeitsgekühlt | **Hubraum** 955 cm³ | **Leistung** 153 PS (112,3 kW) bei 10.750 U/min | **Drehmoment** 101,4 Nm bei 9.000 U/min | **Trockengewicht** 178 kg





Flucht aus dem Alltag, neue Eindrücke und Begegnungen, nachdrückliche Erinnerungen – mit dem Motorrad losziehen ist Abenteuer pur

Das Abenteuer 2022 wartet – Zeit für Pläne ist genau jetzt!



MOTORRAD-Chefredakteur Uwe Seitz über die Lust am Abenteuer, das auf jeden von uns wartet. Überall!

Unter Abenteuer versteht sicher jeder etwas anderes. Motorräder aber sind dafür die perfekte Eintrittskarte, denn emotionaler kann es kaum werden. Ob mit dem Supersportler über die Rennstrecke, mit dem Power-Cruiser gegen Sonnenuntergang, dem Naked Bike ins nächste Mittelgebirge, der Retro-Maschine in den Großstadtdschungel oder mit dem Tourer, dem Adventure-Bike oder dem hochbeinigen Crossover irgendwohin – Motorräder holen dich raus aus dem Alltag. Das Unterwegssein an sich ist uns Motorradfahrern eine Lust. Und nicht selten führt uns diese dann tatsächlich richtig weit weg von zu Hause.

Mit dem Motorrad mal länger als die Sonntagstour unterwegs zu sein ist immer ein besonderes Erlebnis. Mich bringt das jedes Mal diesem Freiheitsgefühl meiner ersten Motorradjahre am nächsten. Die Nase im Wind, den Kopf frei, eine Mischung aus Treibenlassen und Ziel im Auge, womöglich noch mit Gleichgesinnten, und dazu ein Schuss Improvisation. Auf euch, liebe Leserinnen und Leser, warten 2022 hoffentlich solche Abenteuer, die kleinen oder gar größeren Fluchten aus Trott und Tretmühle! Wir haben dafür ab Seite 60 einen Rat- und Ideengeber in den Mittelpunkt dieser ersten Ausgabe von MOTORRAD 2022 gestellt, denn genau jetzt ist die Zeit, sich die passenden Gedanken zu machen. Abenteuer gibt es da draußen für uns jedenfalls zuhau. Lasst sie uns finden! Und jetzt viel Spaß mit der ersten MOTORRAD 2022 – auf ein erfülltes Motorradjahr!

Herzlichst euer



Aktuell im Handel:
Der neue **MOTORRAD-Katalog** bietet die große Übersicht zu allen Maschinen des Jahrgangs 2022. Von der kleinen 50er bis zum XXL-Cruiser: alle Daten, Preise, Fotos und sofern vorhanden mit den unbestechlichen Messwerten von MOTORRAD

INHALT



16

Komm mit uns ins Abenteuerland. Das Schwerpunkt-Thema in diesem Heft. Los geht's gleich vorne mit der Analyse der 2022er-On-&-Offroad-Neuheiten

Fotos: Ducati(2), fact, Hersteller, Triumph
Titelfotos: Ducati, Harley-Davidson, BMW, Yud Pourdieu, Clausia Werel, Jörg Künstle, Nick Sanders, fact, Tyson Jopson, Triumph, BMH-Images

Motorräder in diesem Heft

Aprilia RS 660	24	Ducati DesertX	16	Kawasaki Ninja 650	24	Suzuki V-Strom 1050 XT	38
Aprilia Tuareg 660	18	Ducati Multistrada V4 S	60	Kawasaki Versys 1000 S Tourer	38	Suzuki V-Strom 650	101
Benelli TRK 502 X	101	Ducati Zero	122	KTM 390 Adventure	100	Triumph Tiger Rally Pro	17
BMW F 650 GS Dakar	101	Harley-Davidson		KTM 790 Adventure R	78	Triumph Tiger Sport 660	17, 32
BMW F 800 GS	101	Pan America 1250/Special	18, 60	KTM 990 Duke R	8	Vespa Elettrica RED	8
BMW R 100 GS	101	Honda Africa Twin	18, 78, 101	KTM 950 Adventure	101	Yamaha R5	58
BMW R 1150 GS	134	Honda CBR 650 R	24	Moto Morini 6½	10	Yamaha R7	20
BMW R 1250 RS	38	Honda CRF 250 Rally	100	MV Agusta Lucky Explorer	16	Yamaha Ténéré 700	18, 78
BMW R 1300 GS	18	Honda Transalp	101	Royal Enfield Himalayan	100	Yamaha XT 660 Ténéré	101



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

32

Baukastenstrategie à la Triumph: Nach dem Naked Bike Trident 660 folgt nun die Tiger Sport 660. Erste Eindrücke direkt aus dem Sattel



100

Motorradtipps fürs Abenteuer: gebrauchte Adventure-Bikes

INTRO+NEWS

KTM 990 Duke-Erlkönig erwischt 6
Absage: IMOT und Elefantentreffen

NEUHEITEN

Adventure-Bikes für 2022 16
Gelände plus Sport sind schwer im Kommen. Unsere Analyse der 2022er-Motorradneuheiten

TEST+TECHNIK

Top-Test Yamaha R7 20
Der supersportliche MT-07-Ableger in der 1000-Punkte-Wertung

Fahrber. Triumph Tiger Sport 660 32
Nach der Naked folgt die Hochbeinige aus Hinkley. Erster Kontakt

Vergleichstest Tourenbikes 38
Unterwegs mit BMW R 1250 RS, Kawasaki Versys 1000 S Tourer und Suzuki V-Strom 1050 XT

Alpenchallenge-Konzeptvergleich 60
Ducati Multistrada V4 S und Harley-Davidson Pan America 1250

Eigenbau Ducati E-Multistrada 122
Ein Tüftler paart Zero und Ducati

ABENTEUER SPEZIAL

Offroad nach Sarajevo 72
Drei Redakteure, drei Bikes, ein Abenteuer. Und die Erkenntnis: So einfach geht's ins Abenteuer

Essay Mikroabenteuer 88

Das Abenteuer? Wartet vor der Tür

Ratgeber Adventure-Ausrüstung 92

Gepäcksets, Reifen und Anzüge fürs Grobe, Helferlein gegen das Stranden im Abseits. Die Packtipps

Gebrauchttipps Adventure-Bikes 100

Tolle Reisebegleiter ab 2500 Euro

Abenteuertrip Paris-Dakar 102

Globetrotter Nick Sanders auf den Spuren der legendären Afrikarallye

Ratgeber Events & Übungsplätze 120

Rallyes & Abenteuerspielplätze in Deutschland und Europa

SPORT

Von der MotoGP zur Dakar 112

Jobhopping. KTM-Werksfahrer Danilo Petrucci biegt ab in die Wüste

RATGEBER+MAGAZIN

EICMA-Zubehörnews 128

Neues für Fahrer/innen und Bikes

75 Jahre Modeka 132

Besuch beim Bekleidungshersteller

RUBRIKEN

Kolumne 14

MOTORRAD-Kleinanzeigenmarkt 52

Leserbriefe, Impressum 57

Rückspiegel 134

Vorschau 136

Comic 138



112

Im Sandkasten: MotoGP-Ass Danilo Petrucci bei der Dakar

128

Nach einem Jahr Corona-Pause trifft sich auf der Mailänder Messe wieder die Szene. Unser Zubehör-Best-of für 2022



Motorrad des Jahres 2022



MOTORRAD

LESERWAHL: mitmachen und gewinnen

67

Alle Jahre wieder sind unsere Leserinnen und Leser gefragt: Was sind die Motorräder des Jahres? Welche Modelle überzeugen in den jeweiligen Kategorien? Die Abstimmung Zehntausender MOTORRAD-Fans wird auch mit Spannung in der Redaktion erwartet. Worauf also noch warten? Mehr zum Wahlverfahren, zu den Gewinnen, dem „Stimmzettel“ und schließlich allen Motorrädern mit Daten, Fakten und Foto finden Sie ab Seite 67



Um Himmels willen!

Verrückter Stunt. Im vierten Gang und mit rund 80 km/h hält der Franzose Tom Pagès auf die sieben Meter hohe Rampe zu. Am Rand des Wintersportortes Avoriaz ragt sie steil in die Höhe – und führt ins Nichts dahinter. Oder besser gesagt in nichts als den blauen Himmel Frankreichs. Denn nach der Rampe geht's 170 Meter einfach nur in die Tiefe. Das große Foto hier hat den Moment festgehalten, in dem sich der 36-jährige mehrfache Red-Bull-X-Fighters-Champion Pagès mit einer Yamaha rund 55 Meter weit hinaus und hinein

in dieses Nichts katapultiert hat. Und das kleine Bild rechts zeigt in der Mehrfachbelichtung, was währenddessen und danach geschah: Nach einem doppelten Frontflip trennen sich Fahrer und Maschine. Anschließend schweben beide an Fallschirmen in die Tiefe. Nicht mehr zu sehen: 170 Höhenmeter und 30 Sekunden später landen sie auf einer steilen Wiese. Strahlend reckt der Fahrer seinen Schirm zusammen, reckt jubelnd für den wartenden Fotografen die Faust in die Höhe. Mit der Punktlandung ist die Himmelfahrt vorüber.



Fotos: Antoine Truchet/Oliver Godbold, Red Bull Content Pool

Über Sinn und Unsinn lässt sich streiten, aber die Bilder sind tatsächlich einmalig

INTRO



Die 990 kommt wohl erst Ende 2023. Doch wird sie die Ablösung oder vielleicht sogar die neue große Schwester der 890?



ERWISCHT: NEUE KTM 990 DUKE

Erlkönig. Bei Testfahrten in Südeuropa erwischte MOTORRADs Erlkönigjäger diesen offensichtlich noch frühen Prototyp einer künftigen KTM 990 Duke R.

Nachdem das künftige Naked Bike schon im Sommer 2021 mit etlichen Messapparaturen an Bord in Österreich fotografiert worden war (Heft 15/2021), sind nun offenbar Verkleidungsteile und das Fahrwerk in der Erprobung. Der Motor zeigt sich komplett überarbeitet und wird aller Voraussicht nach 990 Kubik haben. Ein größerer Kühler weist auf einen erwartbaren deutlichen Leistungszuwachs gegenüber

den 121 PS der aktuellen 890 Duke R hin. Wesentliche Änderungen wird offenbar auch die Abgasanlage erfahren. Ein größerer Sammler machte eine Neukonstruktion der Schwinge nötig. Grund dafür ist die ab 2024 zu erwartende neue Euro-5b-Norm mit strengeren Vorschriften. Gut möglich auch, dass KTM die 990 als „kleine Super Duke“ bringen wird und parallel dazu die 890 weiterlaufen lässt.

Erneute Absage. Zugegeben, das Foto ist manipuliert. Denn im Original hieß die Jahreszahl 2021. Doch auch 2022 wird es Corona-bedingt kein Elefantentreffen im Bayerischen Wald geben. Das hat der BVDM auf seiner Website veröffentlicht. Zuvor war der Bundesverband von Impfskeptikern dafür attackiert worden, nur Geimpfte oder Genesene zulassen zu wollen. Doch selbst mit 2G gab es nun keine Freigabe seitens der örtlichen Behörden.



(RED) gewinnt

Neue Charity-Vespa. 2017 erschien die Vespa 946 in flammendem Rot, 2020 die Vespa Primavera – und 2022 folgt die Vespa Elettrica: Der italienische Rollerbauer hat seinen Vertrag mit der Non-Profit-Organisation (RED) erneuert, die über den Global Fund weltweit gegen Aids und andere Pandemien kämpft. Vom Verkaufserlös aller (RED)-Produkte geht ein Teil an den Global Fund, im Fall der Vespa 100 Dollar. Ihr Verkaufspreis wurde noch nicht genannt.

Kommt 2022: die Sonderedition Vespa Elettrica (RED)



Fotos: bmh-images, Daniela Poschinger, Vespa



**BMW
MOTORRAD**



KENNT KEINEN RUHEPULS

Dynamic Roadster mit Superbike-DNA: Bei der **BMW S 1000 R** macht das Zusammenspiel aus Power und Präzision jeden Meter Straße zum Highlight. Stimme jetzt bei der **MOTORRAD** Leserwahl 2022 für die **S 1000 R** oder Dein persönliches Lieblings-Bike von BMW Motorrad. Mehr Infos zu unseren Modellen unter [bmw-motorrad.de/modelle](https://www.bmw-motorrad.de/modelle)

#neverstopchallenging

MAKE LIFE A RIDE



Jetzt erleben

INTRO

6 ½ zum Ersten: Naked mit Anklängen an die berühmte Moto Morini 3 ½



6 ½ zum Zweiten: Der Scrambler unterscheidet sich nur in wenigen Details



Zwei Mal Sechseinhalb

Neue Moto Morinis. Die italienische Marke mit chinesischem Eigner bringt nach der Straßenenduro X-Cape (Test in MOTORRAD 19/2021) ein weiteres 650er-Modell, und zwar gleich in zweifacher Ausführung: 6 ½ oder auch Seiemezzo heißt die Neue, es gibt sie als Naked Bike und als Scrambler. Gemein ist beiden der ursprünglich von Kawasaki stammende Twin mit 60 PS und 54 Nm, der Gitterrohrrahmen und die klassische Optik, die an die Moto Morini 3 ½ aus den 1970er-Jahren erinnert – damals ein echter Hit. Beide 6 ½ rollen vorn auf 18 und hinten auf 17 Zoll; Upside-down-Gabel und Mono-Federbein stammen von KYB, die Bremsen von Brembo, die Reifen von Pirelli. Der Scrambler hat Drahtspeichenräder, höhere Schutzbleche und eine andere Sitzbank. Start ist im Spätsommer, Preise teilte Moto Morini noch nicht mit.



31 JAHRE NACH WIEDERAUFERSTEHUNG DER MARKE HAT TRIUMPH IM NOVEMBER DAS EINMILLIONSTE MOTORRAD DER HINCKLEY-ÄRA GEBAUT. STOLZ ZOG CHEF NICK BLOOR VOR DEN VERSAMMELTEN TRIUMPH-WERKERN DAS TUCH VON EINER TIGER 900 RALLY PRO (FOTO). DAS BIKE HATTE ZUVOR EINE SONDERLACKIERUNG BEKOMMEN, SOLL JETZT AUF MESSEN GEZEIGT UND ANSCHLIESSEND FESTER BESTANDTEIL DER FACTORY VISITOR EXPERIENCE WERDEN, ALSO DEM WERKSMUSEUM MIT FÜHRUNG IN HINCKLEY.

Fotos: BR alpha, Ducati, KTM, Moto Morini, Triumph

RENÉ HOFER †

Motocross-Pilot auf Ski-Tour verunglückt. Der 19-jährige Werksfahrer René Hofer war eine der großen Nachwuchshoffnungen von KTM. Mit 14 hatte er den Welt- und Europa-meistertitel der Junioren geholt, seit 2016 betreute ihn bei KTM der frühere deutsche Spitzenfahrer und MOTORRAD-Offroad-Experte Didi Lacher. 2020 beförderte KTM den sympathischen Jungstar ins MX2-Werksteam, im Oktober 2021 gewann der Österreicher in Pietramurata, Italien, seinen ersten Grand Prix; 2022 sollte ihm den Durchbruch bringen. Hofer war am 4. Dezember mit einer Gruppe von Skitourengehern im Salzburger Land unterwegs, als sich ein Schnee-



brett löste und mehrere Personen mitriss. Für Hofer und zwei weitere Motocross-Nachwuchsfahrer, die zur Gruppe gehörten, kam jede Hilfe zu spät.

MOTOGP MIT BIO-SPRIT

Nachhaltigkeit. Ab 2024 muss der Treibstoff aller Grand-Prix-Klassen zu mindestens 40 Prozent nicht fossilen Ursprungs sein, ab 2027 zu 100 Prozent. Das erklärten Motorradsportweltverband FIM und GP-Promoter Dorna gemeinsam. Der Kraftstoff muss für Standard-Verbrenner verwendbar sein und darf keine Grundstoffe aus der Lebensmittelherstellung enthalten, etwa Zucker. In der MotoGP sollen verschiedene Hersteller zulässig sein, in Moto2 und 3 nur einer.



Mit Bio-Spirit geht der Grand Prix in die Öko-Offensive



Rennfahrer-Träume im TV

TV-Tipp, 14. Januar 2022. ARD alpha, der Bildungskanal der ARD, kümmert sich um die Benzin-Fraktion, diesmal mit dem Themenabend „Rennfahrer“ am 14.01.2022 ab 20.15 Uhr (Wiederholung am 15.01., 21.45 Uhr und am 17.01., 14.15 Uhr). Die drei Retrofilme im Programm starten mit „Der Traum vom Motor – die laute Liebe der Italiener“ aus dem Jahr 1976, der unter anderem auf den Mailänder Salon von damals führt (Foto). Im Film „Jahrmarkt der Geschwindigkeiten“ (1982) geht es um die Rekordversuche auf den Salzseen in Utah und in „Tod und Spiele“ (1963) um die 24 Stunden von Le Mans. ARD alpha ist bundesweit über das Kabelnetz zu empfangen, zudem per Satellit (Astra 1M).

BE
HEROIC.



Brickland LC
GORE-TEX Stiefel
349,95 €

LIVE ERLEBEN:



AR-ANSICHT



BIKER FASHION

since 1946

- » Hochwertiges Rindleder
- » Knöchelschutz
- » Verstellbarer Schnallenverschluss
- » Schalthebelverstärkung
- » GORE-TEX Membrane
- » Vibram Markensole



www.held.de

HIGHTECH
TRIFFT KOMFORT.

INTRO

KURZ NOTIERT

IMOT 2022 abgesagt

Da die Dynamik des Infektionsgeschehens weiterhin keine Planungssicherheit für Aussteller zulasse, haben die Veranstalter der Münchner IMOT jetzt auch die 2022er-Ausgabe der süddeutschen Motorrad-Frühjahrsmesse abgesagt. Statt vom 18. bis 20. Februar 2022 soll die nächste IMOT nun erst vom 24. bis 26. Februar 2023 stattfinden.

BMW M 1000 RR von Lego

Sie ist fünfmal kleiner als das Original, kostet ein 165stel, und führerscheinfrei ist sie obendrein: In seiner Technic-Reihe bringt Lego die BMW M 1000 RR. Den Supersportler in Rennstreckenausstattung zum Selberbauen (1920 Einzelteile, Federung und Getriebe funktionieren) gibt es ab Januar 2022 exklusiv in Lego-Läden sowie auf lego.com/BMW und ab März 2022 im übrigen Handel. Preis: 199,99 Euro inkl. Rennständer.



Motor Bike Expo Verona

Die Italiener wagen's: Die Motor Bike Expo in Verona soll vom 13. bis 16. Januar 2022 steigen. Früher vor allem ein Treffpunkt für Customizer, bietet die Messe inzwischen auch eine Neuheitenshow und eine eigene Halle für Offroad-Interessierte. Info: motorbikeexpo.it. Eintritt: 18 Euro. Aber Achtung: Italien verlangt seit 15. Dezember 2021 bei der Einreise auch von Geimpften einen gültigen Covid-Test. Ungeimpfte müssen in Quarantäne. Gelten soll die Maßnahme bis Ende Januar.

Enduro-Termine Wesendorf

Ab sofort hat die Driving Area Wesendorf (Kreis Gifhorn, Niedersachsen) ihre Trainingstermine für 2022 online. Auf Norddeutschlands größtem Enduro-Gelände kann mit eigenen oder Leihmotorrädern ein oder zwei Tage lang gefahren werden. Mehr unter driving-area.de.



Harleys im Gelände und im Netz

Neuer ACT-Film. Nach Italien, Portugal, Griechenland und Rumänien sind jetzt die Pyrenäen dran: Auf adventurecountrytracks.com, kurz ACT, einer nicht kommerziellen Download-Plattform für ausgearbeitete Offroad-Strecken, gibt's nun auch GPX-Daten für eine Tour vom Mittelmeer (Cap de Creus) bis zum Atlantik (San Sebastián). Den fünftägigen Trip abseits vom Asphalt und in bis zu 2300 Metern Höhe bewältigten die Fahrer u. a. auf drei Pan Americas 1250 S von Harley-Davidson, deren Deutschland-Niederlassung ab sofort als weiterer offizieller ACT-Sponsor auftritt. Die ganze 1200 Kilometer weite Offroad-Reise wurde verfilmt. Ab 25. Dezember soll das Pyrenäen-Projekt in voller Länge auf dem ACT-Kanal von Youtube zu sehen sein (Englisch mit deutschen Untertiteln). Einfach auf Youtube „ACT Pyrenees“ in das Suchfeld eingeben.

Spenden gegen Sperren

BVDM-Aufruf. Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) will juristisch gegen geplante Teilzeitsperren des Großen Feldbergs vorgehen (Heft 24, 25/2021). Zuvor sollen die behördlich erhobenen Daten, mit denen die Sperren begründet werden, auf BVDM-Initiative von unabhängigen Experten untersucht werden. Zur Finanzierung bittet der Verband jetzt um Spenden von einem Euro oder mehr auf IBAN DE62 2501 0030 0256 5663 09, Verwendungszweck: Streckenspernung Hochtaunus.



Fotos: BMW, BVDM, Claudia Dohle, tob/ Harley-Davidson



SCHON WIEDER

Kein Wintertreffen. Erneut fällt das traditionelle Wintertreffen auf Schloss Augustusburg in Sachsen (oben Archivbild von 2017) der Corona-Pandemie zum Opfer. Es wäre die 50. Ausgabe gewesen. Mitte Dezember mussten die Organisatoren das schon zu DDR-Zeiten populäre Treffen aufgrund der Infektionszahlen im Freistaat absagen, bestätigte die Schlossverwaltung auf MOTORRAD-Anfrage. Die eiskalte, aber feuchtfrohliche Sause in und um das bei Chemnitz gelegene Schloss Augustusburg soll Anfang Januar 2023 nachgeholt werden.



ContiRoad **ATTACK 4**

Der Hyper-Touring Reifen.

Der neue ContiRoadAttack 4 bietet Überlegenheit bei jeder Umdrehung: hervorragenden Grip auf nasser und trockener Fahrbahn sowie eine hohe Laufleistung. Über diese Eckpfeiler eines Tourenreifens hinaus glänzt der ContiRoadAttack 4 mit agilem Handling und präziser Zielgenauigkeit – Eigenschaften, die bisher als die Domäne klassischer Sportreifen galten.

Der neue ContiRoadAttack 4:
ab Januar 2022 im Handel erhältlich.





Zeichnung: Holger Aue

Unheilbar krank?

Rolf Henniges, Ex-Globetrotter, Ex-MOTORRAD-Testredakteur und derzeit FUEL-Boss, ist leidenschaftlicher Motorradfahrer und Purismus-Anhänger.
fuelhead@motorradonline.de

Warum es besser ist, Geld „anzuschauen“, als es auf der Bank zu parken. Zumindest für mich.

Neulich war meine Mutter bei mir. Die Dame wird jetzt 82 und hat mich 56 Jahre lang ertragen. Oder sagen wir lieber: Sie hat meine Eigenheiten und Marotten ertragen. Aber im Grunde genommen nie verstanden. Wer bei mir ins Wohnzimmer möchte, muss automatisch diejenigen Motorräder passieren, die in der Winterzeit Asyl im Flur bekommen. Und so fiel meiner Mutter auf, dass sich in meinem Fuhrpark wieder mal was getan hat. Statt der grauen Maschine (meine Mutter unterscheidet sie, wenn überhaupt, nur nach Farben) stand dort jetzt eine schwarze. „Weißt du eigentlich überhaupt noch, wie viele das insgesamt waren?“, fragte sie. Ja, sicher, das schwarze Motorrad, eine XSR 900, ist das insgesamt 76. Bike, das ich im Leben gekauft habe. Meine Mutter stand lange da und schaute es an. Dann murmelte sie so etwas wie „Zwei Räder, Motor, Lenker – die sind doch alle gleich! Versteh’ ich einfach nicht“ und schlappte kopfschüttelnd weiter.

Entgegen der Meinung einiger meiner Bekannten, die da meinen, man müsse das Geld für später anonym und unsichtbar auf einem Konto parken, liebe ich es, wenn ich meins streicheln kann. Es mag für viele von euch unverständlich klingen, und vielleicht oute ich mich hier auch als Irrer, der im Grunde eingesperrt gehört, aber ich stehe abends oft vor den Maschinen und sinniere. Wenn ich sie anschau, erzählen sie mir die Geschichten gemeinsamer Ausfahrten und lassen Erinnerungen sprudeln wie eine ergiebige Quelle. Es sind durchaus positive Erinnerungen, die mich in Zeiten wie diesen, in denen die Inzidenzzahlen explodieren wie Atombomben, fröhlich und optimistisch stimmen. Auf der anderen Seite sinniere ich aber auch, was man an den Bikes alles noch verbessern könnte. Oder sollte. Und das erzeugt Vorfreude auf die kommende Saison. Auf Stunden in der Werkstatt, in denen ich zum Ausgleich meiner Schreibtisch-Tätigkeit wieder mal mit Werkzeug hantiere und damit das Warten auf die kommende Motorradsaison versüße.

Anders gesagt: Mein in Motorräder investiertes Geld wirft Zinsen ab. Mehr Zinsen sogar als ein Spargbuch oder Tagesgeldkonto. Denn was, bitte schön, ist wertvoller als gute Laune? Während viele meiner Bekannten glauben, sie hätten „ausgesorgt“, indem sie eine imaginäre Zahl auf ihrem Konto haben, lebe ich lieber im Hier und Jetzt. Als am 26. November, dem kleinen Black Friday der Börse, der Dax wegen Corona-Omikron um fast zehn Prozent in den Keller rauschte und nicht wenige geknickt auf ihren Kontoauszug schauten, machte ich mir ein Bier auf und trank auf meinen Neuzugang. Ja, vielleicht bin ich wirklich krank, wie meine Mutter manchmal sagt. Wer lebt schon in einer WG mit seinen Motorrädern? Ich dagegen frage: Was ist falsch daran, sich mit Dingen zu umgeben, die einen glücklich machen?

Sicherlich mag es Menschen geben, die ihr hart und mühselig Erspartes lieber auf dem vermeintlich sicheren Konto wissen, um sich später damit ein schönes Leben zu ermöglichen oder eben ein Ding, sei es ein Wohnmobil, Haus, Motorrad oder Gott weiß was, zu gönnen. Geld zu besitzen bedeutet neben Unabhängigkeit auch Sicherheit. Nur: Die einzige Sicherheit, die wir haben, ist, irgendwann zu sterben. Zwischen Geburt und Tod ist alles variabel. Und machen wir uns nichts vor: Nichts ist so ungewiss wie die nächste Minute. Fragt mal einen Schlaganfall-Patienten. Ich jedenfalls kann beruhigt schlafen, wenn der Dax wankt oder die Zinsen fallen. Ich habe vier Motorräder. Egal, ob sie später weniger wert sind. Sie haben sich unbezahlbar verzinst. ■

„Was ist falsch daran, sich mit Dingen zu umgeben, die einen glücklich machen?“

In der kommenden Ausgabe lesen Sie hier die Kolumne von **MOTORRAD-Autor und Globetrotter Dirk Schäfer**

LEVEL UP YOUR NEXT ADVENTURE




**NEW
TIGER
1200**




FOR THE RIDE

Folge Triumph Motorrad auf Social Media:

 www.instagram.com/triumphgermany

 www.facebook.com/OfficialTriumphGermany

 www.triumphmotorcycles.de

GROSSE INVASION

Nicht nur die Mailänder Messe EICMA, sondern generell die Neuheiten für 2022 zeichnen ein klares Bild. Der Motorradmarkt boomt besonders bei langbeinigen Bikes mit 17- bis 21-Zoll-Rädern. Und neue Marken wollen auch ein Stück vom Kuchen.



DUCATI DesertX

Mit der Multistrada V4 auf GS-Angriff, mit der DesertX mitten ins echte Abenteuer. Ducati möchte mehr als Straße



MV AGUSTA Lucky Explorer Project

Wohl als Marke Cagiva dürften gleich zwei neue Bikes aus Varese auf Abenteuer machen, hier die 5.5 mit 19-Zoll-Vorderrad



Das Segment der Adventure-Bikes boomt wie kein anderes. Dabei lässt es sich gar nicht ganz so einfach eingrenzen.

Gemein haben alle Vertreter, wie wir sie hier verstehen, die exponiertere Sitzposition, entsprechend lange Federwege und eine allgemein sehr gute Reisetauglichkeit. Wohin die Reise allerdings führen soll, spaltet die Klasse entsprechend auf. Soll allein Asphalt der Reisetweg sein, bewegen wir uns mit einem 17-Zoll-Vorderrad. Soll auch mal etwas anderes unter den Gummi kommen, darf es ein 19-Zöller sein. Aber wem der Untergrund weitestgehend egal ist, wem das Reiseziel nicht abwegig genug sein kann, der krallt sich ein Adventure-Bike mit astreinem 21er-Durchmesser und mitunter groben Stollen.

Auch bei der Motorisierung sieht es da mittlerweile kunterbunt aus. Selbst eine 400er-Einzyylinder-Himalayan von Royal Enfield findet annähernd 500 Käufer in Deutschland*. Die obere Fahnenstange bildeten bisher die dicken Twins mit über 1200 Kubik, wie der Mega-Seller BMW R 1250 GS, die KTM 1290 Super Adventure oder bis vor Kurzem Ducati mit der Multistrada 1260. Gerade aber die Entwicklung der komplett neuen V4-Multistrada der Italiener unterstreicht, dass es sich lohnt,

*KBA-Angaben bis Oktober 2021

massiv in die Fahrzeugklasse zu investieren. Hier greift der Kunde gerne zu, während andere Segmente deutlich Federn lassen. Die einstigen Zulassungshelden der 1990er-Jahre, die Supersportler, können davon ein Lied singen. Sie machten 2020 gerade noch 5,26 Prozent bei den deutschen Neuzulassungen aus, während das Adventure-Segment allein im Bereich „Enduro“ auf fast 29 Prozent Marktanteil gestiegen ist.

Kein Wunder also, dass sich auch viele Hersteller, die im Reiseenduro- und Abenteuer-Sektor bisher gar nicht präsent waren, jetzt dort tummeln. Der größte Paukenschlag hierzu kam 2021 aus Milwaukee und heißt Harley-Davidson Pan America 1250. Auch deren bisheriges Segment der Chopper und Cruiser liegt mit 8,49 Prozent darnieder. Von der optisch polarisierenden „Pan“ verkauften sie 2021 dagegen bis Oktober immerhin fast 600 Stück. Ähnliche Ambitionen in dem für sie neuen Segment hegt MV Agusta. Die Italiener aus Varese haben mit dem Lucky Explorer Project gleich zwei zukunftsträchtige Eisen auf die EICMA gestellt und untermauern damit, wie breit gefächert das Segment mittlerweile ist. Die 9.5 ist interessanterweise der Entwicklungstreiber von MV. Das große Adventure-Bike wird nämlich einen neuen, 931 Kubik großen Triple bekommen, der



TRIUMPH Tiger 1200 Rally Pro
Die neue große Tiger gibt unter anderem den wilden Offroad-GS-Jäger und hat deutlich Pfunde verloren



TRIUMPH Tiger Sport 660
Preisgünstig, straßenorientiert und Grenzgänger zwischen Adventure und Crossover-Segment, das ist die kleine Tiger



BMW R 1300 GS Der Prototyp verspricht Leichtbau und macht die GS noch radikaler. Wird es Alternativen dazu geben?



APRILIA Tuareg 660 Kein Billigheimer, aber ein tolles Adventure-Bike für die Straße und echte Offroad-Einlagen



HARLEY-DAVIDSON Pan America 1250 Mit ihr drängen die Amis in einen ihnen bisher fremden Markt ein, von dem sie auch ein Stück abhaben wollen



HONDA Africa Twin Auch Honda mischt mit der Africa Twin kräftig mit. Über 2000 Einheiten bis Oktober ist Platz 2 hinter BMW

YAMAHA Ténéré 700 World Raid

Basis ist die Serien-Ténéré, aber der Prototyp bekommt eine offroad-taugliche 48-mm-KYB-Gabel und einen Stoßdämpfer mit 260 mm Federweg, einen anderen Tank, ein zweites Kühlergebläse, andere Bremsen, eine andere Hinterrad-Aufhängung und einiges mehr



dann erst über die bisher so stolz angepriesenen „Brutale“-Naked-Bikes ausgerollt wird. Die kleine 5.5 bildet den unteren Rand der wohl unter der Marke Cagiva auf den Markt kommenden Abenteuerer von MV Agusta und zeigt einen weiteren Trend in diesem wichtigen Segment: Der Kunde ist „untenrum“ sehr preissensibel. Die kleine „Cagiva Explorer“ wird nämlich beim chinesischen Partner QJ gebaut, nur so lässt sich ein Preis deutlich unter 10 000 Euro realisieren. Ein Dilemma, das die toll gemachte Aprilia Tuareg 660 verfolgt. Das ausschließlich in Italien entwickelte und dort auch gefertigte Motorrad kostet ab 11 990 Euro – und kann daher nur durch hervorragende Fahreigenschaften und Machart gegen die vielschichtige Konkurrenz im unteren Hubraum-Segment aus Fernost – von Benellis TRK 502 X bis zur Voge 650 DSX – ankämpfen. Triumph will der Tuareg, den Chinesen und der in diesem Bereich ebenfalls angesiedelten Yamaha Ténéré 700 mit der neuen Tiger Sport 660 auflauern. Mit der Fertigung in Thailand können die Briten den Preis unter 9000 Euro halten.

Voll auf Angriff bläst Hinckley dagegen mit der ebenfalls neuen Tiger 1200 auf die große und so erfolgreiche GS von BMW. Zwar gewann die Ducati Multistrada V4 S das MOTORRAD Alpen-Masters 2021, aber bei den Stückzahlen ist die BMW nach wie vor das Nonplusultra: 2021 waren es bis Oktober 9045 verkaufte GS in Deutschland. Von diesem Marktanteil will Triumph jetzt auch etwas abhaben, weshalb sie

gewaltig in die Neuentwicklung investierten und ihrer Adventure-Enduro mächtig Kilos abtrainierten.

Gewicht scheint bei den „dicken“ Reisetieren das nächste große Thema zu sein. Jedenfalls wird BMW mit einer noch stärker auf Leichtbau ausgelegten GS wohl im Jahr 2023 (da wird BMW Motorrad 100 Jahre) auf die Angriffe aus aller Welt reagieren. Das verspricht nicht zuletzt der Erbkönig, den MOTORRAD Anfang 2021 vor die Fotografen-Linse bekam. Die Bayern werden erbittert ihren Platz auf dem Olymp verteidigen, schließlich haben sie dieses Segment vor gut 30 Jahren erfunden. Spekuliert wird freilich, ob der von MOTORRAD abgezeichnete Prototyp nur eine radikale Adventure-Variante ist und für die reinen Straßen-GS-Fans sogar Hubräume jenseits der angepeilten 1300 Kubik geplant sind – schließlich gibt es schon einen weitaus größeren Boxer. Nahrung erhält zumindest Ersteres durch zwei weitere Neuheiten, von denen zumindest die Ducati DesertX schon Wirklichkeit ist. Sie unterstreicht, dass das Adventure-Segment auch in Richtung Hard-Enduro ausgeweitet wird. Etwas, das die Aprilia Tuareg mit ihrem klasse Fahrwerk und entsprechender Ergonomie angedeutet hat. Und auch Yamaha schielt mit dem radikaleren „World Raid“-Prototyp auf deutlich abenteuerlustigere, neue Kundschaft. ■



Autor: Uwe Seitz
uwe@motorradonline.de

Fotos: bmh-images, Hersteller, Yvonne Hertler, Markus Jahn

Neue Maßstäbe, keine Kompromisse

VAJ-1 Jacke

Tour Fun II



VANUCCI

www.louis.de/vanucci

HOHE R-WARTUNGEN

Mit der R7 bereichert das nächste Modell auf Basis der MT-07 das Yamaha-Programm, setzt voll auf die Karte Sport. Formen Vollverkleidung und Lenkerstummel aus der nackten Basis wirklich einen potenten Midsize-Racer? Der Top-Test liefert Antworten.

EICMA 2013, also vor fast zehn Jahren: Erstmals zeigt Yamaha die neue MT-07, die den Hersteller zusammen mit der MT-09 aus einem Dornröschenschlaf in eine erfolgreiche Zukunft führt. Die hält bis heute an. Die MT-07 mausert sich auch 2021 wieder zum Topseller der Japaner. Von Januar bis Oktober tauschten 2181 MT-07-Enthusiasten Bares gegen Motorrad. Schon kurz nach dem vielversprechenden Einstand der Mittelklasse-Nackten hat Yamaha erkannt, welches Potenzial im Midsize-Twin steckt. Tracer 700, jetzt Tracer 7 und XSR 700 zeigten schnell, dass man auf der Klaviatur des wassergekühlten, 689 cm³ großen Zweizylinders mit 270 Grad Hubzapfenversatz noch viele neue MT-Varianten in die Verkaufsräume schieben konnte – zuletzt gekrönt von der Ténéré 700.

Das Baukastensystem als effiziente Möglichkeit, um mit nur wenigen Änderungen gleich mehrere Modelle zu entwickeln. Neu ist diese Idee nicht. Ein deutscher Hersteller mit Stammsitz in München demonstriert seit vielen Jahren, wie sich erfolgreich eine motorische Basis für unterschiedliche Fahrzeuge nutzen lässt. Mit allerletzter Konsequenz verfolgten die Japaner einen ähnlichen Ansatz nie. Die MT-09 und vor allem die MT-07 verdeutlichen aber, dass es auch anders geht. Für Erweiterungen bleibt dabei immer noch genug Raum. Wie jetzt mit der R7. Allein der Name ist Legende. 500 Stück der YZF-R7 baute Yamaha 1999 als Homologationsbasis für die Superbike-WM. Auf der Piste so scharf wie eine Chilischote im sechsstelligen Scoville-Bereich. Was dem einen den Mund entflammt, war dem anderen ein unerreichbares Pistenglüherät.

Und just bei diesem Namen bedient sich Yamaha nun, um auf Basis der mehrfach zitierten MT-07 einen Super-sportler an den Start zu schieben. In Hamamatsu wissen sie um das schwere Namenserbe, wollen die Bezeichnung des neuen Midsize-Sportlers als Respektsbezeichnung vor der ehrwürdigen Superbike-Rakete verstanden wissen. Wenn da nur ein Fünkchen Wahrheit mitschwingt, muss die R7 schon mächtig sportlich daherkommen. Wer die MT-07 als eher kommod-freundlichen Landstraßen-Fetz kennt, mag das nicht ganz glauben.

Doch bereits der erste Sitzeindruck taugt, um diese Vorbehalte auf einen Schlag wegzuwischen. Sportlich tief unter der neuen, oberen Gabelbrücke sind die Stummellenker in 880 Millimetern Höhe über dem Boden angeklemt. Weil das straffe Sitzpolster mit 830 Millimetern über Grund auch nicht eben niedrig liegt, gibt's eine knappe Lenkerüberhöhung von fünf Zentimetern. Das fällt noch nicht unter Liegestütz in Dauerschleife, haut aber eine Menge Last auf die Arme. Nur zum Vergleich: Bei der MT-07 liegt der Lenker 26 Zentimeter höher als das Sitzpolster. Weil die Nackte stellenweise zum funkensprühenden Kurvenschleifer mutiert, montierte Yamaha die R7-Rasten auch gleich ein Stück weiter oben. Zwischen Sitzbank und Fußablage bleiben jetzt noch 430 Millimeter Raum, bei der MT-07 sind's fast 47 Zentimeter.

Alle diese Maßnahmen formen die Sitzhaltung auf der R7 komplett neu. Das hier

Yamaha R7

Hubraum	689 cm ³
Leistung	54,0 kW/ 73 PS
Zylinder	2
Grundpreis	8999 Euro







Prozent Fahrspaß ab dem ersten Meter, gerne vorderradschonend

ist R1-light – ohne Wenn und Aber. Jockey-Statuen arrangieren sich damit locker, suchen gleich die Ausfahrt aus der nächsten Boxengasse. Menschen mit Maßen jenseits der 190 Zentimeter Körperlänge müssen sich auf der R7 aber schon zusammenfallen, können die Stummel fast nur noch von oben und nicht von hinten greifen.

Aber egal, der CP2-Twin erwacht nach kurzem Druck auf den Starter zum Leben. Leise und voll nachbarschaftstauglich legt er schon ab tiefsten Drehzahlen los. Daran ändert auch die leicht angepasste Sekundär-Übersetzung nichts. Wo bei der MT-07 die Kette noch über ein 43er-Kettenblatt läuft, genügen der R7 42 Zähne. Am

Getriebeausgang sitzt bei beiden ein 16er-Ritzel. Der quicklebendig-forsche Antritt geht dadurch ein wenig flöten, trotzdem reißt

die R7 beim Dreh aus tiefen Drehzahlen energisch die Meter unter ihren Bridgestone S 22-Pneus durch, wenn die rechte Hand nach unten klappt.

Und zwei Vorteile hat die längere Übersetzung auch: Erreichen die Geraden Längen wie auf der italienischen Piste von Mugello oder einer nicht reglementierten Autobahn, schwingt sich die R7 dank besserer Aerodynamik bis zu Tempo 216 auf. Das dauert allerdings. Die MOTORRAD-Messuhr gibt für den Sprint von 0 auf 200 km/h ein maximales Limit von 20 Sekunden vor. Das packt die R7 nicht. Oben raus legt ihr Twin nur noch mühsam Kohlen nach.

Daran ändert auch die knapp geschnittene Verkleidung mit der Race-like in der Mitte buckelig erhöhten Scheibe wenig. Engstes Zusammenkauern mit einem auf den Tank gepressten Helm schirmt ordentlich vorm Fahrwind ab. Aufrechter ist der Zug an Körper und Kopfschutz stärker, dennoch jederzeit gut erträglich. Aber der zweite Vorteil der geänderten Übersetzung fehlt noch: Die erspart der R7 beim wirklich herzhaften Ausquetschen des Motors – bis der Begrenzer bei 10 000 Umdrehungen einschreitet – manchen Schaltvorgang. Schließlich reicht der zweite Gang so bis knapp über 100 km/h. Kurvenglücken über gewundene Landstraßen gerät so zur schaltfaulen Gaudi.

Dabei ist es jedes Mal ein Fest für Vollgas-Fans, diesen Reihenzweier an sein Leistungslimit zu treiben. Gemessene 75 PS entwickelt der Twin bei 8600 Umdre-



Eine Brembo-Radialpumpe sorgt für wohldosierbaren Druck in den Radialsätteln (links). Sinnvolles Extra für 170 Euro: Schaltautomat für kupplungsfreies Hochschalten unter Last

Kleiner geworden: Am Kettenblatt trägt die R7 einen Zahn weniger als die MT-07. Ein Hauch von nichts: luftig-leichtes, schlankes Heck des Midsize-Sportlers mit Notfall-Soziussitz (unten)



Neues LC-Display mit vielen Infos, die sich über den linken Lenkerschalter abrufen lassen. Halt mal: Die radial montierten Vierkolbensättel nehmen die 298 Millimeter messenden vorderen Bremsscheiben kräftig in die Zange





+ Zugänglichkeit, Teil 1: Ohne Verrenkungen gelangen Schraubwütige an den Verstellmechanismus der Dämpfer-Vorspannung. Gilt auch für den nicht sichtbaren Zugstufen-Einsteller



+ Zugänglichkeit, Teil 2: Zugstufe rechts im Holm, Druckstufe links, dazu noch die Vorspannungsversteller in beiden Holmen. So ist das persönliche Setup schnell eingestellt

hungen, gewürzt durch ein maximales Drehmoment von 68 Nm bei 6300 Touren. In jeder Lebenslage mimt er den Muster-schüler, zuckelt auf Fahrerwunsch mit wenig Drehzahl und völlig unaufgeregt durch jede Ortschaft, dreht aber auch ebenso gerne mit gelungener Geschmeidigkeit und voller Tatendrang nach oben. Untere

Drehzahlhälfte oder kurz vorm Begrenzer – dieser Motor ist überall zu Hause.

Wer sich nicht nahe am fünfstelligen Bereich austoben will, findet mit dem optionalen Schaltautomaten für 170 Euro eine wirkungsvolle Unterstützung beim Gangwechsel nach oben. Runter wird weiterhin der Griff zur leichtgängigen Kupplung nö-

tig. Die besitzt eine Anti-Hopping-Funktion, unterbindet so ein Stempeln des hinteren 180er-Pneus beim Runterschalten. Zudem fällt ihre Bedienkraft handschmeichelnd gering aus – bei leicht teigiger Dosierbarkeit. Warum der Kupplungshebel aber auch bei der R7 immer noch nicht einstellbar ist, wissen sie wohl nur in der Yamaha-Zentrale. So bleibt noch Raum für zukünftige Updates.

Die weist schon das Fahrwerk im Vergleich zur MT-07 aus. Bei der nackten Motorsponderin ist das nicht frei von Kritik. Trotz zahlreicher Updates von Modell zu Modell gehen der MT-07 schon mal die Reserven aus, fehlt bei der rasanten Kurvensause Dämpfung. Dafür taugt der Fahrkomfort selbst für Rumpelpisten, glättet grobe Unebenheiten wirkungsvoll. Und die R7? Kommt deutlich straffer daher. Ihr Vorder-rad wird von einer Kayaba-Upside-down-Gabel mit 41 Millimetern Durchmesser geführt. Die lässt sich in Zug- und Druckstufe sowie der Vorspannung einstellen. Und auch wenn die Empfehlungen für die Dämpfungsjustage nur noch wenig Raum nach noch mehr Härte zulassen (siehe Setup S. 28), gleitet die Gabel fein ansprechend

Alternativen

Kawasaki Ninja 650



Daten: Zweizylinder-Reihenmotor, 68 PS, Gewicht 254 kg, 0–100 km/h 4,3 sek, Vmax 193 km/h, Verbrauch 4,2 Liter, Preis ab 7695 Euro*

Man nehme ganz viel ZX 10R-Optik und stülpe sie über die Z 650 – fertig ist die Kawasaki Ninja 650. Natürlich stimmt das nicht bis ins kleinste Detail, grob passt es aber. Wie die Z 650 vereint die Ninja 650 ein wuselig-handliches Fahrverhalten mit einem eher weich-komfortabel abgestimmten Fahrwerk, das nur wenige Einstellmöglichkeiten bietet. Ein richtiger Dreher ist der Ninja-Twin, der gerne alle Drehzahllichter im TFT-Cockpit aufflackern lässt. Richtig gering fällt das Gewicht der Ninja 650 aus, ebenso wie die Zahl auf dem Preisschild. Unter 8000 Euro geht's los. Dafür gibt's einen alltagstauglichen Einstiegssportler, der besonders beim Aussehen auf dicke Hose macht.

Honda CBR 650 R



Daten: Vierzylinder-Reihenmotor, 95 PS, Gewicht 195 kg, 0–100 km/h 4,0 sek, Vmax 197 (217)¹ km/h, Verbrauch 4,4 Liter, ab 8975 Euro*

Es lebe der Vierzylinder! Unter den zulassungsfähigen Einstiegssportlern der Mittelklasse setzt einzig die Honda CBR 650 R auf einen Vierzylinder als Antrieb. Der bietet beste Laufruhe, will für zügiges Vorankommen aber auch ordentlich gedreht werden. Es lebe der fünfstellige Drehzahlbereich. Mit ihrer A2-tauglichen Leistung von 95 PS liegt die Honda klar oberhalb von R7 und Ninja 650, dennoch täuscht auch ihre an die Fireblade angelehnte Optik etwas über ihr wahres Wesen hinweg. Ja, sie kann auch flott, aber mit ihren hohen Stummeln und der bequemen Sitzposition kommt sie eher wie ein richtig guter Sporttourer im Racekleid daher. Ein Bike für alle sportlichen Fälle.

Aprilia RS 660



Daten: Zweizylinder-Reihenmotor, 100 PS, Gewicht 183 kg, 0–100 km/h 3,9 sek, Vmax 230 km/h, Verbrauch 4,6 Liter, Preis ab 11 050 Euro*

Auch Aprilia tummelt sich unter den Mittelklassensportlern. Mit der RS 660 erhalten Fans von Stummellenkern ein 1A-Wetzeisen mit dem besten serienmäßigen Elektronik-Paket aller Mitbewerber. Viele Fahrmodi, Kurven-ABS, verstellbare TC und mehr: Wer ernsthaft auf Zeitenjagd gehen will, findet hier die umfangreichste Ausstattung fürs Angasen auf der Piste. Doch auch im Alltag schlägt sich die RS 660 wacker. Die Sitzposition fällt nicht zu extrem aus, taugt auch längeren Piloten. Wer die Aprilia ins Herz schließen will, muss aber zu Drehzahlorgien bereit sein. Unten geht bei ihrem Zweizylinder wenig, oben alles. Zudem ist die RS 660 die Teuerste unter den Midsize-Sportlern.

Fotos: Aprilia, fact, Honda

*Preis ohne Nebenkosten; ¹MOTORRAD-Messung



Meter Bremsweg aus 100 km/h –
und die Yamaha R7 steht

Nur manchmal und nie besonders
hoch hebt die R7 ihr Heck beim Stopp
am Limit. Wünschenswert: ein feineres
ABS-Regelverhalten für noch bessere
Verzögerungswerte

MODEKA
WE RIDE



**WE RIDE
TOGETHER**

Tourenbekleidung für alle.

Ein Mikroabenteuer
am Wochenende vor
der eigenen Haustür.
Gemeinsam die eigene
Heimat erkunden.
Die perfekte Route fahren.
Den einen Moment suchen.
Dafür ist Tourenbekleidung
gemacht.

Entdecke jetzt
unsere Tourenkollektion
auf MODEKA.DE



Aeris Jacke	209,90 €
Lonic Hose	154,90 €
Takuya Lady Jacke	249,90 €
Takuya Lady Hose	239,90 €



Minimalistisch: Ein einsamer Inbus-Schlüssel findet sich unterm Soziussitz der R7. Der taugt, um den Fahrersitz abzuschrauben. Um das Fahrwerk einzustellen, fehlt aber das passende Werkzeug



Roter Stift: Bei gleicher Kettenlänge wie bei der MT-07 steht die Hinterachse wegen des kleineren Kettenblatts weiter hinten, ragt der Spanner deutlich aus der Schwinge heraus. Kein Augenschmaus

einsamer Inbus findet sich unterm Soziussitz, um mit ihm den Fahrersitz abzubauen. Da hilft nur der Griff ins eigene Werkzeugregal.

Auf der Landstraße schränkt einzig die fordernde Sitzergonomie den Fahrspaß ein wenig ein – vor allem beim Bergabgleiten durch Spitzkehren. Ansonsten gilt: Etwas weniger Komfort, eine nicht ganz so mühelose Handlichkeit wie von der MT-07 vorgelebt, dafür Reserven satt und viel mehr Stabilität.

Wer nun denkt: Toll, da kann ich jetzt mit Sozius und Gepäck zum nächsten Renntraining aufbrechen, erlebt aber eine Enttäuschung. So schön das Heck mit seinen durchbrochenen Flügeln auch aussieht, so wenig Platz hält es für den Hintern in der zweiten Reihe bereit. Folterinstrument wäre zu arg, viel fehlt aber nicht. Und dann ist da noch die Zuladung. Lediglich 161 Kilogramm darf die R7 tragen. Ein Wert, den zwei Personen fahrfertig schnell reißen.

durch ihre 130 Millimeter Federweg. Noch mehr sportliches Potenzial besitzt der Dämpfer der R7. Er bietet ebenfalls 130 Millimeter Federweg, erlaubt individuelle Anpassungen bei der Vorspannung und der Zugstufe. Das fast liegend verbaute Federbein entschärft Unebenheiten nicht ganz so gründlich wie die Gabel, bleibt dafür aber beim beherzten Rausfeuern aus jeder Ecke Herr der Lage. Mit dem weiten

Zugstufen-Einstellbereich des Dämpfers sowie der Möglichkeit, die Vorspannung noch mehrfach zu erhöhen, dürfte die R7 auch auf abgesperrter Piste zum Kurvensausewind mutieren. Dank gut erreichbarer Verstellmöglichkeiten sind Setup-Änderungen am Fahrwerk rasch umgesetzt – wenn es denn Werkzeug gäbe. Ein

Grad Außentemperatur und eisiger Wind. Da ist die Mütze Pflicht

Redebedarf: Die per GPS-Messungen ermittelten Bremswerte müssen in den Rechner zu Check und Analyse der Verzögerungsleistung





Leidenschaft [...] ist eine das Gemüt völlig ergreifende Emotion. Sie umfasst Formen der Liebe und des Hasses, wird aber auch für [...] Enthusiasmus benutzt und beschreibt die intensive Verfolgung von Zielen [...]. Im heutigen Alltagssprachgebrauch ist ein Zusammenhang mit „Leiden“, von dem sie abgeleitet ist, kaum noch präsent; „Leidenschaft“ wird mitunter wertfrei, meist sogar positiv konnotiert. [...]

Quelle: wikipedia

PASSION



Jeder von uns kennt den Wunsch Dinge zu besitzen. Magische Objekte, die Dir neue Möglichkeiten eröffnen, die Dich weiterbringen und Dein hungriges Herz satt machen. Du weißt was Dich antreibt und wir haben, was Du brauchst. Perfekt in Funktion und Ästhetik. Wertvolles Equipment für Wege zu neuen Horizonten. Lebe Dein Abenteuer.

Yamaha R7

Daten (Herstellerangaben)

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 38 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 410 W, Batterie 12 V/9 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 42:16.

Bohrung x Hub	80,0 x 68,6 mm
Hubraum	689 cm ³
Verdichtungsverhältnis	11,5:1
Nennleistung	54,0 kW (73 PS) bei 8750/min
Max. Drehmoment	67 Nm bei 6500/min
Standgeräusch	88 dB(A)

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahlrohr, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Stahl, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Einkolben-Schwimmsattel, ABS.

Alu-Gussräder	3.50 x 17; 5.50 x 17
---------------	----------------------

Reifen	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test	Bridgestone S 22 „E“

Service-Daten

Service-Intervalle	10 000 km
Öl- und Filterwechsel	alle 10 000 km/2,6 Liter
Motoröl	SAE 10W40
Telegabelöl	SAE 10
Zündkerzen	NGK LMAR8A-9
Leerlaufdrehzahl	1200 ± 100/min
Reifenluftdruck	(mit Sozius)
vorn/hinten	2,3/2,5 (2,3/2,5) bar
Garantie	zwei Jahre
Farben	Blau/Schwarz, Schwarz
Preis	8999 Euro
Nebenkosten	450 Euro

Maße + Gewichte

Länge/Breite/Höhe ¹	2080/840/1150 mm
Lenkerbreite ¹	730 mm
Wendekreis ¹	6300 mm
Gewicht vollgetankt ¹	189 kg
Zuladung ¹	161 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	350 kg
Radlastverteilung vorn/hinten ¹	50,9/49,1 %
Lenkkopfwinkel	66,3 Grad
Nachlauf	90 mm
Federweg vorn/hinten	130/130 mm
Tankinhalt	13,0 Liter

MOTORRAD-Messungen

Fahrleistungen	
Höchstgeschwindigkeit²	216 km/h
Beschleunigung	
0–100 km/h	4,0 sek
0–140 km/h	7,2 sek
Durchzug	
60–100 km/h	4,8 sek
100–140 km/h	5,4 sek
140–180 km/h	7,7 sek
Tachometerabweichung	
Effektiv (Anzeige 50/100)	47/96 km/h
Drehzahlmesserabweichung	
Anzeige roter Bereich	10 100/min
Effektiv	10 000/min
Verbrauch	
Landstraße	4,0 l/100 km
Autobahn bei 130 km/h	4,3 l/100 km
Theor. Reichweite Landstraße	325 km
Kraftstoffart	Super
Setup Landstraße	
Gabel	
Zugstufe	3 Klicks
Druckstufe	2 Klicks
Vorspannung	5 Ringe sichtbar
Federbein	
Zugstufe	2 ¼ U
Vorspannung	Stufe 2

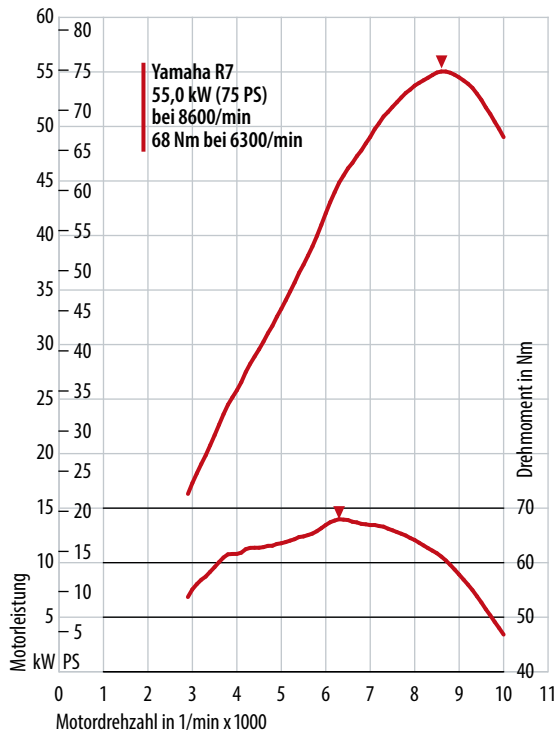
Zug- und Druckstufe von geschlossener, Vorspannung von geöffneter Position aus gezählt

Kaum höher als die Sitzbank liegen die Lenkerstummel der R7. Das sorgt für eine sportlich-kompakte Sitzposition

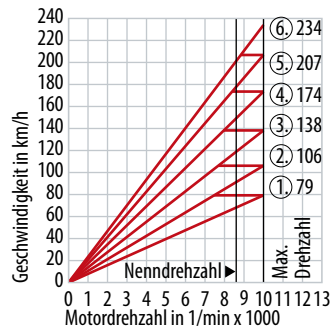


■ = Bereich des schlechtesten und besten jemals gemessenen Messergebnisses; ¹MOTORRAD-Messungen; ²Herstellerangaben; ³Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ±5%; ⁴MOTORRAD-Testparcours, Werte vom Bremsentest aus den drei besten Fahrversuchen gemittelt; Referenz: Motorrad aus der jeweiligen Kategorie mit den bisherigen Bestwerten

Motor³

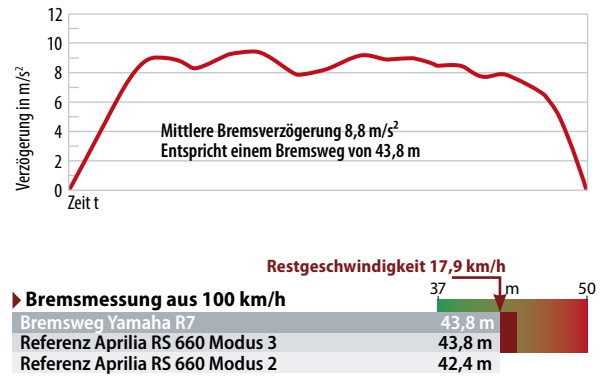


Getriebe



Der Twin der R7 kennt keinen Einbruch, dreht ohne Delle von unten bis oben, liefert bei jeder Drehzahl gut verwertbare Leistung. Gerne gesehen: Mit gemessenen fast 75 PS übertrifft er die Werksangabe um zwei PS. Dank längerer Endübersetzung (16/42) würde die R7 bis zu 232 km/h rennen. Die Realität sieht aber anders aus. Rund um Tempo 200 nimmt der Elan ab, legt die Yamaha nur noch zäh an Geschwindigkeit zu. Homologiert ist die R7 daher mit einem Topp speed von 216 km/h.

Bremsen⁴



Beschleunigung am Berg im 2. Gang von 40–100 km/h

40 km/h	100 km/h
Yamaha R7	3,3 sek 63,6 m
Yamaha R1	3,2 sek 60,0 m

Die R7 bremst nicht schlecht. Allerdings fällt das Regelverhalten ihres ABS nicht sonderlich fein aus. Eine ähnlich kurze Aprilia RS 660 (Radstand 1370 mm) kommt mit ihrem defensivsten ABS-Mode auf den gleichen Wert. Mit schärfer abgestimmtem ABS und weiterhin aktivierter Hinterrad-Abheberkennung hält sie aber eher. Top: Eine R1 wischt im zweiten Gang kaum schneller aus der Kurve – trotz viel mehr Power.

PART OF YOUR ADVENTURE

Hochwertiges Adventure-Softgepäck für den kompromisslosen Einsatz. Komplet wasserdicht, vielseitig einsetzbar und gewappnet für alle Unwägbarkeiten auf deinem Weg.

Die neuen WP-Gepäckssysteme sind bereit für das nächste Abenteuer – bist du es auch?

PASSEND FÜR DEINE REISE UND DEIN BIKE.

sw-motech.com



MOTORRAD-Punktwertung

		Maximale Punktzahl	Yamaha R7	
Motor				
Durchzug	40	21	+	Dieser Motor kennt keine Hänger und keine Verschnaufpausen. Pures Zweizylinder-Leben spannend und mit feinen Umgangsformen serviert.
Beschleunigung	40	17		
Topspeed	20	14		
Motorcharakteristik	30	22		
Ansprech-/Lastverhalten	30	23	-	Einen Zahn weniger trägt das hintere Kettenblatt im Vergleich zur MT-07. Grund für etwas geringere Durchzugsperformance. Leichte Kupplung, die nur bei der Dosierbarkeit noch zulegen könnte.
Laufruhe	30	20		
Kupplung	20	15		
Schaltung	20	15		
Getriebeabstufung	10	9		
Starten	10	8		
Summe	250	164		
Fahrwerk				
Handlichkeit	40	30	+	Präzise trifft die R7 jeden gewünschten Radius, liegt stabil – in Kurven und bei Topspeed. Sehr amtliche Schräglagenfreiheit sowie Federbein mit Reserven.
Stabilität in Kurven	40	28		
Lenkverhalten	40	29		
Rückmeldung	10	8		
Schräglagen-/Bodenfreiheit	20	18		
Geradauslaufstabilität	20	16		
Fahrwerksabstimmung vorn	20	13	-	Das straffe Fahrwerk ist kein Komfortwunder. Hoch und weit hinten hockt ein Sozius auf knappem Polster. Nichts für eine innig-angenehme Zweierbeziehung.
Fahrwerksabstimmung hinten	20	14		
Federungskomfort	20	12		
Fahrverhalten mit Sozius	20	8		
Summe	250	176		
Alltag				
Ergonomie Fahrer	40	25	+	Hell strahlt das Scheinwerfer-Trio der Yamaha, ihr geringes Gewicht ist top, macht zudem den Umgang einfach. Ebenfalls gut: Die Reichweite sowie das vielfältig einstellbare, gut abgestimmte Fahrwerk.
Ergonomie Sozius	20	4		
Windschutz	20	6		
Sicht	10	4		
Licht	20	14		
Ausstattung	30	11		
Handhabung/Wartung	20	14		
Fahrzeuggewicht vollgetankt	10	8	-	Sport und Alltag , das will irgendwie nie so richtig zusammen passen. Das gilt auch für die R7. Die Sitzposition fordert, die Spiegel bieten wenig Rücksicht, Gepäck findet keinen Platz, die Zuladung ist gering.
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	5		
Gepäckunterbringung	10	1		
Zuladung	10	1		
Reichweite	30	19		
Verarbeitung	20	14		
Summe	250	126		
Sicherheit				
Bremswirkung	40	28	+	Ankert auch in Kurven ohne Aufstellendenz, beißt zudem kräftig zu: die Bremse der R7. Lenkerschlagen ist kein Thema.
Bremsdosierung	30	22		
Bremsstabilität Solo/mit Sozius	20	13		
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9		
ABS-Funktion	20	14	-	Fahrhilfen? Außer ABS und dem optionalen Schaltautomaten ist nichts an Bord.
Lenkerschlagen	10	9		
Assistenzsysteme	20	2		
Summe	150	97		
Kosten				
Testfahrzeugpreis	30	20	+	Sparmeister: Wenn's ums Geld geht, wird die R7 richtig knauserig, leistet sich keine Schwäche. Viel Sportmotorrad für wenig Kohle.
Garantie	10	5		
Verbrauch (Landstraße)	30	24		
Inspektionskosten	20	15		
Unterhaltskosten	10	8		
Summe	100	72		
GESAMTWERTUNG				
	1000	635		
Preis-Leistungs-Note*				
	1,0	1,6		Gutes Sportbike zum Knüllerpreis, da gibt es die Note 1,6 von ganz allein.



Auf Dating-Portalen würde man vom perfekten Match sprechen: R7 und nicht zu enge Kurven. Beziehung mit Potenzial

Den Bremsen der R7 würden mehr Kilos nichts ausmachen. Wie bei der MT-07 sitzen zwei 298er-Scheiben am Vorderrad, während hinten eine 245 Millimeter messende Einzelscheibe bei der Suche nach dem kürzesten Bremsweg unterstützt. Ein nicht einstellbares ABS überwacht den Stopp am Limit. Den gestaltet die R7 mit viel Gefühl, weil ihre radial montierten, vorderen Bremsattel von einer ebenfalls radialen Brembo-Bremspumpe fein dosierbar unter Druck gesetzt werden. Selbst nach mehreren Verzögerungen im Regelbereich bleibt der Hebelweg konstant, genau wie die Handkraft. Das ABS arbeitet zwar mit etwas groben Intervallen, zudem verliert das Hinterrad schon mal leicht den Bodenkontakt, dennoch kommt die R7 immer ohne Hinterhältigkeiten zum Stehen.

Ebenso positiv: Die Lichtausbeute der Scheinwerfer. Den im Ansaugkanal ver-

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



18

große Scheine und die R7 gehört dir. Sport zum Spartarif

stecken Hauptscheinwerfer flankieren zwei neben ihm angeordnete, schmal ausgeführte Positionsleuchten. Dieses Trio sorgt für einen breiten Lichtstreifen, bringt viel Helligkeit in dunkle Straßenschluchten. Und noch einmal zieht einem die R7 die Mundwinkel nach oben: beim Blick aufs Preisschild. Ab 8999 Euro ist sie zu haben. Damit bleibt die R7 der MT-07-Familie treu, bietet eine Menge Motorrad fürs Geld. Der Sport ist bei Yamaha in der Budgetklasse angekommen – konsequent und ohne Kompromisse umgesetzt. Der Spaß mit der R7 bleibt auch auf Dauer erschwinglich. 10 000er-Serviceintervalle, Verbräuche mit einer Vier vor dem Komma sowie geringe Unterhaltskosten drücken nur mäßig auf die Geldbörse.

Wer trotzdem noch denkt, dass die kleine, vollverkleidete Rakete auf MT-07-Basis dem Spaß letztendlich doch

einen Riegel vorschiebt, weil ihr Motor im Vergleich zum forschen R1-Superbike mit 200 PS nur ein müder Geselle ist, werfe bitte den Blick auf Spurtmessungen von 40–100 km/h (Seite 29). Einmal im zweiten Gang mit Vollgas aus der Kehre raus bis zum Landstraßenlimit – und die R7 klebt der R1 überlebensgroß in den Rückspiegeln – in denen man wie beim Midsize-Sportler nur wenig sieht. Klar zieht das fast dreimal so starke Superbike bei höherem Tempo irgendwann uneinholbar davon. Aber mal ehrlich: Wer braucht das auf der Landstraße schon? Und auf der Piste dürfte es locker reichen, um manchem 1000er-Sportler auf der engsten Linie um die Curbs herum wenigstens kurzfristig die schicke Heckleuchte zu zeigen. Mehr kann man von der R7 nicht erwarten. ■

MOTORRAD-Fazit

Yamaha hat nicht einfach eine Vollverkleidung und Stummellenker an die MT-07 geschraubt, um einen Sportler auf Naked-Bike-Basis zu kreieren. In Hamamatsu gingen sie weiter, machten konsequent Nägel mit Köpfen. Fahrwerk neu, Sitzposition neu, Bremsen neu, Design neu, Display neu. Herausgekommen ist ein waschechtes Sportmotorrad für Freunde der gebückten Fahrweise zum kleinen Kurs.



Autor: Jens Möller-Töllner
moetoe@motorradonline.de

Fotos: fact

DAS WAHRE LEBEN

Nach einer Million gebauten Hinckley-Triumphs seit 1990, davon zwei Drittel mit Dreizylindern, betritt das neueste Brit-Bike die Bühne. Die Tiger Sport 660 basiert auf der erfolgreichen Trident. Sie prescht mit gleichem Motor als preiswerter und tourentauglicher Allrounder in der Mittelklasse vor.

Ein grauer, wolkenverhangener Himmel hängt über der sonnenverwöhnten Algarve im Süden Portugals. Egal, unsere Sonne heißt heute Triumph Tiger Sport 660 in „Korosi Rot/Graphit“. Sie ist die Sporttouring-Schwester von Triumphs aktuellem Topseller, der Trident 660. Über 15 500 Exemplare des schicken Roadsters und Vergleichstest-Gewinners (zuletzt in MOTORRAD 26/2021) fanden 2021 weltweit einen Käufer.

Doch anders als die Trident lockt die vielseitige Tiger Sport 660 mit Windschutz, Gepäcktransport-Möglichkeiten und viel besserem Soziuskomfort. Bei der Fahr-Premiere tauchen wir tief ein ins portugiesische Kurvendickicht. Gefühlt warten hier im Hinterland der Algarve bei Faro Tausende Kurven auf uns – man kann sich schwindelig fahren beim Kurvenswing.

Du verschmilzt von den ersten Metern an mit dem 206 Kilogramm leichten Crossover-Bike. Alles funktioniert leichtgängig-manierlich: Kuppeln, Schalten, Fahren. Telepathisch trifft die Tiger Sport 660 die richtige Linie, fährt fast schon intuitiv, klappt kinderleicht ab. Kompakt-kurzer Radstand trifft auf handlingfördernd steilen Lenkkopfwinkel.

Der konifizierte Alu-Lenker liegt auf hohen Risern. Er ist breiter und höher als auf der Trident, kommt dem Fahrer mehr entgegen. Ergibt zusammen mit passend positionierten Fußrasten und kompaktem Knieschluss am Tank eine aufrecht-bequeme „Wie-für-mich-gemacht-Sitzposition“. Kurskorrekturen in Schräglage fallen dank des großen Hebelarms des Lenkers leicht. Die 660er hält enge Linien, treibt nur, wenn man den Speed übertreibt, am Kurvenausgang mitunter mal nach außen.





Scharf gezeichnet: Tief duckt sich die schnittig-markante Front mit ihrem stechenden Hornissen-Blick ab



Konnektiv: Das TFT-Cockpit koppelt optional Pfeil-Navigation, GoPro und Handy



Um 83 Millimeter lässt sich die Scheibe mit einer Hand höhenverstellen, auch in Fahrt



47 Liter schluckt das optionale Topcase, vereint gehen 57 Liter in die Seitenkoffer

81 PS bei 10 250/min drückt der inklusive kurzen Knubbel-Auspuffs komplett unverändert aus der Trident übernommene Triple. Dies ist der stärkste Motor seiner Klasse. Keine Bange, der Drilling braucht keine hohen Drehzahlen, im Gegenteil.

Selbst bei Tempo 40, 50 im sechsten Gang läuft der Drilling, ohne zu ruckeln. So elastisch gehen die Twins der direkten Konkurrenten Kawasaki Versys 650 und Yamaha Tracer 700 im Drehzahlkeller nicht ans Werk. In der Mitte tritt der sehr kurzhubige Zweidritteliter-Triple richtig „punchy“ an, drehmomentstark. Und dreht oben heraus völlig unangestrengt turbinenartig frei aus. Keine Frage: Der hochverdichtende 660er war und ist ein großer Wurf.

Charakterprägend für die lineare Leistungsabgabe wirken kleine Einzelhubräume von 220 cm³ und vor allem die gleichmäßige Zündfolge alle 240 Grad: Wie im Mercedes-Stern stehen die drei Hubzapfen um 120 Grad versetzt. Das Ride-by-Wire

hält zwei Riding-Modes parat. Road passt meistens prima. Bei widrigen Grip-Verhältnissen macht der Regen-Modus die Gasannahme sanfter und lässt die abschaltbare Traktionskontrolle früher in Aktion treten.

Zieht man mal zu heftig am „Elektrokabel“, grätscht die Traktionskontrolle unauffällig dazwischen. Die gelb blinkende Kontrollleuchte und ein kurzzeitiges minimales Gaswegnehmen sind alles, was man bemerkt. Generell hängt der gut abgestimmte Triple feinfühlig-direkt am Gas.

Der erste und einzige Dreizylinder seiner Klasse spielt (s)einen unverwechselbaren Soundtrack dazu, röhrt und faucht. Dabei fällt das Standgeräusch mit 94 dB(A) noch moderat aus. Als Topspeed sollen übrigens 197 Sachen drin sein. Zum Ziehen der per Seilzug betätigten Anti-Hopping-Kupplung reichen zwei oder drei Finger, das Getriebe agiert unauffällig.

Der hochelastische Triple läuft smooth, vibriert wenig. Oft kann man ihn nerven- und spritsparend gern einen Gang höher bewegen. Man ist entspannt schnell, so easy funktioniert alles. Michelin Road 5 2CT „A“, hinten als „+“-Ausführung sind im Kurvendickicht kongeniale Partner. Wunderbar haftstark, rollen sie rund und homogen bis zur Reifenkante ab.

17-Zoll-Räder mit Standard-Reifen-größen 120/70 und 180/55 erlauben viele Alternativen, stempeln die Tiger zum echten Sporttourer, zum Motorrad für alle Tage. Gegenüber der Trident präsentiert sich das an den stählernen Hauptrahmen verschweißte Rahmenheck verlängert und verstärkt, die schön gearbeitete Stahlschwinge wurde 16 Millimeter länger.

150 Millimeter Federweg vorn wie hinten sind weniger als bei Reiseenduros, doch komfortfördernd mehr als bei der Schwester Trident (120/134 mm). Dementsprechend verdaut das Fahrwerk schlechte Straßen ziemlich gelassen. Die Federele-

RETROVOLUTION



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.



Voll tourentauglich ist die einteilige Sitzbank. Ein Tag im Sattel? Mit Vergnügen!

Triumph Tiger Sport 660

Motor

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpschmierung, Einspritzung, 3 x Ø 44 mm, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Lichtmaschine 504 W, Batterie 12 V/7 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbäckkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, X-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 51:16.

Bohrung x Hub 74,0 x 51,1 mm
Hubraum 660 cm³
Verdichtungsverhältnis 11,9:1
Nennleistung 59,6 kW (81 PS) bei 10250/min
Max. Drehmoment 64 Nm bei 6250/min

Fahrwerk

Rohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahl, Zentral-

federbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 255 mm, Einkolben-Schwimmsattel, Traktionskontrolle, ABS.

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

Maße + Gewichte

Radstand 1418 mm, Lenkkopfwinkel 66,9 Grad, Nachlauf 97 mm, Federweg vorn/hinten 150/150 mm, Sitzhöhe 835 mm, Leergewicht 206 kg, zulässiges Gesamtgewicht 429 kg, Tankinhalt 17,2 Liter.

Garantie

vier Jahre

Farben

Blau, Grau, Rot

Preis

8700 Euro

Nebenkosten

ca. 450 Euro

mente steuert Showa bei. Das hebelangelenkte Federbein mit progressiver Feder bietet genug Reserven, spricht aber auf kurze, harte Absätze etwas trocken an. Es ist kein Weltmeister in Dämpfung, fängt bei sehr flott überfahrenen Bodenwellen in Schräglage auch mal zu pumpen an.

Satter gedämpft arbeitet die nicht einstellbare Upside-down-Cartridge-Gabel. Sie fischt viel raus, lässt die Front beim Griff zur Bremse nicht zu weit abtauchen. Keine wütenden Beißer sind die gut dosierbaren, einfach konstruierten Bremsen vorn mit konventionell axial angeschlagenen Doppelkolben-Schwimmsätteln.

Bereits im Serientrimm bekommen Leute um 1,70 Meter locker im Stand beide Fußsohlen flächig auf die Erde. Optional gibt es auch eine 25 Millimeter niedrigere Variante und eine Komfort-Sitzbank.

Wenn die Stiefelspitzen oder Angstnippel die Kurven kratzen, ist man oder frau schon ziemlich schräg unterwegs.

Ab Werk hängt das Heck eher tief. Kinderleicht lässt es sich per praktischem Handrad (hydraulische Fernverstellung) um 30 Klicks Einstellbereich anheben. Dies bringt spürbar mehr Schräglagenfreiheit.

Die um 83 Millimeter höhenverstellbare, hinterströmte Scheibe schirmt den Rumpf ordentlich ab. Tiefgestellt liegen Schultern, Hals und Helm in laminarer Strömung. Hochgestellt nehmen die Turbulenzen deutlich zu, klappt das Visier von alleine zu. Generell sorgt der Plexiglas-Schild für ein recht hohes Lärm-Niveau. Ohrenstöpsel sind dringend angeraten.

Ehrensache sind die komplett aus Edelstahl gefertigte Auspuffanlage, LED-Beleuchtung rundum und gut zugängliche

Winkelventile der Räder. Informativ gibt sich das dimmbare TFT-Farbcockpit. Sein Bordcomputer informiert über Uhrzeit, Gang, Kühlwassertemperatur, Durchschnittsgeschwindigkeit, Benzinvorrat, Benzinverbrauch (aktuell/durchschnittlich) und Reichweite. Aus 17,2 Liter Benzinvorrat ergeben sich bei 4,5 Liter Normverbrauch rund 380 Kilometer Reichweite. Eine Wegfahrsperrung ist serienmäßig, doch eine Bordsteckdose unterm Sitz kostet extra.

Wertig wirkt die gesamte Machart, hochwertige X-Ring-Kette zum Hinterrad und überlackierte Aufkleber inklusive. Innovativ sind die „fire-and-forget“-Blinker. Bei kurzem Antippen leuchten sie dreimal auf, ehe sie sich von alleine abstellen, etwa beim Spurwechsel. Dank der gehobenen Ausstattung verzeiht man kleine Nickeligkeiten, wie den nicht einstellbaren Kupplungshebel oder das bloß rechts scheinende Abblendlicht. Fernlicht strahlt links.

Zum mitentwickelten Werks-Zubehör zählen dreistufige Heizgriffe, Bugspoiler, Schaltassistent hoch/runter, Reifendruckkontrolle, Laufbandblinker, Handprotektoren, Zusatzscheinwerfer und ein formschönes Gepäcksystem. Das 57 Liter-Topcase fasst zwei Integralhelme, jeder 28,5-Liter-Seitenkoffer schluckt jeweils einen.

Dank all dieser Accessoires lässt sich der Allrounder zum veritablen Tourer mit versprochenen 223 Kilogramm Zuladung aufpäppeln. Leider verhindert der fette Auspuffsammler einen für Radausbau oder Kettenpflege nützlichen Hauptständer.

Lang gestreckte Service-Intervalle von 16 000 Kilometern sollen zusammen mit niedrigen Stunden-Vorgaben für die „niedrigsten Unterhaltskosten in dieser Klasse“ sorgen, sagt die Presse-Prosa. Sicherheit geben volle vier Jahre Hersteller-Garantie in Deutschland und Österreich, inklusive zwei Jahren Mobilitätsgarantie. Damit man das wahre Leben ab 8700 Euro völlig unbeschwert genießen kann.

MOTORRAD-Fazit

Kann ein Motorrad voller Ecken und Kanten eine komplett runde Sache sein? Ja, das geht. Denn die Tiger Sport 660 ist mit ihrem tollen Triple ein fahraktives Motorrad und ein breitbandiger Allrounder. Bestes aus dem Baukasten. Für 8700 Euro wird diese Triumph sicherlich ein großer Erfolg werden. Wir haben es mit einer Schmuskatze namens Tiger zu tun.



Autor: Thomas Schmieder
thomas@motorradonline.de

Fotos: Triumph, TSR (2), Flash Art (1)



Wunderlich
complete your BMW.

PERFEKTES PORTFOLIO.

**Wunderlich Komponenten komplementieren BMWs
souveränen Alleskönner und begleiten Sie und Ihre GS!
Top Design kombiniert mit hoher Qualität und Funktion –
passend für Ihre Bedürfnisse!**



WWW.WUNDERLICH.DE

MOTORRAD

BEST BRAND 2020+2021

Kategorie:
Zubehör/Ümbauten



PRODUKTINFOS

#TEAMWUNDERLICH





WARME ÖFEN FÜR KALTE TAGE

An eisigen Tagen freiwillig Motorrad fahren? Na klar! Auf Touring-Bikes – egal ob Sporttourer, Reiseenduro oder Crossover – muss man niedrige Temperaturen nicht fürchten und kann im Winter auf verlassenen Straßen das Herz aufwärmen. Welches Konzept am meisten Wärme spendet, zeigt unser Vergleich.



KAWASAKI
VERSYS 1000 S TOURER

BMW
R 1250 RS

SUZUKI
V-STROM 1050 XT

Ein vorbeifahrendes Auto hupt. Der Fahrer schaut uns an, tippt sich mit dem Zeigefinger auf die Schläfe und lacht. Eine Sekunde später ist er vorbei und sieht nicht mehr, wie wir sein Lachen erwidern und freundlich grüßen. Drei Typen auf Motortour, irgendwo in Baden-Württemberg, mitten im Winter. Der Mann in seiner beheizten Limousine hält uns wohl für verrückt – und das vollkommen zu Recht.

Der Blick auf die Außentemperaturanzeigen unserer drei Bikes bestätigt es: Null Grad Celsius sagen die Displays von BMW R 1250 RS und Kawasaki Versys 1000 S Tourer. Immerhin zwei Grad behauptet die Anzeige der Suzuki V-Strom 1050 XT. Welchem Wert man auch glaubt, es ist saukalt. So kalt, dass jeder, der sein Motorrad aus der Garage schiebt und startet, als harter Hund (oder eben verrückt) gilt. Doch auch bei klirrender Kälte laden diese drei Bikes

durchaus zu einer kleinen oder größeren Ausfahrt ein. Sie verfügen über allerlei komfortstiftende Features, die sie zu Ganzjahrestourern qualifizieren. Hohe Scheiben mit viel Windschutz zum Beispiel oder geräumige Seitenkoffer für die Thermoskanne mit Tee und natürlich elektronische Helferlein für zusätzliche Sicherheit auf griparmem, kaltem Asphalt. Und doch unterscheiden sie sich charakterlich, gehören gar unterschiedlichen Gattungen an. Die



BMW R 1250 RS zählt zu den Sporttourern, Suzukis V-Strom 1050 XT ist eine Reiseenduro erster Güte, und die hochbeinige, aber auf 17-Zoll-Rädern laufende Kawasaki Versys 1000 S Tourer bildet die Crossover-Symbiose aus beiden. Jedes Konzept hat seine Vorzüge, die sich auf unserem gemeinsamen Winterausflug zeigen werden.

Nachdem der Suzuki-Fahrer die Hände am BMW-Boxer zwischengewärmt – die V-Strom ist als Einzige nicht mit Griffheizung

Die Cockpits

BMW
Das dunkel hinterlegte Display mit matter und deshalb kaum spiegelnder Oberfläche verbaut BMW inzwischen in den meisten Modellen. Es lässt sich klasse ablesen



Kawasaki
Kombination aus analogem Drehzahlmesser und trotzdem recht großem, kontrastreichem Display. Alle wichtigen Informationen sind angenehm groß dargestellt



Suzuki
Etwas altbacken wirkt das LC-Multifunktionsdisplay der V-Strom. Alle wichtigen Infos sind vorhanden, aber vergleichsweise klein und verschachtelt präsentiert



BMW R 1250 RS

Der Sporttourer wirkt optisch eher lang gestreckt und genau so positioniert er im Vergleich auch den Fahrer oder die Fahrerin



WAS VOR DER KÄLTE SCHÜTZT: HOHE SCHEIBEN UND HEIZGRIFFE



Die Scheiben



BMW

Im Vergleich am niedrigsten, bietet die BMW-Scheibe am wenigsten Schutz vor dem kalten Fahrtwind, ist aber als einzige während der Fahrt mit einer Hand verstellbar



Kawasaki

Um das Windschild der Versys zu justieren, müssen zwei Handräder rechts und links gelöst und anschließend wieder festgedreht werden. Der Windschutz ist dafür prächtig



Suzuki

Noch umständlicher ist die Suzuki-Höhenverstellung. Hier muss man sogar vom Bike absteigen und von vorne den silbernen Hebel umlegen. Weder praktisch noch schön

ausgestattet – und jeder den Becher Tee geleert hat, ist die erste Aufwärmphase vorbei. Die morgens noch weiß überfrorenen Wiesen werden langsam grün und gehen in Wälder über, die im Sonnenlicht rotbraun leuchten. Motorrad fahren im Winter hat einen ganz besonderen Charme, nicht zuletzt, weil die klare, eisige Luft kilometerweite Ausblicke zulässt und die tief stehende Sonne dabei besonders stimmungsvolles Licht erzeugt.

Die BMW R 1250 RS schwingt unauffällig weiter über die zu dieser Jahreszeit einsamen Serpentinsträßchen des Nord-schwarzwalds. Ihr 1254-Kubik-Shift-Cam-Boxer schiebt die Bayerin so kraftvoll die Berge hinauf, dass Drehzahl ebenso zur Nebensächlichkeit wird wie Spitzenleistung. Fürs Protokoll: 136 PS. Jeden Dreh am Gasgriff setzt die BMW in Vortrieb um – einfach, unkompliziert, mit leichtem Boxer-Vibrieren untermalt. Vibrieren, das der Kawasaki-Motor, der 1043 Kubikzentimeter auf vier in Reihe angeordnete Zylinder verteilt, nicht kennt. Besonders bei niedrigen Drehzahlen verzückt er mit wunderbarer Laufkultur und die Versys 1000 S Tourer schnurrt sanft, aber weniger kraftvoll voran. Über das gesamte Drehzahlband verliert die 120 PS starke Kawa, wie auch die Suzuki V-Strom 1050 XT, deutlich auf die übermächtige BMW. Der Suzuki-V2 schöpft „nur“ 107 PS aus 1037 Kubikzentimetern und stampft unterhalb von 2500/min gar am unkultiviertesten auf der Kette herum. In mittleren und hohen Drehzahlen fühlt er sich dafür umso wohler, malt trotz zwei Zylindern weniger eine



EIN ABO, VIELE VORTEILE!

+ EXTRA ZUR WAHL

- ▶ 6 Ausgaben frei Haus
- ▶ Tolles Extra als Dankeschön
- ▶ Clubmitgliedschaft über 3 Monate mit vollem Zugriff auf das Club-Portal motorradonline.de/club

TankBON Tankgutschein **10€**

BONAGO Ihre Belohnungsexpertin

TANK-BON
WERT: 10,- € 1 3 4 5
 Ohne Zuzahlung

NEU!



Dr. Wack Set

- bestehend aus: 250-ml-Flasche Funktions Waschmittel, 300-ml-Flasche Imprägnier Spray

1 4 5 8

Zuzahlung: 1,-€*

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

Classic | PS | FUEL | MOTORRAD

MOTORRAD HELDEN

www.motorradonline.de/club

Gleich bestellen:

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

0781 639 6652 | motorradonline.de/testen



Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.

Leistungskurve ähnlich der des Kawa-Vierlings aufs Prüfstandsprotokoll und dreht erfrischend frei hoch.

Wenn man nach dem Ortsschild mal eben aus dem Keller auf Reisegeschwindigkeit beschleunigen möchte, sollte man bei V-Strom und Versys mindestens einen, besser zwei Gänge herunterschalten, sonst enteilt die R 1250 RS schnell. Der Suzuki-Fahrer muss die durchgefrorenen Finger der linken Hand vom unbeheizten Griff

heben und die Kupplung betätigen (die optionalen Heizgriffe für ca. 340 Euro sind für Winterfahrer eine sinnvolle Investition), um im harten Getriebe mit klarem Druckpunkt die Fahrstufe zu wechseln. Auf der Versys verweilt die Hand am wärmenden Griff, denn sie verfügt über einen Quickshifter mit Blipperfunktion. Er wechselt die Gänge im teigigen Getriebe mit langen Schaltwegen gut, bei niedrigen Drehzahlen aber mit leichtem Ruck. In der ausgewogenen

Mitte zwischen den beiden sortiert sich die BMW-Schaltbox ein, die zusätzlich vom vorzüglichen Quickshifter unterstützt wird, der die Gänge beinahe ruckfrei wechselt, während die starken Heizgriffe Gas- und Kupplungshand durchgrillen. Ab 70 km/h profitiert der Versys-Pilot aber auf Dauer von den Handprotektoren, die, wie auch bei der Suzuki, die Hände gut abschirmen.

Ähnlich sieht's beim Windschutz für Oberkörper und Helm aus. Die Scheibe der



V-Strom leitet den kalten Fahrtwind gut um den Fahrer herum, die der Versys sogar noch etwas besser. So lange keine Regentropfen die Sicht beeinträchtigen, gefallen beide auf der Wintertour besser als das im Vergleich kleine (aber als einziges während der Fahrt verstellbare) BMW-Windschild. Hinter den hohen Scheiben platzieren Versys und V-Strom den Piloten zudem moderater, weil aufrechter als die sportlich ausgerichtete RS. Auf der BMW nimmt



Die Koffer

BMW

Ein Helm passt in jede Seite der BMW-Koffer. Dank festem Boden fällt die Ladung beim Öffnen auch nicht gleich heraus. Man braucht trotz Keyless-System den Zündschlüssel



Kawasaki

In Fahrzeugfarbe lackiert fügen sich die Koffer gut in die Silhouette des Bikes. Auch sie fassen je einen Helm. Vorsicht beim Aufsteigen – die Stiefel könnten Kratzer verursachen



Suzuki

Robust und radikal gestylt lassen sich die Alukoffer der V-Strom XT als einzige von oben öffnen, ohne dass man sich dafür bücken muss. Das Platzangebot ist aber weniger üppig



KAWASAKI VERSYS 1000 S TOURER

Ein hochbeiniger Crossover, der Reiseenduro-Ergonomie und -Komfort gekonnt mit sportlichen Genen und 17-Zöllern kombiniert





man spürbar weiter nach vorne gelehnt und mit spitzerem Kniewinkel Platz. Der Kawasaki-Crossover bedient sich bei der Ergonomie aus dem Reiseenduro-Repertoire: Man sitzt tief in die Versys integriert auf einer komfortablen Sitzbank mit dem breiten Lenker angenehm hoch vor sich. In dieser Position hält man es sogar noch länger aus als auf der V-Strom, deren hartes Sitzpolster neben dem Reise- auch viel Enduro-Feeling vermittelt.

Nach gut 100 Kilometern durch einsame Wälder rollen wir an die Zapfsäule.

Nötig hätte diesen Stopp keine der drei Maschinen. Auch wenn Kawasaki und Suzuki bei niedrigen Temperaturen etwa 0,2 Liter pro 100 Kilometer mehr verbrauchen als bei den MOTORRAD-Tests im Sommer, fallen die Reichweiten üppig aus. Es sind die Fahrer, die eine Pause brauchen. Mit einem Tankstellenkaffee – in der Thermoskanne befindet sich inzwischen nur noch Eistee – bereiten wir uns auf den Rückweg vor, denn wenn die Sonne untergeht, möchten wir dann doch wieder in der muckeligen Garage angekommen sein.

SUZUKI V-STROM 1050 XT

Ausgewogene Reiseenduro ohne viel Schnickschnack, dafür mit herrlich drehfreudigem V2

Die Federbeine

BMW

Hinter der schwarzen Abdeckung versteckt sich das semiaktiv arbeitende Federbein, das auch die Vorspannung elektronisch reguliert – absolute Premium-Hardware



Kawasaki

Per Handrad lässt sich das Niveau der Versys auf den Beladungszustand anpassen. Das Federbein ist insgesamt eher soft abgestimmt und spendet viel Komfort



Suzuki

Die Aufschrift „H“ und „S“ ist irreführend, das Handrad justiert auch bei der V-Strom die Vorspannung und nicht die Dämpfung. Das Grundsetting fällt am straffsten aus



PROXXON

Werkzeug mit Charakter!



PROXXON
INDUSTRIAL

Weitere Informationen:
www.proxxon.com

Daten

	BMW R 1250 RS	Kawasaki Versys 1000 S Tourer	Suzuki V-Strom 1050 XT
Motor			
Bauart	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor
Einspritzung	2 x Ø 52 mm	4 x Ø 38 mm	2 x Ø 45 mm
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping)
Bohrung x Hub	102,5 x 76,0 mm	77,0 x 56,0 mm	100,0 x 66,0 mm
Hubraum	1254 cm ³	1043 cm ³	1037 cm ³
Verdichtung	12,5:1	10,3:1	11,5:1
Leistung	100,0 kW (136 PS) bei 7750/min	88,2 kW (120 PS) bei 9000/min	79,0 kW (107 PS) bei 8500/min
Drehmoment	143 Nm bei 6250/min	102 Nm bei 7500/min	100 Nm bei 6000/min
Standgeräusch	90 dB(A)	93 dB(A)	88 dB(A)
Fahrwerk			
Rahmen	Brückenrahmen aus Stahlrohr	Brückenrahmen aus Aluminium	Brückenrahmen aus Aluminium
Gabel	Upside-down-Gabel, Ø 45 mm	Upside-down-Gabel, Ø 43 mm	Upside-down-Gabel, Ø 43 mm
Lenkungsämpfer	hydraulisch	–	–
Bremsen vorne/hinten	Ø 320/276 mm	Ø 310/250 mm	Ø 310/260 mm
Assistenzsysteme	Kurven-ABS, Traktionskontrolle	Kurven-ABS, Traktionskontrolle	Kurven-ABS, Traktionskontrolle
Räder	3.50 x 17; 5.50 x 17	3.50 x 17; 5.50 x 17	2.50 x 19; 4.00 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17	110/80 R 19; 150/70 R 17
Bereifung	Continental Roadtec Z8 Interact, v/h „M“/„C“	Bridgestone T31 „G“	Bridgestone A41 „F“
Maße + Gewichte			
Radstand	1530 mm	1520 mm	1555 mm
Lenkkopfwinkel	62,3 Grad	63,0 Grad	64,5 Grad
Nachlauf	111 mm	106 mm	109 mm
Federweg vorne/hinten	140/140 mm	150/152 mm	160/160 mm
Sitzhöhe ¹	820 mm	840 mm	850 mm
Gewicht vollgetankt ¹	254 kg	257 kg	253 kg
Zuladung ¹	206 kg	218 kg	187 kg
Tankinhalt/Reserve	18,0 Liter	21,0 Liter	20,0 Liter
Service-Intervalle	10 000 km	12 000 km	12 000 km
Preis	15 050 Euro	15 595 Euro	14 600 Euro
Preis Testmotorrad	19 235 Euro ²	15 595 Euro	15 730 Euro ³
Nebenkosten	450 Euro	400 Euro	329 Euro

Herstellereangaben: ¹MOTORRAD-Messungen; ²inkl. Dynamic ESA (770 Euro), Dynamik-Paket (1010 Euro) beinhaltet: Fahrmodi Pro, Schaltassistent, Tagfahrlicht, LED-Blinker; Keyless Ride (280 Euro), Koffer (745 Euro), Kofferhalter (120 Euro), Komfort-Paket (530 Euro) beinhaltet: RDC, Heizgriffe, Abgasanlage verchromt; Style Sport (380 Euro) beinhaltet: Farbe Weiß, Motorspoiler, Tankblende, eloxierte Bremssättel; Temporegelung (350 Euro); ³inkl. Alu-Koffer (700 Euro), Kofferträger (400 Euro), Schlosssatz (30 Euro)

Messwerte

	BMW R 1250 RS	Kawasaki Versys 1000 S Tourer	Suzuki V-Strom 1050 XT
Höchstgeschwindigkeit*	228 km/h	217 km/h	205 km/h
Beschleunigung			
0–100 km/h	3,3 sek	3,6 sek	3,9 sek
0–140 km/h	5,2 sek	5,8 sek	6,9 sek
0–200 km/h	11,0 sek	13,5 sek	28,0 sek
Durchzug			
60–100 km/h	3,1 sek	4,1 sek	4,2 sek
100–140 km/h	3,1 sek	4,6 sek	4,6 sek
140–180 km/h	3,6 sek	6,1 sek	7,1 sek
Verbrauch			
Landstraße/100 km	4,6 Liter	5,2 Liter	4,9 Liter
Reichweite Landstraße	391 km	404 km	408 km

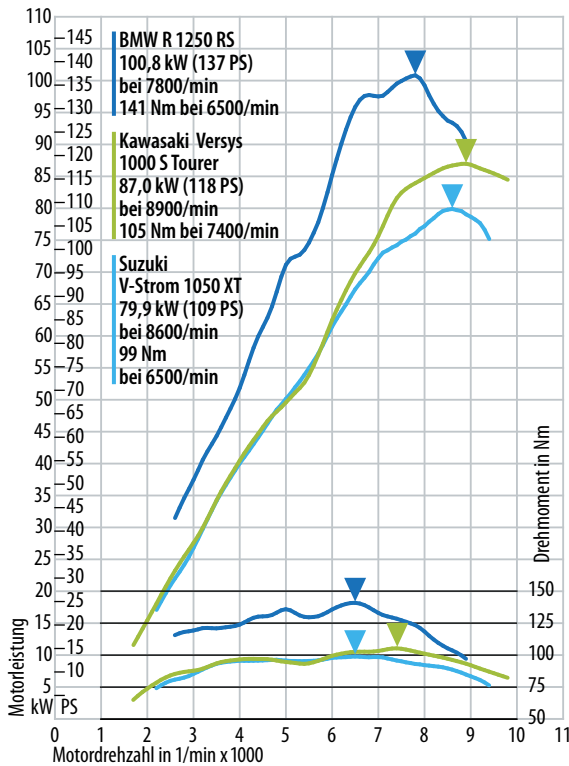
MOTORRAD-Messungen; *Herstellereangabe

DREI MOTOREN, DREI VERSCHIEDENE CHARAKTERE, DREIMAL PURER FAHRSPASS

Zurück in die Sättel, zurück in die Winterlandschaft, zurück nach Hause. Schon am frühen Nachmittag scheint die Sonne in flachem Winkel zwischen den Bäumen der Waldstraßen hindurch. Lichtverhältnisse, die den Displays der Touring-Bikes alles abverlangen. Das üppige, matte BMW-Cockpit bleibt dabei sehr gut ablesbar wie auch das kontrastreiche Kawa-Display. Auf der Suzuki erkennt man dagegen die aktuelle Reisegeschwindigkeit nur noch sehr schwer und ist froh, wenn der Vordermann das Tempo vorgibt.

Jenes ziehen wir mit Blick auf den nahenden Sonnenuntergang an und das gefällt der Kawasaki ganz besonders. Auch bei hoher Geschwindigkeit folgt das Cross-over-Bike mit breitem Lenker und 17-Zöllern Befehlen am breiten Lenker brav und zirkelt superhandlich durch die Radien. Das softe Fahrwerk dämpft komfortabel, schwingt aber nicht unangenehm nach. Auch beim Verzögern über die gut dosierbare Bremse bis in Schräglage stellt sich die Versys auf den Bridgestone T31 (mit Sonderspezifikation „G“) nur minimal auf. Noch weniger die V-Strom auf den Bridgestone A41 („F“). In Kombination mit dem vergleichsweise straffen Grund-Setup gibt sie zudem auch bei niedrigen Temperaturen in Schräglage ein sehr vertrauenerweckendes Gefühl und ermuntert (wie auf dem Bild auf Seite 46 zu erkennen) zum ambitionierten Abwinkeln. Das 19-Zoll-Vorderrad macht sich allerdings dadurch bemerkbar, dass die Suzi ab 70 km/h spürbar träger einlenkt als im niedrigen Geschwindigkeitsbereich. Die BMW sortiert sich hier einmal mehr in der Mitte ein. Sie biegt nicht ganz so flink ab wie die Versys, bleibt mit steigendem Speed konstant handlich und rollt insgesamt am stabilsten in Schräglage. Auf dem Testmotorrad montierten Metzeler Roadtec Z8 Interact (vorne „M“, hinten „C“) will sie aber stets mit etwas Krafteinsatz am tiefen Lenker auf die enge Linie gedrückt werden. Die letzte R 1250 RS, die im Herbst auf Metzeler Roadtec 01 SE das Testprozedere durchlief, brauchte dafür keinerlei Nachdruck und stellte sich beim Bremsen in Kurven zudem weniger stark auf.

Leistungsmessung



Die Überlegenheit des Shift-Cam-Boxers der BMW spiegelt sich im Leistungsdiagramm ganz deutlich wider. Bei jeder Drehzahl schiebt er die R 1250 RS mächtig voran und spielt in diesem Testfeld in einer eigenen Liga, obwohl V-Strom und Versys keinesfalls schmalbrüstig daherkommen. Sowohl der Suzuki-V2 als auch der Kawasaki-Reihenvierer fühlen sich besonders in höheren Drehzahlen wohl. Der kleine Drehmomenthänger der Kawasaki um 5000/min ist auf der Landstraße deutlich spürbar. Aus der Mitte fühlt sich die Suzuki deshalb sogar etwas kräftiger an. Was die Kurven nicht zeigen können: In jedem Drehzahlbereich vibriert der Vierzylinder der Versys weniger als die Zweizylinder der Konkurrenz.

Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/11/EG, maximal mögliche Abweichung $\pm 5\%$

Apropos Bremsen: Die Brembo-Anker der BMW beißen initial so kräftig zu, dass man sich beim Umstieg auf die BMW von einem der anderen Tourer kurz an die Dosierung über wenig Hebelweg gewöhnen muss. Dann lässt sich die Bajuwarin mit wenig Handkraft aber präzise verzögern und liegt dabei am stabilsten. Über rutschige Flecken, von denen es zu dieser Jahreszeit eine ganze Menge gibt, regeln alle drei ABS-Systeme zuverlässig, das der BMW mit den feinsten Intervallen. Ihr (aufpreispflichtiges) Elektronikpaket beinhaltet unter anderem das semiaktive, an die Fahrmodi gekoppelte ESA-Fahrwerk, das einen breiten Einstellbereich abdeckt und mit dem besten Ansprechverhalten besonders auf holprigem Untergrund positiv heraussticht. Insgesamt bietet die BMW außerdem viele Möglichkeiten, die Fahrmodi fein zu justieren. Auch bei der Kawasaki lässt sich der „Rider“-Modus auf die persönlichen Vorlieben anpassen. Einen anderen Weg geht hier Suzuki. Die Mappings der V-Strom sind zwar festgeschrieben, ihre Spreizung fällt dafür besonders breit aus. Das Bike wandelt sich vom sanft ansprechenden Schmusetourer (Modus 3) auf Knopfdruck zum extrem spritzigen, moti-

YSS

SUSPENSION

HIGH PERFORMANCE PRODUCTS FOR

KTM 1290 SUPER DUKE R '14-20

- QUICK AND EASY INSTALLATION
- SMOOTH SELF-ADJUSTMENT TO VARIABLE ROAD TYPES
- EXCELLENT SHOCK ABSORPTION ENSURING A BETTER RIDING EXPERIENCE



OPEN CARTRIDGE KIT
C0208-755TRC-03

MG456-380HRWL-25

MG456-380TRWL-25



YSS CONTACT INFORMATION

✉ CS@YSS.CO.TH f YSS-THAILAND
WWW.YSSSUSPENSION.COM

WORLD CLASS SUSPENSION

vierten Sportgerät (Modus 1). Die mittlere Stufe vereint beides gekonnt.

Endspurt über die Autobahn, die Sonne liegt schon beinahe auf dem Horizont. Trotz Koffern schweben alle drei Bikes bei hohem Tempo jenseits der Richtgeschwindigkeit sicher über die linke Spur. Vorneweg die BMW, die auch ohne Anzeichen von Unruhe die 200-km/h-Marke überschreitet. Ab etwa 180 Sachen sind bei der V-Strom leichte, bei der Versys

etwas stärkere (aber nicht beunruhigende) Bewegungen um die Lenkachse spürbar. Zwei Ausfahrten später verlassen wir die Autobahn schon wieder und rollen wenige Minuten danach in die Tiefgarage.

Nachdem die Bikes abgestellt sind, wärmt der Suzuki-Fahrer ein letztes Mal die Hände am Boxer – Heizgriffe werden gleich morgen bestellt. Abgesehen davon war dieser winterliche Ausflug ein Genuss für

alle drei. Auf der BMW R 1250 RS vor allem bei schaltfaul-sportlicher Fahrweise, wenn der Boxer unbändig von einer Kurve zur nächsten schiebt. Die Suzuki V-Strom 1050 XT hält mit, wenn man den V2 drehen lässt, intuitiv reist man auf ihr aber weniger flott, genießt lieber das entspannte Unterwegssein in reiseenduristischer Position. Ähnlich wie auf der Versys 1000 S Tourer. Auch ihr Motor braucht Drehzahl, wenn's vorangehen soll, doch

EINE MOTORRADTOUR IM WINTER HAT BESONDEREN CHARME



MOTORRAD-Testergebnis

1 BMW R 1250 RS

Mit bärenstarkem Motor versteht es die BMW, sportlich und gleichzeitig relaxt zu touren. Dazu agiert die umfangreiche Elektronik samt semiaktivem Fahrwerk, das einen breiten Einstellbereich abdeckt, auf höchstem Niveau.

2 Kawasaki Versys 1000 S Tourer

Als Crossover verbindet die Versys sportliche Ambitionen mit höchstem Komfort, gerade bei niedrigen Temperaturen. Ihr Vierzylinder verwöhnt vor allem mit Laufkultur, um die BMW zu gefährden, fehlt ihm aber Punch.

3 Suzuki V-Strom 1050 XT

Ausgereift und unkompliziert, aber inzwischen etwas in die Jahre gekommen. Die Suzuki ist weniger üppig ausgestattet als die Mitbewerberinnen und dennoch ein charakterstarkes Motorrad ohne echte Schwäche.

die Versys springt wieselflink von einer Schräglage in die nächste. Schneller Galopp oder entspannter Trab – geht beides mit allen drei Bikes. Man muss sich nur entscheiden, wo man den persönlichen Schwerpunkt setzen möchte. ■



Autor: Fabian Dresler
fabian@motorradonline.de

Fotos: Tyson Jopson



MOTORRAD -Punktwertung

Maximale Punktzahl
BMW R 1250 RS
Kawasaki Versys 1000 S Tourer
Suzuki V-Strom 1050 XT

Motor

Durchzug	40	37	26	25
Beschleunigung	40	32	26	19
Topspeed	20	16	14	12
Motorcharakteristik	30	27	23	24
Ansprech-/Lastverhalten	30	26	24	25
Laufruhe	30	21	22	20
Kupplung	20	15	16	16
Schaltung	20	13	10	13
Getriebeabstufung	10	9	8	8
Starten	10	9	8	9
Summe	250	205	177	171

+ Der BMW-Motor hat nicht nur mit Abstand am meisten Feuer, sondern geht auch besonders sanft ans Gas. Die Kawa läuft am kultiviertesten.

- Auch wenn die Suzuki sich auf der Landstraße kaum schwächer anfühlt als die Kawa, lässt sie bei den Fahrleistungen Federn.

Sieger Motor: BMW

Fahrwerk

Handlichkeit	40	29	31	28
Stabilität in Kurven	40	32	28	30
Lenkverhalten	40	27	26	28
Rückmeldung	10	7	6	7
Schräglagen-/Bodenfreiheit	20	16	13	15
Geradeauslaufstabilität	20	17	13	15
Fahrwerksabstimmung vorn	20	14	13	12
Fahrwerksabstimmung hinten	20	14	13	13
Federungskomfort	20	14	15	13
Fahrverhalten mit Sozius	20	14	13	13
Summe	250	184	171	174

+ So flink wie die Versys biegt keine der Konkurrentinnen ums Eck. Die Suzuki gefällt mit ausgewogenem Handling, die BMW mit Stabilität.

- Die Suzuki ist straff abgestimmt, besonders für eine Reiseenduro. Sie bietet dafür mehr Rückmeldung als die Kawasaki.

Sieger Fahrwerk: BMW

Alltag

Ergonomie Fahrer	40	29	33	31
Ergonomie Sozius	20	14	15	13
Windschutz	20	12	16	14
Sicht	10	7	7	7
Licht	20	16	15	15
Ausstattung	30	18	24	22
Handhabung/Wartung	20	16	14	14
Fahrzeuggewicht vollgetankt	10	4	4	4
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	9	6	7
Gepäckunterbringung	10	4	8	6
Zuladung	10	8	9	5
Reichweite	30	25	26	26
Verarbeitung	20	15	14	14
Summe	250	177	191	178

+ Hinter der Versys-Scheibe ist man im Winter am besten vor kaltem Fahrtwind geschützt und sitzt am bequemsten. Serienmäßig ist die Kawa zudem am besten ausgestattet. Die Suzuki leistet sich keine Schwäche.

- Mit deutlich mehr Druck auf Helm und Brust muss man auf der BMW rechnen. Auf ihr sitzt man am aktivsten, aber deshalb auch weniger komfortabel.

Sieger Alltag: Kawasaki

Sicherheit

Bremswirkung	40	32	29	29
Bremsdosierung	30	22	24	23
Bremsstabilität Solo/mit Sozius	20	15	14	14
Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	8	9
ABS-Funktion	20	16	14	14
Lenkerschlagen	10	8	6	8
Assistenzsysteme	20	18	13	10
Summe	150	118	108	107

+ Top ABS-System und auch sonst umfangreichste Elektronik – die BMW macht das Rennen.

- Die handliche Kawasaki ist auch am nervösesten, ihre Bremse sammelt dafür viele Punkte.

Sieger Sicherheit: BMW

Kosten

Testfahrzeugpreis	30	9	12	12
Garantie	10	8	5	5
Verbrauch (Landstraße)	30	21	18	20
Inspektionskosten	20	17	16	18
Unterhaltskosten	10	4	4	6
Summe	100	59	55	61

+ In Summe fährt man mit der Suzuki am günstigsten.

- Die lange Liste an Extras treibt den Preis der BMW in die Höhe.

Sieger Kosten: Suzuki

GESAMTWERTUNG 1000 743 702 691

PLATZIERUNG 1. 2. 3.

Preis-Leistungs-Note* Bestnote 1,0 2,6 2,4 2,5

Sieger Preis-Leistung: Kawasaki
Ein rundes Paket zum fairen Preis und überall in der Nähe des Testsiegers, außer beim Motor.

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



MOTORRAD MARKT

DER **GROSSE**
MARKTPLATZ
FÜR **BIKER**

**Mit 1 Anzeige mehr als
597.000* Leser erreichen**

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



BANDIT
Helmets
Das Original aus Berlin seit 1996
www.bandit.de

AJS

V-Rod VRSCA, grau, EZ 05/2003, 11433 km, 8000,- €. PLZ 12045, Tel. 0170/31613770 **M2673723 P**

APRILIA



Shiver 750, weiß, EZ 03/2014, HU 11/2023, 14700 km, inkl. QBAG-Tankrucksack, GIVI-Koffer, höhere PUIG-Scheibe und LED-Blinker, VB 5500,- €. PLZ 82272, Tel. 0151/65191070 **M2681611 P**

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

RXV 450, rot, 50 PS (37 kW), EZ 06/2008, 3213 km, 3000,- €. PLZ 44269, Tel. 0176/515045632 **M2683714 P**

AWO

Softail Fat Boy FLSTF, weiß, EZ 07/2003, 27528 km, 7000,- €. PLZ 70184, Tel. 0179/69910721 **M2668627 P**

BMW

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

R 1200 CL, blau, EZ 05/2003, 22519 km, 3990,- €. PLZ 70435, Tel. 0176/653126922 **M2684775 P**



R 1250 GS Adventure, blau, EZ 10/2020, Vollausstattung, Akra, Servicepaket bis 50000 km, 22.490,- €. PLZ A-6233, Tel. 0043/676/9510213 **M2666876 P**

R 850 C, schwarz, EZ 09/2000, 23334 km, 3000,- €. PLZ 22765, Tel. 0172/72795350 **M2676098 P**



R nineT Urban G/S, weiß, EZ 07/2017, 12100 km, 12900,- €. PLZ A-9150, Tel. 0043/664/8330789 **M2673435 P**

R 80 GS Basic, weiß, EZ 03/1997, 14819 km, 7800,- €. PLZ 04318, Tel. 01522/29575651 **M2678922 P**



R 1200 GS, weiß, EZ 03/2014, 40300 km, 12400,- €. PLZ 79730, Tel. 07763/704261 **M2684909 P**

K 1300 GT, weiß, EZ 06/2009, 22157 km, 5900,- €. PLZ 04155, Tel. 0176/642906535 **M2684414 P**



R 1150 RT, silber, EZ 06/2001, 64000 km, 3499,- €. PLZ A-8940, Tel. 0043/676/6506456 **M2684169 P**

R 1200 RT, schwarz, EZ 07/2018, 15616 km, 9999,- €. PLZ 60599, Tel. 0179/52446681 **M2668636 P**

R 1150 RT, blau, EZ 06/2001, 34926 km, 2999,- €. PLZ 76829, Tel. 0163/2877087 **M2684438 P**

K 1600 GTL Exclusive, weiß, EZ 06/2014, 22561 km, 9999,- €. PLZ 90451, Tel. 0151/253727081 **M2668588 P**

C1 125 Executive, blau, EZ 06/2001, 23542 km, 2100,- €. PLZ 13158, Tel. 01523/37986770 **M2679767 P**

HP2 Megamoto, weiß, EZ 04/2009, 23175 km, 12450,- €. PLZ 56076, Tel. 0172/86073522 **M2683740 P**

Holen sie dir Im Handel oder bestelle direkt online. Als Heft oder E-Paper.
1000PS
JEDEN MONAT NEU
www.1000ps-online.de

S 1000 RR, weiß, EZ 04/2015, 18522 km, 9900,- €. PLZ 60489, Tel. 0171/49134470
M2673462 P

R 1100 S, schwarz, EZ 08/1999, 60000 km, 3000,- €. PLZ 12059, Tel. 030/6862974
M2634347 P

R 1150 GS, schwarz, EZ 05/2003, 50776 km, 3500,- €. PLZ 91555, Tel. 0172/38356753
M2682529 P

K 1600 GTL, blau, EZ 07/2012, 34510 km, 9900,- €. PLZ 60431, Tel. 0176/530407852
M2684417 P



R 60/7, ehemaliges Lux. Polizeimotorrad, weiß, deutsche Papiere, 40 PS, EZ 07/1979, 67000 km, lange Standzeit, fahrbereit, Anlieferung möglich, VB 4000,- €. PLZ 54329, Tel. 0178/3247327
M2684179 P

R 1200 RT, grau, EZ 04/2014, 18430 km, 9900,- €. PLZ 13469, Tel. 0172/30144111
M2680943 P

R 1200 GS, schwarz, EZ 04/2017, 15628 km, 13690,- €. PLZ 84347, Tel. 0152/29777000
M2681460 P

S 1000 RR, weiß, EZ 06/2012, 21345 km, 8999,- €. PLZ 30855, Tel. 0176/847983281
M2684534 P

R 1200 C, blau, EZ 06/2001, 27756 km, 4000,- €. PLZ 81245, Tel. 0160/964067560
M2674529 P

K 1100 LT, grün, EZ 06/1996, 31100 km, 2000,- €. PLZ 04895, Tel. 0152/517222212
M2684393 P



R 1150 RS, silber, EZ 04/2004, 70000 km, 3100,- €. PLZ 41470, Tel. 0178/8719279
M2684117 P

www.BMW Bayer.de

Teile und Zubehör ab..1969 • 07386-9755393

BMW R 1100 S, schwarz, EZ 03/1999, 59800 km, 3500,- €. PLZ 32052, Tel. 0176/50948874
M2649609 P

R 100 S, weiß, 70 PS (51 kW), EZ 10/1978, 30 km, 6990,- €. PLZ A-3345, Tel. 0043/664/8213105
M2683739 P



BMW R 1250 GS Enduro, blau, EZ 10/2018, 11380 km, Werksgarantie, 10/2023, Komfortpaket, Tourenpaket, Dynamikpaket, Motorschutzbügel, Corbin Komfortsitz, Lenkerhöhung, 18.900,- €. PLZ A-3100, Tel. 0043/664/8446611
M2679385 P

ABS defekt?
www.rh.electronics.de
RH Electronics
RH Electronics • Hauptstraße 18 • 82285 Hattenhofen • Telefon +49 (0)8145 99 76 50

BUELL

Lightning XB 12 Scg., rot, EZ 08/2007, 14499 km, 4999,- €. PLZ 39576, Tel. 0174/34778960
M2679779 P

Ulysses XB12X, schwarz, EZ 06/2009, 17721 km, 5000,- €. PLZ 12351, Tel. 0170/23745250
M2681001 P

CAN-AM

Spyder RT, weiß, EZ 06/2013, 15366 km, 13.300,- €. PLZ 65931, Tel. 0171/67178718
M2684541 P

DUCATI

DUCATI LIMBÄCHER
limbaecher.de

1299 Panigale, rot, EZ 06/2017, 19092 km, 12.000,- €. PLZ 29410, Tel. 01522/31251311
M2673453 P

Ducati 900 SS Teile, Bj. 95, Rahmen + Brief, 900 SS Motor, Gabelbrücken, Felgen v. + h., Federbein, Auspufftöpfe u.v.m. Tel. 0170/6940075
X19091 P

Monster 1000ie Motor komplett mit Einspritzanlage, Aluschwinge, Felgensatz, Sachs-Federbein, Regler, Kettenträger, Bremszangen u.v.m. Tel. 0170/6940075
X19100 P

DUCATI WWW.DUCATI-NIEDERRHEIN.DE
BESUCHEN SIE UNSEREN ONLINESHOP!
LIEBIGSTR. 25 | 47608 GELDERN

1198, rot, 163 PS (120 kW), EZ 06/2009, 12431 km, 7200,- €. PLZ 59557, Tel. 0172/62101820
M2679797 P

1098, rot, 160 PS (118 kW), EZ 04/2008, 41275 km, 8490,- €. PLZ 92507, Tel. 0151/23495025
M2685652 P

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



Hypermotorad 1100, rot, EZ 05/2008, 10591 km, VB 7998,- €. PLZ 67117, Tel. 0160/3645565
M2680906 P

748, rot, 98 PS (72 kW), EZ 06/2002, 22974 km, 4500,- €. PLZ 17291, Tel. 01520/34726099
M2676200 P

848, rot, 125 PS (92 kW), EZ 06/2010, 20131 km, 6000,- €. PLZ 96317, Tel. 0170/32592251
M2681016 P

Panigale V4 S, rot, EZ 06/2020, 6372 km, 14.000,- €. PLZ 37081, Tel. 0160/991597060
M2673712 P

ERING

Softail Fat Boy FLSTF, EZ 07/2013, 14999 km, 16.590,- €. PLZ 94065, Tel. 0170/71624392
M2681031 P

HARLEY-DAVIDSON



Road King Classic FLHRC Custom EZ 06/2001, 38750 km, 13500,- €. PLZ A-6943, Tel. 0043/664/5318712
M2649091 P



Electra Glide Ultra Classic FLHTC, EZ 04/2017, 42980 km, heizb. Sitz, 19.550,- €. PLZ 81547, Tel. 0172/8964428
M2685637 P

TIPPS & TRICKS

Für Ihren Motorrad-Verkauf

Aussagekräftiges Foto: Gut sichtbar, von der Seite, bei Tageslicht, nicht zu weit entfernt und nicht zu nah dran

Korrekte Modellbezeichnung: Oft wird ein bestimmtes Bike gesucht. Die genaue Modellbezeichnung ist hier das A und O.

Zahlen & Fakten: Baujahr, Kilometerstand und Zulassungsjahr sind unerlässliche Informationen

Besonderheiten: Weist das Bike Besonderheiten auf? Erwähnen Sie diese.

IHRE KÄUFER WARTEN SCHON

Einfach, schnell und treffsicher:

- Über 597.000* potentielle Käufer
- Kaufkräftige Leserschaft
- 1-spaltige Anzeige: 60 mm, 4c, Preis: 597 Euro
- 2-spaltige Anzeige: 40 mm, 4c, Preis: 796 Euro

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

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

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

HÄNDLER ANZEIGE

*AWA 2021

HONDA



CBR 600 F, schwarz-titan, Hurric Sportauspuff, K&N Filter, neue Zündkerzen, neuer Antriebssatz, neue Bremsbeläge, neue Batterie, EZ 05/1998, 48500 km, 1999,- €. PLZ A-8670, Tel. 0043/664/6157971 **M2653428 P**

CB350-750 Four/Bol d'Or
Teile - Tuning - Zubehör
www.bikeside.de
Tel. 07245/108823 • Fax 108824

www.Honda-Motorradteile.de, HONDA Neu- und Gebrauchtteile. Wentsch & Klink. Tel. 07023/740303, e-mail: info@honda-motorradteile.de **X6983 H**



Klassiker CB 550 Four, Originalzustand, 1974, 30000 km, läuft 1a, 6850,- €. PLZ 50354, Tel. 02233/3917066 **M2594973 P**

GL 1500 Goldwing, weiß, EZ 10/1991, 25428 km, 9400,- €. PLZ 63512, Tel. 0175/20367080 **M2672970 P**

NC 750X DCT, schwarz, EZ 09/2015, 4712 km, 5990,- €. PLZ 48527, Tel. 05921/8196297 **M2683422 P**

CRF 1000 L Africa Twin Adventure Sports DCT, EZ 03/2018, 13130,- €. PLZ A-9063, Tel. 0043/650/6010260 **M2685324 P**



CBX 1000 Pro Link, Bj. 1982, 1. Hd., 13000 km, mit Originalbrief, Scheckheft, neue Inspektion u. TÜV, an Liebhaber, Sammler zu verkaufen, VB 17.000,- €. Tel. 0157/31386829, leermo@gmx.de **X19099P**

X4, schwarz, 130 PS (96 kW), EZ 07/1998, 42000 km, 4500,- €. PLZ 79224, Tel. 0151/17325716 **M2683701 P**

CBR 650 R, schwarz, EZ 06/2019, 14473 km, 5000,- €. PLZ 47055, Tel. 0174/45437090 **M2673459 P**

CBR 1000 RR Fireblade, gelb, EZ 04/2008, 18707 km, 3999,- €. PLZ 41069, Tel. 0160/967894760 **M2681033 P**

Suche Honda MTX 80 RII (HD 09), Tel. 0177/8010041 **X19059 P**



Oldtimer-Youngtimer Honda NS 400 R, Bj. 2/86, 35000 km, 3 Zyl., 2-Takter, 72 PS, 217 km/h, Topzust., Sport- + Originalauspuff, Reifen neu, 8700,- €. Tel. 0043/660/3235735 **X19094 P**

CMX500 Rebel, schwarz, EZ 05/2021, 2543 km, 6250,- €. PLZ 15344, Tel. 0176/42258048 **M2685666 P**



CB 900 F Hornet, schwarz, EZ 04/2002, 51000 km, 3800,- €. PLZ A-1210, Tel. 0043/676/5770876 **M2685703 P**

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



GL 1500C / F6C Goldwing, EZ 05/2000, 37445 km, 8000,- €. PLZ 51399, Tel. 0176/68120135 **M2685935 P**



Twin CB 450 K, 2. Hd., 45 PS, EZ 1971, 14200 km, Bestpflegezustand, 6900,- €. PLZ 50354, Tel. 0172/2957550 **M2650245 P**



Rarität CB 500 T, gepflegter Originalzustand, 42 PS, EZ 1976, 7500 km, 6300,- €. PLZ 50858, Tel. 02233/3917066 **M2240969 P**

CBR 600 F, silber, EZ 06/2002, 14010 km, 3000,- €. PLZ 01159, Tel. 0162/90257420 **M2679826 P**

HP CORSE

V-Rod Muscle VRSCF, schwarz, EZ 05/2005, 13503 km, 9000,- €. PLZ 37115, Tel. 0171/60882991 **M2672783 P**

HUSQVARNA



KAWASAKI



Ninja ZX-10R, grün, EZ 07/2008, 45000 km, 4250,- CHF. PLZ CH-8906, Tel. 0041/79/5127902 **M2663447 P**

Kawasaki ZR 7, 750 ccm, 76 PS, Farbe silber, Bj. 2002, TÜV neu, Reifen, Kettensatz, Öl-/Luftfilter neu, 30100 km, 2. Hd., scheckheftgepf., guter Zustand, Garagenfahrzeug. VB 2650,- €. Tel. 01520/8845295 **X19102 P**



Ninja ZX-10R, schwarz, EZ 07/2007, 21834 km, 4000,- €. PLZ 74924, Tel. 0175/27834733 **M2683468 P**



ZRX 1200 S, WILBERS Fahrwerk, BOS, Givi, BAAS, SW-MOTECH, SCHWABEN-MAX, K&N, Scheckheft, 1 Vorbesitzer, EZ 2003, 74000 km, 2700,- €. PLZ 63667, Tel. 06043/9840175 **M2679462 P**

KLR 650, schwarz, EZ 06/2009, 23165 km, 3700,- €. PLZ 81377, Tel. 0171/36876181 **M2679836 P**

Kawasaki ZZR 1100, nur in Teilen, Bj. 1990-99, C- und D-Modell. Tel. 0170/8810471 **X19075 P**

GPZ 1100, rot, 106 PS (78 kW), EZ 06/1997, 55000 km, 2100,- €. PLZ 67822, Tel. 0151/53543092 **M2686429 P**

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

Kawasaki GT 550, blau, 50 PS (37 kW), EZ 05/1988, 16700 km, 4000,- €. PLZ 94227, Tel. 09922/8046132 **M2686421 P**



Z 1300 DFI, Bj. 1984, 116000 km, an Liebhaber zu verkaufen. VB 9500,- €. Tel. 0176/61729349 **X19093 P**

KTM



125 Duke, orange, EZ 07/2015, 23900 km, 2799,- €. PLZ A-5020, Tel. 0043/650/8285004 **M2683623 P**

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

1290 Super Adventure, weiß, EZ 02/2016, 36100 km, 10.900,- €. PLZ A-4723, Tel. 0043/676/6440519 **M2636458 P**



1290 Super Duke GT, grau, EZ 04/2017, 29582 km, 10300,- €. PLZ 23617, Tel. 0174/1738479 **M2681867 P**

SONDERANGEBOTE
www.corbin.de

LAVERDA

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

MOTO GUZZI



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

Kraftstoff im Blut. Italien im Herzen.
www.stein-dinse.com

Mille GT, Bj. 91, rot, Speiche, 1000cc, 70 PS, 1 Hd., unfallfrei, nur 8500 km, top gepflegt, Reifen hi., Batterie u. TÜV neu, 5900,- €. Tel. 06563/2689 od. 0152/21468081 **X19101 P**

MV AGUSTA



Brutale 910, grau, EZ 05/2009, 12059 km, 7000,- €. PLZ 86381, Tel. 0162/61610851 **M2681265 P**

Arturo Magni 864, rot, EZ 07/1977, 25640 km, 70.000,- €. PLZ 12683, Tel. 030/51588662 **M2674602 P**

SUZUKI



GSX-R 600 & zus. Rennverkleid., blau, EZ 03/2013, 16000 km, TÜV 03/23, Stahlflex, viel Zubehör, 7800,- €. PLZ 24253, Tel. 0172/4173627 **M2684185 P**

GSX-R 1000, blau, EZ 04/2008, 25260 km, 4990,- €. PLZ 12621, Tel. 0172/68263581 **M2678803 P**



RM-Z250, gelb, 40 PS (29 kW), EZ 11/2015, 98,7 km, Kilometerzahl nicht vorhanden, Kilometerstand sind Betriebsstunden, 3600,- €. PLZ 99192, Tel. 0176/22549489 **M2683500 P**



Burgman 400, grau, EZ 11/2021, 1400 km, 6700,- €. PLZ A-8301, Tel. 0043/677/61434534 **M2687004 P**

Bandit 1200, gold, EZ 04/1999, 70000 km, 3000,- €. PLZ 67126, Tel. 0177/3127256 **M2681917 P**



V-Strom 1000, beige, EZ 06/2016, 22000 km, 8400,- €. PLZ 92318, Tel. 0177/4892400 **M2642574 P**



Burgman 400 ccm, grau, EZ 06/2018, 6960 km, 5150,- €. Pickerl 11/2021 gemacht. PLZ A-1230, Tel. 0043/676/7612140 **M2682332 P**



Bandit 1250, rot, EZ 07/2007, 97000 km, 2990,- €. PLZ 71560, Tel. 0176/61258199 **M2680611 P**

VZR 1800, schwarz, EZ 04/2006, 12218 km, 8000,- €. PLZ 45663, Tel. 0175/50778430 **M2678381 P**



GR 650, Bj. 1987, 1 Hd., 24000 km mit Scheckheft, TÜV neu, großer Tank 22 L, an Liebhaber zu verkaufen. VB 2500,- €. Tel. 0176/61729349 **X19092 P**

www.hayabusa-service.de X13219 H



VX 800, kastanienrot, 60 PS (44 kW), EZ 11/1996, 36683 km, nicht fahrbereit, Defekte an Blinker und Seitenverkleidung, VB 1500,- €. PLZ 55268, Tel. 0175/2439167 **M2683635 P**

SYM

Cruisym 300, weiß, EZ 08/2019, 1083 km, 3950,- €. PLZ A-1220, Tel. 0043/650/6776048 **M2663865 P**

TRIAL

www.andree-kawasaki.de X282 H

TRIUMPH



Tiger 1200 XCA, grün, EZ 06/2017, 38322 km, alle Extras, Top-Zustand, 13.900,- €. PLZ A-4540, Tel. 0043/664/2332850 **M2684054 P**

www.sbf-triumphparts.de X8434 H

www.triumph-mieten.de X7232 H



Bonneville T120, grün, EZ 03/2019, 13800 km, 9500,- €. PLZ 65779, Tel. 0151/53801140 **M2640368 P**

www.triumph-stuttgart.de X287 H

www.triumph-rheinessen.de X298 H

VESPA



ET4 125, schwarz, 11 PS (8 kW), EZ 02/1997, 34000 km, 2100,- €. PLZ 41470, Tel. 0178/8719279 **M2684122 P**

VICTORY



Judge, EZ 05/2013, 24000 km, Sonderlackierung BMW M schwarz mit Blattsilber für die Schrift, alles LED (original vorhanden), vorverlegte Fußrasten, Akrapovic Auspuff, 10000,- €. PLZ 84424, Tel. 0152/58960132 **M2679356 P**

W&W



Custom Bike, West Coast Chopper CFL schwarz-rot, EZ 06/2014, 3800 km, 29.500,- €. PLZ 83088, Tel. 0043/664/88530028 **M2679534 P**

YAMAHA

Leichtkraftrad SR 125, Bj. 97, Erstbesitz, 15000 km, scheckheftgepfli., TÜV neu, Reifen neu, unfallfrei, 590,- €. Tel. 0170/8810471 **X19074 P**

MT-125, blau, 15 PS (11 kW), EZ 11/2020, 9337 km, 4300,- €. PLZ 95500, Tel. 0160/98922714 **M2682249 P**

SR 500, rot, 27 PS (20 kW), EZ 07/1979, 729 km, 1900,- €. PLZ 52379, Tel. 0151/67848939 **M2686435 P**

YZF-R1, schwarz, EZ 07/2017, 9722 km, 9900,- €. PLZ 57076, Tel. 0170/11701070 **M2673461 P**

XV 1100 Virago, blau, EZ 06/1996, 13684 km, 3000,- €. PLZ 41239, Tel. 0172/83295130 **M2675539 P**



XV 1100 Virago, violett, Tankbemalung, EZ 11/1995, 56666 km, 3900,- €. PLZ A-8967, Tel. 0043/664/5986780 **M2685570 P**

XV 1900 A, EZ 04/2009, 9270 km, blau, 15.700,- €. PLZ A-6166, Tel. 0043/650/3129312 **M2672732 P**

YZF-R6, schwarz, EZ 03/2004, 20051 km, 3000,- €. PLZ 14195, Tel. 0172/30267511 **M2678810 P**

FJR 1300, rot, EZ 04/2007, 32850 km, 4900,- €. PLZ 18057, Tel. 0151/170535722 **M2683706 P**

PS sport motorrad magazin **JEDEN MONAT NEU**
Hol es dir im Handel oder bestelle direkt online. Als Heft oder E-Paper. **WWW.PS-ONLINE.DE**

SONSTIGE MARKEN

Suche Harris (mit Suzuki/Ducati GSXR-Motor), auch rep.bedürftig. Alles anbieten. Tel. 04942/4314 **X19096 P**

TEILE

gebrauchteile-ohne-ende.de auf 4000 qm Lager. Fa. Spängler. T. 09141/70774 **X8590 H**

**1 ANZEIGE
2 MÄRKTE**

**6 Zeilen
+ Foto Gratis**

**Verkaufen Sie Ihr Motorrad/Zubehör
mit unserer Print & Online-Kombi:**

Einmal schalten:
Print & Online erscheinen
schnell und kostenlos
unter **www.1000PS.de**

**PRIVATE
ANZEIGE**

BEKLEIDUNG

EISKALT SPAREN

01.10. - 31.12. 2021
Maßanfertigung
und freie Farbwahl
ohne Aufpreis!

Leathers for winners
SCHWABENLEDER®

MOTORRAD
BEST BRAND 2021
 Kategorie:
 Lederbekleidung

73650 Winterbach • Fabrikstr.22 • Fon 07181/96 70 10 • www.schwabenleder.com
 Schwabenleder® Design-Studios: •73650 Winterbach: Werksverkauf 07181/967010
 •20097 Hamburg: Profil 040/ 23 09 59 •48324 Sendenhorst: Christian Greiwe
 02526/ 25 94 •50677 Köln: Motorrad Lust 0221/93707070 •65549 Limburg: MCA
 Limburg GmbH 06431/932561 •79576 Weil am Rhein: Hohmann 07621/43228
 •85276 Pfaffenhofen: Dittner 08441/760265 •96253 Untersiemau: Dippold 09565/1088

Suche Nankai Rennkombi/Lederkombi,
 Tel. 04942/4314 X19095 P

FAHRWERK

www.yss-shop24.de X6801 H

VERKLEIDUNGEN

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

KAUFGESUCHE

Suche CNC Brembo Bremszange P4 oder
 P2, gefräst, für Ducati 748 oder 996. Tel.
 04942/4314 X19097 P

Suche Arai Helm Freddy Spencer, 30 J.,
 vorzugsweise Gr. XL oder XXL. Tel.
 04942/4314 X19098 P

Bücher:

www.motorbuch-versand.de

30 Jahre
MOTORRAD
action team

Die schönsten
Erlebnisse
 mit dem Motorrad

- Leidenschaft
- Fernweh
- Grenzbereiche
- On-/Off-Road

MOTORRAD PROGRAMM 2022
 action team

Die schönsten
Erlebnisse
 mit dem Motorrad

REISEN TRAININGS EVENTS

Jetzt buchen unter:

- ☎ 0711/182-1977
- ✉ info@Actionteam.de
- 📍 Actionteam
- 📰 Event.Motorpresse.de
- 📍 Action Team, 70162 Stuttgart

PARTNER:



SPONSOREN:



WERKSTATT

89358 Kammeltal-Goldbach
 Tel. 08225 - 835



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



www.motorrad-koester.de

ZUBEHÖR

STAHLFLEX-BREMSLEITUNGEN

für alle Motorräder.

Sofort lieferbar.

Direkt vom Hersteller.

Fischer-Hydraulik GmbH

Geißhaldenstr. 49, Bau 63 · 78713 Schramberg

Tel. 0 74 22/24 05 19 · Fax 24 05 20

ABE



für viele Modelle
 ab Bj. 1969 lieferbar!

Rabattcode im neuen Online-
 Shop einlösen: **M2201**



Dynojet Vergaserkits

Tel. 0911-936740

Boxdorfer Str. 13
 90765 Fürth

micronsystems.de
powercommander.de
powervision.de

Hol es dir im Handel
 oder bestelle direkt
 online. Als Heft
 oder E-Paper.



BMW GS Sitzbank Touratech, gebraucht,
 100,- € PLZ A-6780, Tel.
 0043/664/73419294 P2440514 P



VERSCHIEDENES

MüncH-Mammut, ein paarschriftliche/bild-
 liche Erinnerungen an den Friedl und das
 Mammut abzugeben. Tel. 08650/281
 X18997 P

REISEMARKT

ITALIEN



BIKE HOTEL TORESELA GARDASEE
 Perfekter MOTORRAD-Tourenstart, Gar.,
 Werk-/Waschecke. Tel. +39/0464/540030,
www.hoteltoresela.it X19087 H

WEB-BEKLEIDUNG

www.schwabenleder.de

www.waco-der-lederschneider.de

WEB-ZUBEHÖR



aerokurier
 Das Magazin für Piloten.

Grabenkämpfe

Drei Bagger im Vergleichstest
MOTORRAD 25/2021, S. 36

Seit 2017 fahre ich eine 2017er Road Glide Special und bin natürlich etwas traurig über den dritten Platz im Testvergleich mit BMW und Indian. Gerade deswegen versuche ich jetzt mal, die Ehre meines Motorrads zu retten, und sicher hätten Sie einen anderen Eindruck von den Fahreigenschaften der Harley mit einer anderen Bereifung gehabt. Ich habe vor einiger Zeit auf den Metzeler Cruisetec gewechselt und dachte förmlich, auf einem anderen Motorrad zu sitzen, so leichtfüßig wedelte meine Kleine auf einmal ums Eck. Ich bin selbst 1,93 Meter groß und kann Rückenschmerzen bezüglich der Sitzhaltung, wie im Test, nicht bestätigen. Dass Federwege bei Harley allgemein etwas kurz sind, ist bekannt. Warum allerdings Harley den Federweg von 76 mm auf 55 mm verkürzte, indem sie anstatt einem 16-Zoll- wie bei meinem Baujahr nun ein 18-Zoll-Hinterrad verbauen, bleibt mir verborgen. Damit hat man dem Fahrkomfort sicher keinen Gefallen getan. Helfen tut auf jeden Fall eine besser gepolsterte Sitzbank wie der von Harley angebotene „Hammock Seat“, der einiges an Stößen herausfiltert und außerdem einer Sozia angemessenen Platz und Komfort bietet. Meine Road Glide hatte damals als erstes Modelljahr den famosen Milwaukee-Eight-Motor verbaut, allerdings hat dieser auf dem Papier



Foto: Jörg Künstele

zwar mit 107 Cubic-Inch weniger Hubraum und Leistung, ist aber mit seinen „nur“ 1745 cm³ Hubraum kurzhubiger als der 114er und damit wesentlich drehfreudiger. Vielleicht hätte tatsächlich das ältere Modell mit der besseren Bereifung einen anderen Platz belegt.

Jens Neubert, per E-Mail

Also, über den Bagger-Test bin ich schon erstaunt. Ihr habt die falschen Motorräder zur R 18 gewählt. Bei Indian wäre das die Chieftain gewesen und bei Harley auf alle Fälle die Street Glide, die deutlich agiler fährt als die Road Glide. Das versteh ich nicht, warum da die Challenger und Road Glide erhalten müssen. Meines Erachtens eindeutig falsche Wahl. Schade um den Test. Der sagt nun wirklich im Vergleich zur R 18 nix aus.

Thomas Herz, Bernhardswald

Bei Indian war nur die Challenger Dark Horse zu bekommen. Da wir die Marke in diesem Testfeld als sehr wichtig betrachten, haben wir sie nicht auslassen wollen und das schwarze Pferd mitgenommen. Bei Harley haben wir uns für die Road Glide entschieden, da sie mit ihrer Haifischmaul-Front für einen Bagger in Reinkultur steht. Und genau als solchen bezeichnet BMW die R 18 B. Vielleicht kann man den Test eben auch so lesen, dass es BMW nicht ganz überzeugend geschafft hat, bei den etablierten Baggern mitzumischen, siehe den Nachteil der lenkerfest montierten Verkleidung. Von daher denken wir, dass Modellauswahl und Testergebnis sehr aussagekräftig sind.

Ohne Speed länger leben?

Vergleichstest Speedbikes, Reaktionen in den Leserbriefen
MOTORRAD 23 u. 25/2021, S. 56 u. 88

Lieber Christoffer, danke für die Belehrung, aber wenn man auf alles verzichten muss, was Spaß macht, dann lebt man nicht un-

Kleines Ratespiel über die Feiertage: Welcher der vier Bagger im Bild passt nicht in den Vergleich? Für Leser Thomas Herz scheint nicht der hintere das Problem zu sein

bedingt länger, aber es kommt einem zumindest länger vor! Solange noch ein Minimum an Motorradherz schlägt, solange kann man sich auch an solchen Dingen erfreuen. Ansonsten gäbe es auch Pferdezeitschriften. Gruß von einem immer interessierten Leser!

Andreas Kleineidam, Riedhausen

Ich finde diese Einschränkungen meiner persönlichen Freiheit nicht mehr hinnehmbar. Ich bin gegen jedes Tempolimit. Zumindest für Motorradfahrer. Oder zumindest für mich. Ich habe die geistige Reife, selbst einzuschätzen, wann ich wo wie schnell fahren kann. Ich darf mir doch wohl den Schädel einfahren, wie ich möchte. Das ist meine verbrieftete Freiheit. Da muss die Gesellschaft durch.

Thorsten Brandt, per E-Mail

Leiser die Glocken klingen

Intro, Anti-Lärm-Kampagne Sardinien
MOTORRAD 25/2021, S. 6

Das Intro-Bild passt perfekt in meine Planungsphase der nächstjährigen Sardinien-Tour. „Laut ist out“ ist leider schon ab Werk ein leidiges Thema. Der Original-Endtopf meiner alten Honda Africa Twin Adventure Sports schepperte einfach nur aufdringlich, Abhilfe schaffte der (wie im Bild montierte) Akrapovic. Nicht nur optisch dem Original-Brotkasten weit überlegen, hat der Akra einen schönen dumpfen, sonoren Sound, die zwei Kilogramm Gewichtersparnis und der bessere Durchzug unten raus nicht zu vergessen. Auf die nächste Sardinien-Reise geht es mit der Ducati Multistrada mit eingetragenen 100 dB(A) des Original-Schalldämpfers. Wenn mir jetzt Akrapovic oder ein anderer Hersteller einen leiseren Endschalldämpfer offerieren würde, das Teil würde sofort unterm Weihnachtsbaum liegen!

Andreas Strassburg, Riechheim

Kontakt

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

Post an die Redaktion

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

Nachbestellung von Einzelheften

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

Ausverkauft, nicht gefunden?

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

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

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Unstoppable

Comic
MOTORRAD 25/2021, S. 194

Als ehemaliger Eigner einer 71er-Yamaha R5 kann ich den Aue-Comic nur bestätigen, besonders im Zweipersonenbetrieb musste man die Bremspunkte mit Bedacht wählen – allerdings haben die Reifen zur damaligen Zeit auch nicht viel mehr hergegeben. Nach einigen Umbaumaßnahmen (u. a. eine deutliche Leistungssteigerung auf gut 50 PS) habe ich dann auch bremsentechnisch auf ein für die Zeit fast unglaubliches Niveau aufgerüstet: Nachdem viele Fahrer in der deutschen Rennszene ihre Yamaha-Produktions-Renner von den 260er-Doppel-Duplex-Bremsen auf Scheiben umrüsteten, konnte ich so ein Monster günstig erwerben, und es passte dank



Foto: Hubert Schack

der Kompatibilität zwischen Rennern und Straßenmodellen ohne Probleme in die R5. Von nun an verzögerte die Yamaha selbst mit nur zwei Fingern recht beachtlich, wenn auch, zugegeben, nicht ganz TÜV-konform – aber damals kein Problem! Der entfallende Tachoantrieb im Original-Vorderrad wurde einfach mit einem Fahrrad-Tacho kompensiert!

Hubert Schack, Kirchheim bei München

Bremsen! Stopp!!! Breeemsen!!! Was Holger Aue comichaft in Heft 25 in Szene setzte, kann Hubert Schack bestätigen. Anhalten mit seiner Yamaha R5? Ein Unding!

Geht ohne Zähneknirschen

Intro Staudurchfahrt, Editorial
MOTORRAD 22 und 23/2021, S. 9 und 3

Ich hab die gleiche Erfahrung in Belgien gemacht, wo mir ein Motorradkamerad des Ténéré-Klubs abends beim Bier erzählte, dass es in Belgien ganz klar geregelt ist, dass Motorräder im Stau durchfahren dürfen. Und es ist so geregelt, dass rechtlich

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift

<http://www.motorradonline.de>

ISSN 0027-237 X

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon Redaktion 07 11/1 82-11 46
Telefax 07 11/1 82-1781
motorrad@motorpresse.de

Herausgeber: Paul Pietsch †, Ernst Troeltsch †

Redaktionelle Gesamtleitung der Motorradgruppe und Chefredakteur: Uwe Seitz

Stellvertretender Chefredakteur: Jörg Lohse

Redaktionsmanagement: Susann Humbs

Chef vom Dienst: Matthias Ackermann

Grafikleiter: Jörg Rettenmayr

Test + Technik: Dipl.-Verw.-Wirt (FH) Andreas Bildl (Ltg.), Jens Möller-Töllner (i. V.), René Corraera, Fabian Dresler, Stefan Glück, Thomas Schmieder, Ralf Schneider

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

Service: Jörg Lohse (Ltg.), Tobias Beyl, Klaus Herder, Mona Pekarek

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

News & Magazin: Stefan Kaschel (Ltg.), Brigitte Haschek, Mike Schümann, Nicolas Stelbow

Sport: Peter Mayer

Produktion: Matthias Ackermann (Ltg.), Stefan Widmann, Petra Wiesner

Grafik-Pool: Jörg Rettenmayr (Ltg.), Stefan Weber (i. V.), Elke Hermann, Andrea Lehre, Beatrice Mebarek, Sonja Pfeiffer, Thomas Waldhauer, Alexandra Werner, Claudia Werel (verantwort. Ride, Fuel), Gerd Mayer (verantwort. Spezialausgaben)

Bildredaktion: Yvonne Hertler (verantwort.)

Archiv und Dokumentation: Ralph Söhner

Repro: Stefan Widmann, Petra Wiesner; Otterbach Medien KG GmbH & Co., 76437 Rastatt

Sekretariat: Iris Heer

Redaktionsleiter MOTORRAD Classic: Ulrich Holzwarth

Redaktionsleiter PS: Johannes Müller

Redaktionsleiter Fuel: Rolf Henniges

Redaktionsleiter Ride: Markus Biebricher

MOTORRAD online: Ulrich Baumann, Dina Dervisevic, Jens Kratschmar

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Fotografen: fact (factstudio.de), Flash Art, Rossen Gargolov (r-photography.info), Yvonne Hertler, Markus Jahn (markus-jahn.com), Zsnap/Friedemann Kirn (Zsnap.com), Jörg Künstle (jkuenstle.de), Katrin Sdun, Stefan Wolf (wolfpix.de)

Ständige Mitarbeiter Inland: Toni Börner, Klaus H. Daams, Jo Deleker, Gerhard Eisenschink, Friedemann Kirn, Stefan Kraft (Zeichnungen), Didi Lacher, Dipl.-Bw. (FH) Daniel Lengwenus, Christian Pfeiffer, Dirk Schäfer, Anke Wiczorek

Ständige Mitarbeiter Ausland: Eva Breutel (Italien), Pavel Husak (Tschechien), Christian Lacombe (Frankreich), Imre Pálovits (Ungarn/Polen/Tschechien), Franck Péret

MOTORRAD action team: Monika Brenner (Ltg.), Normann Broy, Nadine Erdle, Rainer Froberg, Christine Heuschele, Yannic Kaufmann, Carolin Sack, Franziska Schweizer, Regina Trieb

Redaktionstechnik: Valentino Bisanzio (Ltg.), Michael Fischer, Michael Kowolik, Wolfgang Krauter

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Postfach: 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/1 82-01, Telefax 07 11/1 82-13 49

Geschäftsführer: Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

Publisher: Darja Kasakowa

Produktmanagement Digital Products: Marcel Leichsenring, Maximilian Münzer

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

Vertrieb: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Telefon 089/31906-0, E-Mail: info@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Abonnement Service Center GmbH: Telefon Inland: 07 81/6 39 66 57

Telefon Ausland: (+49)781/6 39 66 58

E-Mail: motorpresse@burddirect.de

Herstellung: Jens Müller (Ltg.)

Printed in Germany

Syndication/Lizenzen: Motor Presse Stuttgart, Syndication/Lizenzen, Telefon 07 11/1 82-23 79, E-Mail: order@mpi.de

MOTORRAD erscheint 14-täglich freitags.

Lieferung durch den Verlag, Post, Buch- und Zeitschriftenhandel.

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

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

Weitere Objekte der Motorrad-Zeitschriften-gruppe der Motor Presse Stuttgart: P5 – sport motorrad magazin; MOTORRAD Classic – Youngtimer, Oldtimer, Szene, Markt; MOTORRAD KATALOG; FUEL; Ride

Bezugspreise: Einzelpreis 4,50 Euro; MOTORRAD im Abonnement: Preis für zzt. 26 Ausgaben (inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 4,23 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 110,00 Euro (Österreich: 128,40 Euro, Schweiz: 177,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage)

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 70,20 Euro (Österreich: 77,00 Euro, Schweiz: 112,32 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro

Kombi-Abo: MOTORRAD und MOTORRAD Classic im Kombiabo mit rund 15% Preisvorteil: zzt. 26 Ausgaben MOTORRAD + zzt. 10 Ausgaben MOTORRAD Classic für 144,30 Euro (Österreich: 165,50 Euro, Schweiz: 233,20 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage); Mitglieder der DEKRA e.V. erhalten 26 Ausgaben MOTORRAD mit einem Rabatt in Höhe von 25%

Anzeigenpreisliste Nr. 66. Bei Anzeigenaufträgen aus dem Ausland Vorkasse. Gerichtsstand Stuttgart.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Weltweite Kompetenz. Die Motorrad-Zeitschriften der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität. Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in 11 Ländern Europas Titel, die eng zusammenarbeiten.



Datenschutzinfo Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnement Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 07 81/6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 61 b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 61 f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. **Datenschutzanfragen** Telefon 07 81/846102, E-Mail: motorrad@datenschutzanfrage.de

der Autofahrer schuld ist, wenn was passiert, da er ja nicht ausreichend aufgepasst hat. Nun ja, ich wollte dem nicht so recht glauben, konnte mich aber am nächsten Tag davon überzeugen, als wir gemeinsam bei Brüssel in einen ordentlichen Stau gerieten. Also Kollege voraus, ich hinterher und ein Gefühl wie Moses im Roten Meer. Dann kam von hinten die Rennleitung, und mir schwante Böses, aber nichts dergleichen: die Ordnungsmacht vorbeigelassen, ein freundliches Winken ihrerseits und dann im „Windschatten“ bis zum Stauende hinterher. Mein Gedanke war, dass man in Deutschland dafür auf dem elektrischen Stuhl gelandet wäre, so es den denn gäbe, aber in Belgien alles easy, leben und leben lassen. In Frankreich habe ich übrigens ähnliche Erfahrungen gemacht, wobei der rechtliche Status eher, bis auf ein paar Versuchsstrecken, auf „geduldet“ lautet. Warum kann das bei uns in Deutschland nicht so einfach sein? Vielleicht wäre hier mal ein Bericht über den Stand der Dinge im Ausland hilfreich, um die Strafe (Punkt und Fahrverbot) fürs Benutzen der Rettungsgasse durch Motorräder vom Tisch zu bekommen?

Christoph Schäfer, Bad Rappenau

Im Übrigen gibt es viele Länder, wo das Durchschlängeln nicht verboten ist oder toleriert wird. Natürlich mit Hirn! Mal mit dem Moto nach Frankreich fahren und das Vorbeifahren an der Autoschlange vor der roten Ampel nach ganz vorn genießen. Wenn die kleine Biker-Ampel unten am Mast Grün wird, hat man das Feld geräumt, bis der erste Autofahrer den Gang eingelegt hat. Das wird von unseren westlichen Nachbarn, unterwegs im Auto, ohne Zähneknirschen toleriert und geradezu eingefordert.

Udo Schneider, per E-Mail

Zu quer gestartet

Zehn Akku-Booster im Test
MOTORRAD 25/2021, S. 170

Während ich verstehe, dass es der Versuch eines Wortspiels ist und Humor hilft, schwere Zeiten zu ertragen, gibt es dennoch Grenzen. Gemeint ist der Beginn des Artikels zu den Starthilfe-Geräten („Frankensteins Booster“) von Klaus Herder. Zitat: „Nein, in dieser Geschichte geht es ausnahmsweise nicht um eine von gesundheitspolitisch aktiven Bankkaufleuten empfohlene Impf-Auffrischung.“ Ihre Zeitschrift sollte nichts abdrucken, was Querdenker in ihren Meinungen bestärken könnte.

Ruth Hilterscheid, Köln

COMMUNITY



„Dein Motorrad-Highlight des Jahres?“

Kuscheln wir uns zum Jahresende noch mal vorm lodernen Kamin zusammen und denken zurück an das Motorradjahr 2021: die schönsten Kurven, die besten Kilometer, die beste Tour ... Ja, geil war's schon – trotz aller Umstände. Da ist sich auch der virtuelle MOTORRAD-Stammtisch auf unserem Facebook-Kanal einig. Hier eine Auswahl eurer Highlights:

Moto Guzzi V7 850
Special gekauft!

Thomas Fischer

Das Abholen meines ersten
Motorrads vom Händler!

Torben Wilhof

11. Juni 2021: Beherbergungen sind in NRW wieder möglich. Fünf Tage mit Motorrad am Biggensee eingeeckelt und endlich wieder **fahren, fahren, fahren ...**

Volker Böhm

Die Provence ...

Torsten Thimm

Am besten war Italien!

Rolf Schiebenes

Mein **erstes Podest** in meiner Rookie-Saison bei der „IG Classic Superbikes“ auf dem Schleizer Dreieck!

Lion Amersbach

Die Tour an den
Comer See!

Jürgen Reuter

85 000 Kilometer erreicht – bald
ist sie wieder (wie) neu ...

Roland Frohdolino

Die Indian Chief Dark Horse
14 Tage zum Test!

Mo Nagel

Ducatis neue Streetfighter-V2,
definitiv **ein Traum.**

Andy Mit Ypsilon

Einwöchige Tour mit meiner **Ducati 900
Supersport.** Das war so leiwand!

Alexander Molnar

Die erste Saison mit meiner Honda!

Katharina Fox

Einen 30 Jahre alten Traum erfüllt! **Kawasaki
Z 1300**, das letzte 1989er-Baujahr.

Alfons Paschke

Hab mich Ende April
in eine Z 900 verguckt
und bin seit Mai
immerhin **7800 km**
gefahren!

Roswitha Weinert

Sonnenuntergang am Stilsfer Joch!

Thomas Steinberger

Alpendonnern 2021, zusammen mit knapp 90 Gleich-
gesinnten auf Yamaha MT-01. **Schön war es!**

Franjo Brieger

Die **tolle
Zeit** mit
meinen
Freunden!

Florin Wachter

Fotos: Markus Jahn, Maximilian Balázs



NUMERUS SAUSUS


Kam nicht neulich Harleys neues Stollenschiff zu spät zum Alpenmasters? Also her mit einem Stresstest, der es in sich hat: Man erkläre die Königin der Reiseenduros zur Rivalin, gebe die verrückteste Pässechallenge der Welt hinzu und ziehe mit Sack und Pack los.

Ducati Multistrada V4 S

Sechs Tage nichts als Landstraßen, Serpentin, Split, Sonne, Regen. 2665 Kilometer, 124 Alpenpässe, 175 000 Höhenmeter, um die 12 000 Gangwechsel und 7000 Bremsmanöver. Maschinen, die diesen Numerus Sausus mit Bravour meistern, gehören zum Besten, was auf dem Markt zu finden ist – „Challenge proved“, sozusagen. Voilà: Harley Davidson Pan America 1250 im Touren-Check mit der Masters-Königin auf der Alpenchallenge des MOTORRAD action team.

N9, Schweiz, Kanton Wallis, Ausfahrt Monthey: Zeit für einen Tankstopp und ein paar Notizen: „Wir freuen uns über zwei völlig verschiedene, aber sympathische Antriebe. Erste Etappe – 398 km

seit Stuttgart, davon 315 Autobahn, 312 seit der letzten Sprit-zufuhr und 18,2 Liter Verbrauch ... Interessant: Die Harley fährt mit derselben Menge Benzin noch 53 km weiter – Windschutz, Komfort, Assistenzsysteme – sowohl die Multi als auch die Pan-Am verfügen über alles, was es für Fernstraßen braucht: Die konifzierten Aluminium-Lenker der Kontrahentinnen bauen nicht zu schmal und gefallen mit passender Kröpfung, beide Sitzbänke sind höhenverstellbar. Alles ist, wie es sein muss – die gezackten Endurorasten sind jeweils mit abnehmbaren Fußrastengummis versehen. Der Sitzkomfort der Harley darf als gelungener Kompromiss aus Komfort und der nötigen Straffheit gelten. Auch ihr



Die Mission: ein Motorrad-Vergleichstest. Das Testrevier – die absolute Härte. 2665 Kilometer und 124 Alpenpässe

Harley-Davidson Pan America 1250 Special

Windschild bietet den klassenüblichen Schutz. Turbulenzen halten sich im Rahmen und vom Regen bekommt der Pilot in oberer Stellung kaum etwas ab. Fummelig dagegen ist die Einhand-Höhenverstellung. Wie es perfekt geht, zeigt die Ducati Multistrada.“

So sieht er also aus, der American Way of Drive in pistentauglich. Und der reißt auf der deutschen Autobahn mächtig an den Armen. Erst bei 220 km/h oder 9500 Touren endet der Sturm durchs Drehzahlband des Twins. Die Stollen-Panigale dringt derweil in eine vorbeiflitzende Welt im „Fast-forward-Modus“ vor, die Harley verschwindet im Rückspiegel. Egal: Ihr wassergekühltes Revolution-Max-Triebwerk pulst 152 PS freudig weiter durchs

Motorrad, während der 170-PS-V4-Kraftprotz der Multi seine Vibes divenhaft nonchalant einbringt. Vier vordefinierte Leistungskurven, gekoppelt an die Fahrmodi Sport, Road, Offroad und Rain stehen dem Harley-Piloten zur Wahl. Drei weitere erlauben bei der Special individuelles Programmieren. Das Handling der Bordmenüs während der Fahrt geht in Ordnung, dank ihres „Joysticks“ lässt sich’s auf der Ducati aber intuitiver zappen.

Dass die Ducati Multistrada V4 S ein richtig großer Wurf und nicht nur wegen ihres Travel-Radars ein wahres „Raumschiff Enterprise“ in Sachen Elektronik und konfigurierbarer Assistenzsysteme ist, wissen wir ja nicht erst seit dem MOTORRAD-Alpen-

Harley-Davidson Pan America Special

Die Novizin im Reiseenduro-Segment räumt fahrdynamisch mit Harley-Klischees auf: 152 PS, Lenkungsämpfer, Drehfreude, Dampf im Drehzahlkeller. Gut ausbalanciert, lässt es sich mit toller Fahrdynamik durchs Kurvenlabyrinth swingen oder mit 200 Sachen stabil und komfortabel über die Bahn.



Ducati Multistrada V4 S

Sie räumte den Alpenmasters-Titel ab. Beeindruckend die Power, ein volles Arsenal an Assistenzsystemen. Top ausgestattet, ist sie bis auf den Benzinverbrauch ein Gedicht, und zwar bei Bummeltempo ebenso wie auf der letzten Rille. Ihr Fahrwerk? Auf höchstem Niveau, das vom Track-Day bis zur gemütlichen Fernreise alles kann



masters. Fassen wir es kurz: 1158 Kubik, semiaktives Fahrwerk. Der Charakter des V4 und der Regelsysteme lässt sich mit vier Fahrmodi (Enduro, Urban, Sport, Touring) konfigurieren. Viel wichtiger: So spielerisch, so leichtfüßig und dabei so energiegeladen ließ sich noch keine Multistrada bewegen.

Ein Ami im Reiseenduro-Haifischbecken

La Chapelle-d'Abondance, Frankreich. Die Ruhe vor dem Sturm. Bevor die Pässejagd startet, schleichen wir noch einmal um die Rivalen zwischen den geparkten Bikes der Challenger herum: Der Auftritt des US-Stollenschiffs polarisiert – aber hat Harley nicht gerade deshalb den Numerus Clausus der Premium-Adventures auf Antrieb erfüllt? Geht es jedoch darum, die beladenen Schiffe wieder auf den Hauptständer zu hieven, sieht es nicht so gut aus. Für die Amerikanerin braucht man dafür hohen Kraftaufwand. Ist es geschafft, lässt sich der Seitenständer weder aus- noch evtl. wieder einklappen. Wer vergessen hat den Seitenständer (z. B. beim Tanken) vorher einzuklappen, kann nun die Bedienung der Bordmenüs – also auch das Ablesen des Trip-Zählers mit eingelegtem Gang – vergessen: Die alles dominierende Warnung „Seit.St unt“ friert den Touchscreen ein.

Aber auch die Ducati kommt nicht ohne Schelte davon: Wer mit der V4 S auf Reisen einen Tankrucksack nutzt, für den ist das Tankfach mit Stauraum für Kreditkarten und das Smartphone nutzlos, weil es schlicht an der Mautstation unerreichbar ist. Besser wäre ein Platz in der Verkleidung. Gut, die Harley hat dergleichen überhaupt nicht zu bieten. Auch an anderer Stelle klemmt es noch beim US-Stoller: Es geht um die konstruktive Positionierung des Lenkungsämpfers und des Lenkschlusses. Der Transponderschlüssel kann zum Starten der Maschine ja in der Tasche bleiben, nicht jedoch zur Bedienung des Lenkschlusses. Das geht, anders als bei der Multistrada, lediglich ma-

Harley-Davidson Pan America

In der Bredouille: Sicherheits-Warnung friert Menübedienung ein



Mögliche Fehlbedienung: Schlüssel und Lenkungsämpfer auf Kollisionskurs



Konzeptionelles Problem mit Folgen: Haupt- und Seitenständer sind einander im Weg

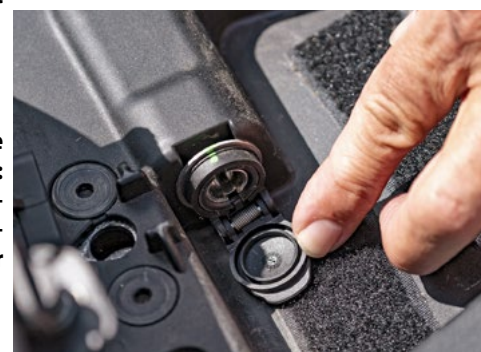


Ducati Multistrada V4 S

Sehr gut, aber nicht State of the Art: Das Display-Layout wirkt überfrachtet



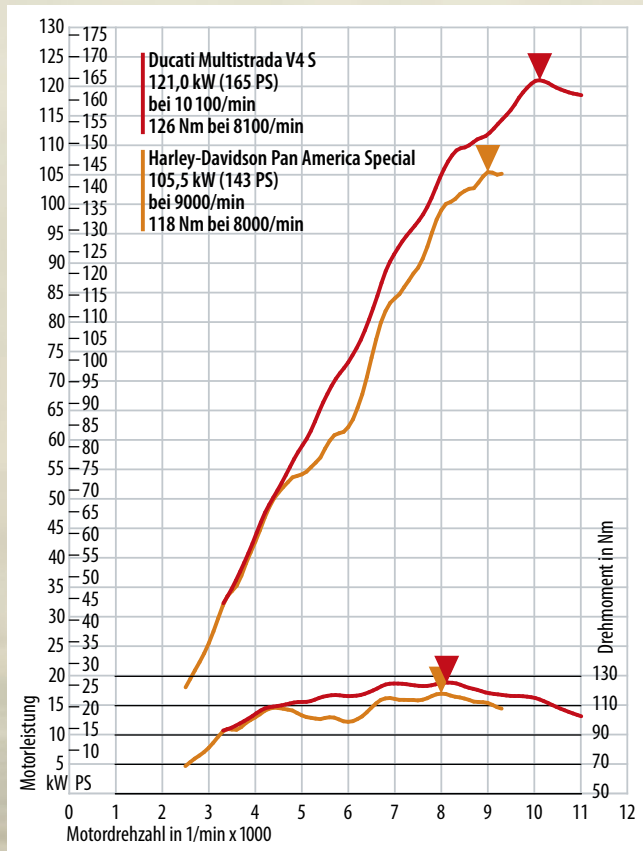
Die Steckdose unter dem Sitz: nur nach Entnahme der Werkzeugtasche nutzbar



Exponiert: Der hervorstehende Bremszylinder ist im Geländeeinsatz gefährdet



Leistungsmessung



Gut gemacht, Harley, Leistung ist nicht alles, vor allem bei einer Reiseenduro: Kraft muss da sein, wo man sie auch gebrauchen kann. Und da macht sich Harleys neues Stollenschiff sogar neben der roten Kraftmeierin nicht schlecht. An die 110 Newtonmeter stehen schon in der ersten Drehzahlhälfte bereit. Und damit etwa ähnlich viel wie bei der Multistrada. Erst bei 4800 Umdrehungen zieht der Twin-Pulse V4 vorbei und in eine höhere Leistungsklasse davon. Aber auch der Harley-V2 reißt einem ab 6000 Touren fast die Arme aus. Dass die Nennleistung von beiden Maschinen knapp verfehlt wird, hat auf der Alpenchallenge keine Relevanz. Und auch der wellige Drehmomentverlauf des Revolution-Max-Triebwerks mit einer ausgeprägten Delle zwischen 5000 und 6000 Touren ist nur auf den breit ausgebauten, glatt asphaltierten und schnellen Passagen der Alpenchallenge fühlbar.

nuell. Lässt man nun den Transponder-schlüssel versehentlich im Schloss stecken und schlägt den Lenker der Pan-Am nach rechts ein, karambolieren Schlüsselkopf und Lenkungsdämpfer. Krass auch, dass der Transponder das Losfahren mit verriegeltem Lenkschloss erlaubt.

Aktion „Wolken kratzen“

Gentlemen, start your engines! Zappen wir hinein in den Stresstest und die höchste Weihe für jeden Pässefahrer: die 24 km lange Anfahrt zum Cime de la Bonette, mit 2802 Metern die höchste asphaltierte Straße in den Alpen. Der büffelstarke Zweizylinder der Pan America glänzt beim Beschleunigen zwischen den Kehren mit sehr großem nutzbaren Drehzahlband. Der kultivierte und doch kernige Geselle reißt im Modus „Sport“ jedoch schon bei leichtem Gasgeben mächtig an der Kette. Hier, wo dauernd mit wechselnden Drehzahlen gefahren wird, vielleicht etwas zu zackig. Der Modus „Road“ ist auf der Challenge meist die bessere Wahl.

Dass die Rote den Pass regelrecht hinauftanzt ist fast schon selbstredend: Butterweich geht der V4 ans Gas. Lastwechsel? Kaum spürbar. Die Leistungsentfaltung der Ducati ist betont linear und schon in niedrigen Drehzahlen kraftvoll zupackend, aber sanft zugleich. Gänge durchladen, das ist mit dem Quickshifter im Sport-Modus ein einziges Aufreißen

Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %



Michael Kutschke, freier Redakteur

„An die Performance der multiplen Persönlichkeiten der Ducati kommt die Harley nicht heran, aber ihr Konzept überzeugt und weckt Emotionen. Auch die 2600 Euro Preisvorteil zur Ducati sollten nicht verschwiegen werden“



des Gasgriffs. Lässt der Drehzahlmesser untermalt vom betörenden Vierzylinder-Sound die 5000er-Marke hinter sich, beschleunigt der rote Reise-Racer wie von einem Jettriebwerk befeuert geradezu jähzornig aus den Serpentinaugen heraus. Die Italienerin bleibt dabei immer bestens dosier-, beherrscht- und dirigierbar. So lässt sich die Duc wie eine Präzisionslenkwaffe auch durch das fiese Schlagloch-, Hügel- und Kuppen-gespickte Geläuf eines Col d'Allos prügeln.

Auf der letzten Rille hat die Harley da nur eines – das Nachsehen. Ihre knochig zu schaltenden Gänge, obwohl schlüssig und sauber rastend, lassen während des sechs Tage dauernden Steppanzes durch das Getriebe eine Blase am großen Zeh wachsen. Und doch lässt sich Milwaukeees Abenteuer nicht etwa bitten. Links, rechts, links, rechts – Expresstempo: Die Harley verlangt Körpereinsatz und Präzision in der Gas- und Kupplungshand. Die US-Interpretation des Themas Reiseenduro gefällt. Ihr Konzept ist stimmig. Leistung ist nicht alles, nicht bei einer Reiseenduro: Eher Drehmoment, da wo man es gebrauchen kann. Man muss das büffelstarke Aggregat nicht quälen, um geradezu auf einer pulsierenden Druckwelle zu surfen. Der V2 agiert kraftvoll, polternd und kultiviert gleichermaßen, ist elastisch und drehfreudig. Im Drehzahlkeller stecken

Die Alpen-Challenge als Testrevier

129 Pässe machen jeden Reifen nieder, bringen jedes Fahrwerk an Grenzen, jede Bremse zum Wimmern, aber auch viele Glückshormone zum Fließen.

Es gibt nichts Intelligenteres, als das Nützliche mit dem Angenehmen zu verbinden. Deshalb ist die Schweizer Ausgabe der Alpenchallenge des action teams für die MOTORRAD-Redaktion zum Revier für einen Härtestest geworden: Harley gegen Ducati – die Kontrahentinnen parken am Abend des 28. August mitten zwischen ihren Bikes. Schnell hat die Redaktion bemerkt, dass wir es auf der Challenge mit den besten Landstraßenfahrern der Schweiz zu tun haben. Straßen in allen erdenklichen Zuständen – von der Schlaglochlücke bis zur ausge-

bauten Bergrennstrecke – die anspruchsvolle Tour führt über viele unbekannte Pässe durch die französischen Westalpen ins Hinterland der Côte d'Azur und zurück. Angefangen hat alles im September 2000 mit einem kleinen Häuflein von vier Schweizer Teilnehmern auf der normal ausgeschrieben Alpenchallenge. Von da ab wurde die wohl verrückteste Pässetour der Welt von den Eidgenossen regelrecht überannt, sodass eine Swiss Alpenchallenge ins Leben gerufen wurde. Und die ist längst zur Legende unter den Kurvenjunkies der Schweiz geworden: www.cutt.ly/HYc18Bw



Dani Lengwenus, Tourmanager

„Wer wirklich wert aufs Reisen und aufs Touren und weniger aufs Racen legt, der ist mit der Harley super gut bedient. Das Konzept ist für ein Erstlingswerk erstaunlich stimmig, ärgerlich ist die Anzahl unausgereifter Details“

Daten

Ducati
Multistrada V4 S

Harley-Davidson
Pan America
1250 Special

Motor		Ducati Multistrada V4 S	Harley-Davidson Pan America 1250 Special
Bauart	Vierzylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor	Zweizylinder-Viertakt-60-Grad-V-Motor	
Einspritzung	4 x Ø 46 mm	2 x Ø 50 mm	
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping)	
Bohrung x Hub	83,0 x 53,5 mm	105,0 x 72,3 mm	
Hubraum	1158 cm ³	1252 cm ³	
Verdichtung	14,0:1	13,0:1	
Leistung	125,0 kW (170 PS) bei 10500/min	112,0 kW (152 PS) bei 8750/min	
Drehmoment	125 Nm bei 8750/min	128 Nm bei 6750/min	
Standgeräusch	92 dB(A)	90 dB(A)	
Fahrwerk		Ducati Multistrada V4 S	Harley-Davidson Pan America 1250 Special
Rahmen	Monocoque aus Aluminium	Frontrahmen aus Stahl mit verschraubten Alugussteilen, Motor mittragend	
Gabel	Upside-down-Gabel, Ø 50 mm	Upside-down-Gabel, Ø 47 mm	
Lenkungsdämpfer	–	hydraulisch	
Bremsen vorne/hinten	Ø 330/265 mm	Ø 320/280 mm	
Assistenzsysteme	Kurven-ABS, Traktionskontrolle	Kurven-ABS, Traktionskontrolle	
Räder	3.00 x 19; 4.50 x 17	3.00 x 19; 4.50 x 17	
Reifen	120/70 ZR 19; 170/60 ZR 17	120/70 R 19; 170/60 R 17	
Bereifung	Pirelli Scorpion Trail II	Michelin Scorcher Adventure	
Maße + Gewichte		Ducati Multistrada V4 S	Harley-Davidson Pan America 1250 Special
Radstand	1565 mm	1585 mm	
Lenkkopfwinkel	65,5 Grad	65,0 Grad	
Nachlauf	103 mm	108 mm	
Federweg vorne/hinten	170/180 mm	191/191 mm	
Sitzhöhe¹	845–865 mm	860–880 mm	
Gewicht vollgetankt¹	254 kg	265 kg	
Zuladung¹	216 kg	190 kg	
Tankinhalt/Reserve	22,0 Liter	21,2/3,8 Liter	
Service-Intervalle	15 000 km	8000 km	
Preis	21 590 Euro	17 995 Euro	
Preis Testmotorrad	23 990 Euro ²	21 384 Euro ³	
Nebenkosten	345 Euro	560 Euro	

Herstellerrangaben; ¹MOTORRAD-Messungen; ²inkl. Paket Travel und Radar (2400 Euro) beinhaltet: Koffer, Hauptständer, Griffheizung, Sitzheizung, Radarsystem; ³inkl. zweifarbig (600 Euro), Koffer (1244 Euro), Kofferhalter (385 Euro), Kreuzspeichenräder (500 Euro), Ride height (660 Euro)

Messwerte

Höchstgeschwindigkeit*		Ducati Multistrada V4 S	Harley-Davidson Pan America 1250 Special
Höchstgeschwindigkeit*	250 km/h	220 km/h	
Beschleunigung			
0–100 km/h	3,4 sek	3,6 sek	
0–140 km/h	5,2 sek	5,7 sek	
0–200 km/h	10,2 sek	12,2 sek	
Durchzug			
60–100 km/h	3,3 sek	3,6 sek	
100–140 km/h	3,3 sek	3,7 sek	
140–180 km/h	4,0 sek	4,7 sek	
Verbrauch			
Landstraße/100 km	6,3 Liter	5,3 Liter	
Reichweite Landstraße	349 km	400 km	

MOTORRAD-Messungen; *Herstellerangabe

mächtig Druck und große Harley-Gefühle. Da stört es auch nicht, dass die Ducati auf der Jagd von Serpentine zu Serpentine bergab die Nase vorn hat. Die Multistrada offeriert klar ein verbindlicheres Lenkverhalten. Bei Verzögerung im Regelbereich des ABS packen die Stopper beider Maschinen unbeeindruckt zu. Jedoch sind die Handkräfte an der Harley-Bremse höher und ihr Druckpunkt ist weniger scharf definiert.

Das Reich der Mitte liebt Amerika

Im Reich der Mitte, dem typischen touristischen Tempobereich, wendet sich das Blatt. Besonders harmonisch wirkt die Harley auf kleinen Kurvenstraßen. Man legt den dritten Gang ein und geht die Sonne putzen – der elastische Antrieb fordert kaum Schaltvorgänge. Und der kernige Charakter des US-Reisebüffels trägt zur Entspannung noch bei. Typisch Harley. Da kann die Ducati nicht mit. Und auch die etwas volkstümlichere Bremse der Pan America wird jetzt zum Vorteil, weil sie beim erbaulichen Kehrensurfen weniger Fingerspitzengefühl fordert. Statt den Fokus auf überbordende Sportlichkeit zu setzen und dem Kunden zu vermitteln, dass ein Motorrad in erster Linie schnell sein muss, beschleunigt die Harley mit der Kraft eines Bisons, schwingt und pfeilt flott und ohne Verfolgungswahn durch die Kurven. Das hat Charme. Von brav bis aggressiv hält die Pan-Am ein reichhaltiges Repertoire an Impressionen für den Fahrer bereit.

Höher, schneller, weiter ... zwischen Stuttgart und Nizza bleibt die mit allem Schnickschnack ausgestattete Multi unschlagbar. Die zwei Kandidatinnen im Challenge-Vergleich sind so vielfältig wie ihre Einsatzbereiche und in manchen Punkten so verschieden, als stammten sie aus anderen Motorradkategorien: Die US-Interpretation hat einen eigenen Claim abgesteckt. Das Harley-Konzept gefällt. Neben der fast zur Perfektion gereiften Ducati kein schlechtes Resultat für ein Erstlingswerk im Globetrotter-Segment beim Numerus Sausus. Nachsitzen muss sie aber schon noch. ■

Autor: Michael Kutschke
leserbriefe@motorradonline.de

Fotos: Yud Pourdieu



Motorrad
des Jahres 2022



MOTORRAD

Wählen und gewinnen

Preise im Gesamtwert von
über 37 000 Euro

1. Preis

Eines dieser aktuellen
Top-Motorräder zur
Auswahl



BMW S 1000 XR



Ducati Streetfighter V2



Harley-Davidson Sportster S

Start frei zur Wahl

Hier steht die Ampel längst auf Grün, ganz ohne parteipolitische Implikationen. Wählen Sie Ihre Motorräder des Jahres 2022. Sie erhalten damit die Chance, eines der drei Motorräder, die auf der vorigen Seite vorgestellt werden, oder einen der hier gezeigten Preise zu gewinnen.

Eine Wahl geht noch in diesem Jahr. Und wenn nicht, ist auch Anfang des nächsten Jahres noch Zeit – der Einsendeschluss für die Wahl „Motorrad des Jahres 2022“ ist der 30. Januar 2022. Zur Wahl stehen 228 Motorräder in zehn Kategorien, so viele wie noch nie.

Das ist nach dem Rückgang vom vergangenen Jahr ein ermutigendes Zeichen und bestätigt die vor einem Jahr an dieser Stelle getroffene Vorhersage, dass die Hersteller den durch die Pandemie bedingten Rückstand aufholen würden. Wie es angesichts knapper Computerchips und hoher Transportkosten um die Lieferfähigkeit bestellt sein wird, ist dagegen schwer vorherzusehen.

Doch angesichts von Schneetreiben und eisglatten Straßen, wie sie bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe herrschten, halten die meisten Motorräder ohnehin Winterschlaf, und ihre Fahrer müssen auf andere Weise ihrem Hobby nachgehen. Unsere Empfehlung: Kandidatenliste durchsehen, sich an den Neuheiten freuen, Favoriten wählen. Und vielleicht einen der ausgelobten Preise gewinnen. Die Redaktion von MOTORRAD wünscht allen Teilnehmern viel Glück. ■

**Motorrad
des Jahres 2022**



MOTORRAD

Held-Adventure-GORE-TEX-Komplett-Outlet, bestehend aus Jacke Atacama Top, Hose Atacama Base, Handschuhe Sambia 2in1 Evo, Stiefel Brickland im Wert von 2858,85 Euro



X-lite-X-803RS-Ultra Carbon im Wert von 729,99 Euro



Rukka-Anzug RAPTO-R aus GORE-TEX PRO im Wert von 2148 Euro



Daytona-Stiefel Security Evo G3 GP, Design nach Wahl im Wert von 900 Euro



Hepco&Becker Xtravel inkl. fahrzeugspezifischem C-Bow-Halter + Hecktasche Xtravel M im Wert von 700 Euro

PREISE im
Gesamtwert von
über **37 000**
EURO!



Satz METZELER Motorradreifen nach Wahl im Wert von 300 Euro



HJC RPHA 11 ANTI VENOM im Wert von 599,90 Euro



Shoei Helm NXR2 (Farbe/Grafik nach Wunsch) im Wert von 599 Euro



Satz Michelin Motorradreifen nach Wahl im Wert von 250 Euro

3 x SW-MOTECH PRO Hecktasche nach Wahl oder SW-MOTECH Gutschein im Wert von je 250 Euro



Wunderlich Sitzbank- und Gepäckträgertasche „ELEPHANT“ DRYBAG im Wert von 189,90 Euro



Kellermann Satz Atto® DF Blinker/Rücklicht/Bremslicht, schwarz im Wert von 199,90 Euro

Die weiteren Preise

iXS Touren-Hose und -Jacke Master GTX 2.0 im Wert von 1399,99 Euro

Stadler Jacke 4ALL PRO im Wert von 1179 Euro

Schuberth Helm C5 im Wert von 729 Euro

Scorpion EXO-R1 Fabio Quartararo Replica Limited Edition in Matt-Black-Silver im Wert von 529 Euro

Sena 50C – 4K Kamera und Mesh Kommunikationssystem mit SOUND BY Harman Kardon im Wert von 499 Euro

Ein LS2-Helm deiner Wahl aus dem Polo-Sortiment – abzuholen in einem Polo-Shop deiner Wahl im Wert von 400 Euro

Magura Bremspumpe HC1 im Wert von 389 Euro

ROCC 899 Integralhelm im Wert von 379,95 Euro

Nolan Helm N80-8 im Wert von 319,99 Euro

BELL Qualifier DLX Mips Helm Isle of Man 2020 Gloss Red/Black im Wert von 299 Euro

Satz PIRELLI Motorradreifen nach Wahl im Wert von 320 Euro

3 x Modeka Jacke August 75 Urban im Wert von 299,90 Euro

Satz Bridgestone BATTLAX ADVENTURE TRAIL AT 41 im Wert von 250 Euro

5 x FC-Moto-Fast-and-Glory-Hoodie im Wert von 79,95 Euro

Hornig – Gepäckrolle für BMW R 1250 GS & R 1250 GS Adventure im Wert von 74,95 Euro



5x Proxxon Super-Kompaktsatz mit 3/8"-Ratsche, 65-teilig (NO 23 112) im Wert von je 95 Euro



3x Dr. Wack – Premium Care Kit Pro im Wert von je 174,99 Euro



5x FC-Moto-Gutschein im Wert von je 50 Euro



10x Liqui-Moly-Gutschein im Wert von je 50 Euro



5x Louis-Gutschein im Wert von je 100 Euro

A Tourer/Sporttourer

A-001	BMW R 1250 RT
A-002	BMW R 1250 RS
A-003	BMW K 1600 GT/GTL
A-004	BMW K 1600 B/Grand America
A-005	BMW R 18 B/Transcontinental

A-006	CFMOTO 650GT
A-007	Ducati Supersport 950/S
A-008	Harley-Davidson Ultra Limited
A-009	Honda GL 1800 Gold Wing
A-010	Indian Roadmaster
A-011	Indian Challenger Limited

A-012	Kawasaki Ninja 1000 SX
A-013	Kawasaki Ninja H2 SX/SE+
A-014	KTM 1290 Super Duke GT
A-015	Suzuki GSX-S 1000 GT
A-016	Suzuki Hayabusa
A-017	Yamaha Niken/GT

B Sportler

B-018	Aprilia RS 660
B-019	Aprilia RSV4
B-020	Aprilia RSV4 Factory
B-021	Bimota Tesi H2
B-022	Bimota KB4
B-023	BMW S 1000 RR

B-024	BMW M 1000 RR
B-025	Ducati Panigale V2
B-026	Ducati Panigale V4/S/SP
B-027	Ducati Superleggera V4
B-028	Energica Ego
B-029	Honda CBR 650 R
B-030	Honda CBR 1000 RR-R Fireblade/SP

B-031	Kawasaki Ninja 650
B-032	Kawasaki ZX-10R/RR
B-033	Kawasaki Ninja H2 R (nicht zulassungsfähig)
B-034	MV Agusta F3 Rosso/RR
B-035	Triumph Speed Triple 1200 RR
B-036	Yamaha R7
B-037	Yamaha R1/M

C Chopper/Cruiser

C-038	BMW R 18/Classic
C-039	Ducati Diavel 1260/S
C-040	Ducati XDiavel Dark/S/Black Star
C-041	Harley-Davidson Sportster S

C-042	Harley-Davidson Fat Boy
C-043	Harley Davidson Street Bob
C-044	Honda CMX 1100 Rebel
C-045	Indian Scout Bobber
C-046	Indian Springfield Dark Horse

C-047	Kawasaki Vulcan S
C-048	Moto Guzzi V9 Bobber
C-049	Triumph Rocket 3 R/GT
C-050	Triumph Bonneville Bobber/Gold Line

D Enduros/Supermotos

D-051	Aprilia Tuareg 660
D-052	Benelli TRK 800
D-053	BMW F 850 GS/Adventure
D-054	BMW R nineT Urban G/S
D-055	BMW R 1250 GS/Adventure
D-056	Ducati Scrambler Desert Sled
D-057	Ducati Desert X
D-058	Ducati Hypermotard 950/RVE/SP
D-059	Ducati Multistrada V2/S
D-060	Ducati Multistrada V4/S

D-061	Fantic Caballero Rally 500
D-062	Harley-Davidson Pan America 1250
D-063	Honda CRF 1100 L Africa Twin/Adventure Sports
D-064	Husqvarna 701 Enduro/Supermoto
D-065	Husqvarna Norden 901
D-066	KTM Freeride E-XC
D-067	KTM 690 Enduro R
D-068	KTM 690 SMC R
D-069	KTM 890 Adventure/R
D-070	KTM 1290 Super Adventure S/R

D-071	Moto Guzzi V85 TT
D-072	Moto Morini X-Cape
D-073	Suzuki V-Strom 650/XT
D-074	Suzuki V-Strom 1050/XT
D-075	SWM SM 500 R
D-076	Triumph Tiger 900 Rally/GT
D-077	Triumph Scrambler 1200 XC/XE
D-078	Triumph Tiger 1200 GT/Rally
D-079	Yamaha Ténéré 700
D-080	Zero DSR

E Crossover

E-081	BMW F 900 XR
E-082	BMW S 1000 XR
E-083	CFMOTO 650MT
E-084	Ducati Multistrada V4 Pikes Peak

E-085	Honda NC 750 X
E-086	Honda X-ADV
E-087	Honda NT 1100
E-088	Kawasaki Versys 650
E-089	Kawasaki Versys 1000

E-090	Moto Guzzi V 100 Mandello
E-091	MV Agusta Turismo Veloce Rosso/Lusso/SCS
E-092	Triumph Tiger Sport 660
E-093	Yamaha Tracer 7/GT
E-094	Yamaha Tracer 9/GT

F Naked Bikes

F-095	Aprilia Tuono 660
F-096	Aprilia Tuono V4/Factory
F-097	Benelli 752 S
F-098	BMW F 900 R
F-099	BMW S 1000 R
F-100	BMW R 1250 R
F-101	Ducati Monster/+
F-102	Ducati Streetfighter V2
F-103	Ducati Streetfighter V4/S/SP
F-104	Energica Eva EsseEsse 9
F-105	Harley-Davidson Life Wire

F-106	Honda CB 650 R
F-107	Honda CB 1000 R/Black Edition
F-108	Horex VR6 Raw
F-109	Indian FTR/S
F-110	Kawasaki Z 650
F-111	Kawasaki Z 900
F-112	Kawasaki Z H2/SE
F-113	KTM 890 Duke R
F-114	KTM 1290 Super Duke R
F-115	Moto Morini Corsaro 1200 ZZ
F-116	MV Agusta Brutale 800 RR
F-117	MV Agusta Brutale 1000 RR/Nürburgring

F-118	Suzuki SV 650/X
F-119	Suzuki GSX-S 950
F-120	Suzuki GSX-S 1000
F-121	Suzuki GSX-S 1000 Katana
F-122	Triumph Trident 660
F-123	Triumph Street Triple S/R/RS
F-124	Triumph Speed Triple 1200 RS
F-125	Yamaha MT-07
F-126	Yamaha MT-09
F-127	Yamaha MT-10/SP
F-128	Zero SR

G Modern Classics

G-129	BMW R nineT/nineT Pure
G-130	BMW R nineT Scrambler
G-131	Ducati Scrambler Icon/Urban Motard
G-132	Ducati Scrambler 1100 Tribute Pro
G-133	Horex VR6 Classic/HL
G-134	Kawasaki Z 650 RS
G-135	Kawasaki W 800

G-136	Kawasaki Z 900 RS/SE
G-137	Moto Guzzi V7 Special
G-138	Moto Guzzi V9 Roamer
G-139	Moto Morini Super Scrambler
G-140	MV Agusta Superveloce 800
G-141	Royal Enfield Interceptor 650/Continental GT 650
G-142	Triumph Speed Twin

G-143	Triumph Street Scrambler/Gold Line
G-144	Triumph Bonneville T 120/Gold Line
G-145	Triumph Thruxton RS
G-146	Yamaha XSR 700
G-147	Yamaha XSR 900

H Einsteiger-Bikes

H-148	Benelli TRK 502/X
H-149	Benelli Leoncino 500
H-150	BMW G 310 R/GS
H-151	Brixton Crossfire 500/X
H-152	F.B. Mondial HPS 300 i
H-153	Honda CRF 300 L/Rally
H-154	Honda CB 500 F/CBR 500 R

H-155	Honda CMX 500 Rebel
H-156	Honda CB 500 X
H-157	Husqvarna Vitpilen 401
H-158	Husqvarna Svartpilen 401
H-159	KTM 390 Adventure
H-160	KTM RC 390
H-161	KTM 390 Duke
H-162	Mash X-Ride 650 Classic

H-163	Royal Enfield Himalayan
H-164	Royal Enfield Meteor
H-165	SWM Six Days 500
H-166	Voge 500 R
H-167	Voge 650 DSX
H-168	Yamaha MT-03
H-169	Yamaha R3

J 125er

J-170	Aprilia RS 125/GP Replica
J-171	Aprilia Tuono 125
J-172	Aprilia RX/SX 125
J-173	Benelli BN 125
J-174	Benelli TNT 125
J-175	Brixton Cromwell 125
J-176	Fantic XMF 125
J-177	Fantic Caballero Scrambler 125
J-178	F.B. Mondial HPS 125i

J-179	F.B. Mondial SMX 125i Enduro/ Supermoto
J-180	Honda Monkey 125
J-181	Honda CB 125 R
J-182	Honda Super Cub C125
J-183	Kawasaki Ninja 125
J-184	Kawasaki Z 125
J-185	KSR Moto GRS 125
J-186	KTM 125 Duke
J-187	KTM RC 125

J-188	Malaguti RST 125
J-189	Rieju Tango 125i
J-190	Suzuki GSX-R 125
J-191	Suzuki GSX-S 125
J-192	Yamaha MT-125
J-193	Yamaha YZF-R 125
J-194	Yamaha XSR 125
J-195	Zündapp ZRN 125
J-196	Zündapp ZRE/ZRM 125 Enduro/ Supermoto

K Roller

K-197	Aprilia SR GT
K-198	BMW C 400 X/GT
K-199	BMW CE04
K-200	Honda SH 125/150 i
K-201	Honda SH 350 i
K-202	Honda Forza 750
K-203	Honda ADV 350
K-204	Honda PCX 125
K-205	KSR Moto Classic 125
K-206	Kymco New People S 125 i

K-207	Kymco New Downtown 350 i ABS
K-208	Kymco Xciting S 400 i
K-209	Kymco Agility Carry 125 i
K-210	Kymco DT X 360 i
K-211	Lambretta V 125/200 Spezial
K-212	Niu NGT
K-213	Peugeot Django 125
K-214	Peugeot Metropolis SW
K-215	Piaggio MP3 300 Sport
K-216	Piaggio Beverly 300/400 S
K-217	Piaggio 1/1+/1 Active

K-218	Piaggio Liberty 125 S
K-219	Suzuki Address 110
K-220	Suzuki Burgman 400
K-221	Sym Cruisym 300i
K-222	Vespa Primavera 125
K-223	Vespa Elettrica
K-224	Vespa GTS Super 300 hpe
K-225	Yamaha NMAX 125
K-226	Yamaha Tricity 300
K-227	Yamaha XMAX 300
K-228	Yamaha TMAX Tech MAX

So wird gewählt

228 Kandidaten stellen sich vor; sie verteilen sich auf zehn Kategorien mit den Kennbuchstaben A bis K. Wählen Sie bitte für jede Kategorie Ihren Favoriten – nur einen pro Kategorie – unter Angabe des Kennbuchstabens und der folgenden Zahl. In allen zehn Kategorien wird der Titel „Motorrad des Jahres 2022“ verliehen. Teilnahmekarten finden Sie zwischen dieser Doppelseite.

Jeder Teilnehmer hat die Chance, einen der Preise zu gewinnen. An deren Verlosung nehmen alle richtig frankierten, mit einem vollständigen Absender versehenen und rechtzeitig abgeschickten Einsendungen teil. Für alle Online-Teilnahmen gilt dies analog. Einsendeschluss

ist der 30. Januar 2022; entscheidend für die Teilnahme an der Verlosung ist das Datum des Poststempels.

Die Teilnahme setzt die Rücksendung des persönlich ausgefüllten Coupons oder das persönliche Beantworten des Online-Fragebogens voraus. Ausgeschlossen sind solche Zusendungen, die beauftragte Unternehmen für ihre Kunden vornehmen.

Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige dürfen an dieser Wahl nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, eine Barauszahlung der Preise ebenfalls. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem Datenschutz finden Sie auf <http://www.leserumfragen.de/motorrad>



Adventure Ride nach Bosnien-Herzegowina





ABENTEUER *Stuttgart – Sarajevo*

Mit möglichst hohem Offroad-Anteil vom Schwabenland auf Achse bis mitten in den Balkan – die Idee war bereits gut gereift. Die MOTORRAD-Adventure-Rider wollten ihrer Spürnase folgen auf der Suche nach den besten Strecken. Und Antworten finden auf die immer brennende Frage: Was ist eigentlich Abenteuer? Doch trotz ordentlicher Vorbereitungen stießen sie bei der Umsetzung unterwegs auf einige Überraschungen. Gute und böse.



Lass schottern, Kumpel! In Slowenien locken legale Pisten tief in den Wald





Redakteur Ferdinand (fahrend und oben rechts stehend) holt sich bereits im Schwarzwald bei alten Enduro-Hasen Fahrtechnik- und Routen-Tipps für den großen Trip ins Ungewisse



Hör gut zu! In Folge 24 unseres Podcasts berichten die drei Protagonisten über ihre abenteuerliche Balkan-Tour. Das komplette Gespräch ist abrufbar über Podcast-Apps oder unter motorradonline.de/podcasts

Adventure Riding“ – das individuelle Verständnis davon: sehr unterschiedlich. Für den einen ein sportliches Abenteuer, seine vollbepackte Maschine mit Gesamt-systemgewicht von über 300 Kilo im Schritttempo geschotterte Kehren hinaufzubugsieren. Der oder die Nächste hingegen sucht die Herausforderung beim Sammeln von alpinen Pässen. Ganz andere wedeln mit leichten Enduros und noch leichterem Mini-Gepäck forsch durch den Staub, bringen sich mit Marathon-Anreise-Autobahnetappen an persönliche Grenzen. Vielen reicht aber auch einfach die Vorstellung, mit dem Motorrad bis ans Ende der Welt reisen zu können. Weil steht ja „Adventure“ drauf. Uns reichte das nicht.

Als vor 20 Monaten die damals noch neue Yamaha Ténéré im MOTORRAD-Fuhrpark debütierte, war klar: Die will auf große Tour, die will gefordert werden. Kam bisher aber nur selten dazu, und so sind die bisherigen fast 33 000 Dauertest-Kilometer dann doch eher straßentouristischer Natur. Grund genug für Reisemann Thorsten Dentges (50), mit der 700er ein richtiges „Adventure Riding“ zu planen, vorzugsweise auf dem Trans Euro Trail (TET) in Bosnien-Herzegowina. Kollege Ferdinand Heinrich-Steige (32) war da gleich Feuer und Flamme, schließlich wollte auch er sich endlich mal auf einem ernsthaften Geländemarathon erproben. Praktisch: Sein Wunschmotorrad für so eine Aktion, KTM 790 Adventure, stand schon als bekofferte R-Version für eine Reportage zum Touratech Active Adventure (siehe MOTORRAD 23/2021) in Nidereschach bereit. Und da auch Reisefotograf Dirk Schäfer (56) dort beim Geländespiel-Event durch den Schwarzwald als Tourguide agierte und die Idee „Sarajevo und retour“ trotz aller zu erwartenden Strapazen verlockend fand, sattelte er eine Honda CRF 1100 L, und das Trio für die Abenteuer-Story war komplett.

Die Routenplanung: nur grob und überwiegend spontan. Für den sinnvollen Inhalt der Gepäcksysteme (Campingausrüstung, Klamotten, Werkzeug etc.) waren die Fahrer selbst verantwortlich (s. auch ab Seite 92). Hauptsache, es blieb noch Platz und Raum für Abenteuer und Erlebnisse unterwegs. Aber lesen Sie selbst, was die drei von ihrem Adventure Ride zu erzählen haben.

Die Adventure Rider



Dirk

Motorrad-Weltreisender und Fotograf. Auf der Suche nach dem perfekten Motiv schreckt er weder vor hohen Sanddünen noch tiefen Matschlöchern zurück. Als Profi sehr motorradpromiskuitiv, privat seiner Ténéré 700 treu ergeben.



Ferdinand

Besitzt zwei BMW-Enduros, liebäugelt aber mit der KTM 790 Adventure. Geländeeinsätze bisher: Schotterwege in Bayern und Italien sowie zwei Lehrgänge im Enduro Park Hechlingen. Jung und hungrig auf mehr ...



Thorsten

War mit bescheidenen Offroad-Skills schon auf allen fünf Kontinenten und glaubt ernsthaft, dass seine private 1988er-Transalp in Sachen Adventure Riding nach wie vor Maßstäbe setzt. Lässt sich aber auch gerne eines Besseren belehren.



Das mediterrane Küstenstädtchen Piran in Slowenien verführt zu überlangen Kaffeepausen mit Panini – ein touristischer Traum!



Noch ein überlanger Stopp, diesmal mit Dirks Notcamp-Spezial-Espresso. Bild links: Enduro-Guide und Pannenhelfer Albert



D Schöner Auftakt, dieses Active Adventure im Schwarzwald! Sozusagen ein gutes Vorglühen. Umgeben von den ganzen reisetauglichen Karren. Aber drei waren mit Gepäck dort – und das waren wir. Mit Ziel Sarajevo und noch vielen Offroad-Kilometern vor uns.

T War ja kein Wettbewerb, aber beim „Stationen-Sammeln“ konnte man prima Enduro fahren. Aber auch prima stürzen. Nach ersten leichten Parcours-Runden habe ich's bei einer Waldauffahrt überzogen: Ténére lag – Knie angeditscht. Nicht weiter schlimm, denn dann kommen Streckenposten, die helfen dir, und du bist immer in sicherem Umfeld. Aber es war ein Warnsignal, die Gashand zurückzunehmen.

F Bei mir war es fast andersherum. Ich hatte mich auf der KTM schon eingegroovt, aber so richtig eins war ich mit der Maschine nicht. Und dann kam so tiefer Schotter, das war fast wie Sandfahren, ohne Speed warst du nur am rumeiern, und bei einer bissigen Auffahrt habe ich das Motorrad kurz weggeworfen. Das hat mich sehr verunsichert, weil: Die eigentliche Reise inklusive TET in Bosnien stand noch an.

D Da hatte ich es ja besser als Tourguide: Erst ganz in Ruhe etwas durch den Schwarzwald gedüst und dann gechillt auf Africa Twin mit klasse Windschutz umgestiegen ... Aber da sind wir schon auf einem ganz anderen Feld.

T Genau, die Autobahn. Sagen wir mal zehn bis zwölf Sattelstunden am Tag können zum Adventure Riding auch dazugehören. Bei der Yamaha oder KTM waren Windschutz und Komfort vielleicht nicht ganz so gut wie bei der Honda, welche die Autobahnwertung sicherlich gewinnt. Aber: gebongt bei allen dreien, passt schon.

F Hattet ihr am Tag der Autobahn- etappe nach Slowenien mit über 900 Kilometern eigentlich das Gefühl, vollkommen fertig zu sein? Ich nicht, trotz der zwei Offroad-Fahrtage zuvor.

T Die fahraktiven Tage durch den Schwarzwald waren zwar körperlich anstrengend, aber abwechslungsreich. Vom Kopf her fand ich die Autobahn sehr mühselig. Temperaturunterschiede in den Alpen, Kombi aus, fummelig die warmen Sachen unterziehen, stupides Sitzen, starre Haltung, verspannter Nacken, es wurde auch dunkel, dann der nervige Stau ... Irgendwann hat man einfach keinen Bock mehr, und die letzten drei Stunden ziehen sich sehr. Aber im Endeffekt, wenn man eine gute Nacht und gut gepennt hat, ist eigentlich wieder alles

Prima Enduro fahren.
ABER AUCH PRIMA STÜRZEN

In den Bergen oberhalb von Mostar/BIH



Honda CRF 1100 L Africa Twin (Schaltgetriebe)

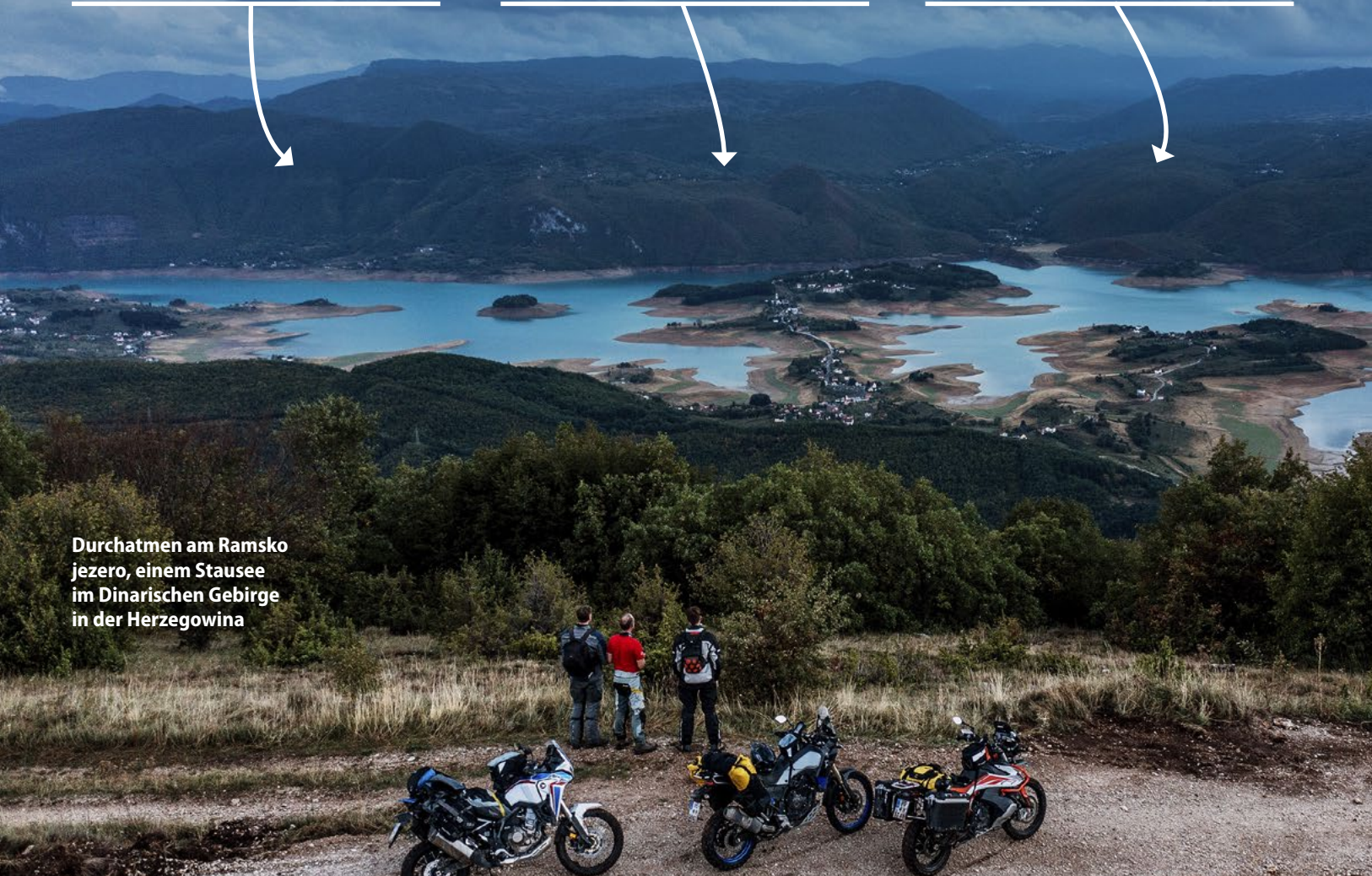
Die Africa Twin steht unserem Trio in einigen Dingen vor: am hubraumstärksten, schwersten (226 kg) und vom Grundpreis am teuersten (14 530 Euro). Was nicht heißt, dass sie eine Fehlbesetzung für die Abenteurerei wäre. Den Anreisemarathon meistert sie erwartungsgemäß klaglos, auch wenn der Fahrer sich zwischendurch die höhere Scheibe von Modellschwester Adventure Sports wünscht. Auf kleinen Landstraßen beginnt sie, ihre Souveränität auszuspielen: immer ausreichend Schub in allen Lebenslagen. Auf gemäßigttem Schotter lernt man, je nach gewähltem Fahrmodus, sowohl die sanfte Leistungsentfaltung als auch die mögliche ruppigere Gangart zu schätzen. Das Fahrwerk kam dabei nie an seine Grenzen. Pilot Dirk dagegen schon: Als es in Bosnien richtig heftig wurde, sackte ihm kurz der Fahrensmut weg. Schwerer Bock! Weil umkehren unmöglich war, fasste er sich ein Herz und... Die im Vergleich fette 1100er lavierte locker durch die Angstpassage. Hut ab! Der überraschend guten Offroad-Handlichkeit zuträglich war auch das Mosko-Softgepacksystem, das überflüssige Pfunde einsparen half. Ein Dorn im Auge: die Bedienung der Kommandozentrale mit zig Menüs. Daran ändert auch der Display-Simulator im Web nichts.

Yamaha Ténéré 700 (MOTORRAD-Dauertester)

Du merkst, was du alles nicht brauchst: Hammer-Leistung, Fahrmodi, Mega-Federwege, ein dickes Konto. Neupreis unter zehn Mille und bereits mit stattlichen 32 500 Dauertest-Kilometern bespielt, nur 73 PS, aber auch nur 207 kg – die perfekt ausbalancierte 700er fühlt sich wie ein Turnschuh an: sprungbereit, flink, dennoch bequem. Nützliches (Alu-Motorschutz, Heizgriffe, Gepäckbrücke, Hauptständer, Touratech-Komfortsitzbank plus -Softgepack) treibt Preis und Gewicht überschaubar nach oben (< 12 000 Euro/< 220 kg). Speed-Schottern geht genauso gut wie Trialen über brockige Rampen, 210/200 mm Federweg reichen dazu völlig aus. Nur bei schnellen, ruppigen Pisten mit kantigen Stufen schlägt es mitunter durch. Bremskraft und -dosierung passen fürs Gelände, dürften auf Asphalt aber besser sein. Top: das homogene Drehmoment des sparsamen Twins (> 4,0 l/100 km)! Hilft in allen Situationen. Auch auf der Landstraße, wo die TKC-80-Grobstöller aber einbremsen. Und Autobahn? Geht auch. Windschutz gut, Komfort ordentlich, vor allem wegen der straffen Nachrüst-Sitzbank, die in technischen Passagen aber mit Riesen-Schrittbogen sperrig wirkt. Auch hier gilt das Motto: Weniger ist manchmal erfreulich mehr.

KTM 790 Adventure R (Touratech-Fulldresser)

Komfortabel genug für lange Anreisen, zumal der kultivierter abgestimmte Zweizylindermotor anders als bei der Spender-Schwester 790 Duke nicht mit Nervosität nervt. Die 95 PS bringen auf der Landstraße viel Spaß, und offroad überfordern einen 215 Kilo Leergewicht nicht. Die vorgegebenen vier Fahrmodi können sinnvoll genutzt und schnell per Knopfdruck gewechselt werden. Mit der größte Pluspunkt der KTM ist der 20-Liter-Tank – Reichweiten weit über 400 Kilometer! Unsere KTM besaß jedoch einen nicht unwesentlichen Wettbewerbsvorteil: Ausrüster Touratech hatte die Testmaschine bereits mit fast allem aufgebremst, was deren Katalog hergibt. In Geld ausgedrückt: 6595 Euro und 50 Cent kommen zum Anschaffungspreis (13 795 Euro) hinzu! Allein das vorbildliche Fahrwerks-Tune-up kostet 2848,90 Euro, verschafft aber sportlich-straffe Performance, funzt von grobem Schotter bis ebenem Asphalt gleichermaßen! Die 790 R verfügt allerdings bereits über ein einstellbares, gutes Serienfahrwerk. Fraglos sinnvoll und die Knete absolut wert indes waren die erweiterte Motorschutzplatte sowie Verkleidungs- und Tankschutzbügel. Genau wie das robuste Koffersystem, auf dieser Reise mehrfach sturzerprobt.



Durchatmen am Ramsko jezero, einem Stausee im Dinarischen Gebirge in der Herzegowina

auf Reset. In Slowenien habe ich mich richtig auf die Routen durch den Wald gefreut!

D Das war der komplette Wechsel: von Autobahn auf kleinste Landstraßen, dann auch schon direkt Schotter. Auch wenn der nicht furchtbar schwierig war, erforderte es gedanklich eine Umstellung. Du fragst dich: Ist das noch die gleiche Maschine, mit der ich gestern gefahren bin? Und die Reifen, auch immer ein schönes Thema – komischerweise bei mir nicht. Ich fahre das, was drauf ist. Fertig [zu den einzelnen Erfahrungen mit den Reifen mehr auf Seite 98]. Und dann rein ins Schottervergnügen! Am Krainer Schneeberg gab es für dich, Ferdi, dann aber gleich die erste Überraschung, oder?

F Ja, schöne Landstraße, links abgelenkt Richtung Wald. Ein Auerhahn, Fuchse, Rehe. Wir haben angehalten, Luftdruck angepasst, und ich dachte noch, das sei jetzt der Traum: eine Schotterstraße, ewig weit, keine Autos, wir haben richtig schöne Staubfahnen gezogen!

T Und plötzlich kam die dort auch nicht so ganz seltene Spezies des weißen Dacia Dusters.

F Ach, vermutlich das einzige Auto an diesem Tag. Du vorweg hast ihn früh genug gesehen, Dirk am Fotos machen, und ich? In Panik gebremst und vor Schreck im Stand umgefallen.

T War doch eine spannende Geschichte. Über ein Stück abgebrochenen Fingernagels lässt sich nicht viel erzählen; und ich fand den Abend in dieser urigen Waldschenke mit Bärenbraten und Dunkelbier doppelt schön, weil wir uns so viel vom Tag zu berichten hatten.

D Also, schön kann's aber auch ohne Stürzen sein [kichert]... Aber klar, am Abend hast du jede Menge zu plaudern.

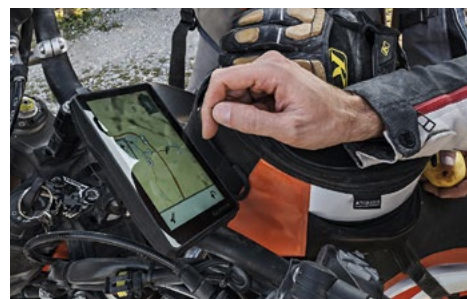
F Genau, ging ja alles gut. Und dann weiter durch Kroatien nach Bosnien. Das muss man sich mal klarmachen: Du hast dieselben Motorräder und Reifen, mit denen du im Schwarzwald und hier auf Schotter eine richtig geile Zeit hattest, und nun kannst du ohne Stress wieder ein paar Hundert Kilometer Autobahn und Landstraße abreißen!

T Bis dahin waren auch die Unterschiede von Leistung, Gewicht und Fahrwerk kaum spürbar, keiner musste abreißen lassen. Top.

F Ich war echt gespannt auf Bosnien, da ich vorher fast nur innerhalb der EU gereist bin. Für mich ging das Abenteuer an der Grenze erst richtig los.



Was ist nun abenteuerlicher: Degustation vom Selbstgebrannten oder manche Wald-durchfahrten auf unbekanntem Terrain?



Schöner reisen: Das Navi leitet auch zu wundervollen Asphalt-Strecken. Schöner rasten: Enduro-Hüttendorf in Westbosnien (unten)





Abenteuer – das Gewohnte VERLASSEN

In der Altstadt von Sarajevo, der Hauptstadt
von Bosnien und Herzegowina



D Hinzu kommt emotional auch noch, zumindest bei mir, dass einige Ortsnamen Erinnerungen an die Zeit der Jugoslawienkriege wecken. Von dem, was seinerzeit zum Beispiel in Bihać passiert ist, habe ich zwar kein genaues Wissen, aber ich weiß, das war damals nichts Schönes. Als du, Thorsten, vor ein paar Monaten das Reiseziel „Sarajevo“ vorschlugst, dachte ich: Bitte? Warum dorthin?

F Ich muss auch sagen, die ersten Kilometer in Bosnien waren schon herb. Starke Kontraste, hier Bürohaus-Glasfassade und auf der anderen Straßenseite verwitterte Rohbauten und noch alte Einschusslöcher in den Häusern. Sehr spannend, ich habe aber etwas gebraucht, um mich dort wohlzufühlen.

T Hmm, der Begriff Adventure Riding beinhaltet ja das Wort „Abenteuer“, und Abenteuer kann man nur erleben, wenn man das Gewohnte verlässt. Logisch, auch ich hatte irgendwelche alten Balkankriegsbilder vorm inneren Auge, aber Länder mit einem schlechten Image habe ich schon vorher bereist, auch mit geländetauglichem Fahrzeug. Damit kommst du bis in die hintersten Winkel und revidierst Vorurteile und Zerrbilder mehrfach am Tag. Das Erlebnis dann, wirklich Neues zu entdecken, macht für mich den Reiz aus. Nicht zu wissen, wo man abends rauskommt, Überraschungen zuzulassen. Ihr erinnert euch: Wir sehen dieses Holzschild mit Aufschrift „Etno Selo“, keine Ahnung, was das bedeutet, aber aus dem Bauch heraus biege ich ab, aus schlechtem Asphalt wird noch schlechter, dann ab durch die Botanik. Bei uns daheim würdest du eher auf ein Durchfahrtsverbot achten, doch stattdessen im Wald: ein Tempo-130-Schild...

F [lacht] Ja, das war seltsam und wohl nicht ganz ernst gemeint. Dann sind da plötzlich diese Holzhütten, alles hatte leicht einen Cowboy-Charme. Und was steht da vor der Tür? Eben keine Gäule, sondern BMW GS mit tschechischem Kennzeichen.

D Du denkst: Alter, was ist das denn? Hey, super Essen, scharfer Schnaps, nette Leute, total coole Betreiber. Ein großartiger Abend! Und du weißt: Hier bist du richtig!

T Apropos „richtig“, auf den Motorrädern steht: „Adventure“. Wie man das interpretiert, steht aber auf einem ganz anderen Blatt. Ausgangspunkt war ja: Wir haben tolle Testmaschinen, so konstruiert, dass man damit einmal um die ganze Welt fahren kann. Dann will ich es doch zumindest in Ansätzen auch ausprobieren. Nach dem Enduro-Hüttendorf war es echt super, in der steppenähnlichen Landschaft zu fahren, über teils kaum ausgewiesene Spuren, und man muss-



Schotter-Runde am Mali-Alan-Pass (Kroatien), Stadtrundgang im quirligen Sarajevo (Bild) und morbide City-Tour durch Mostar



Sag mir, wo die Stollen sind, wo sind sie geblieben? Jede Matschpackung kann aber mit Klarspüler (unten) entfernt werden



te so navigieren wie sonst nur beim Wandern. Echter Luxus zu sehen, was mit solchen Motorrädern geht.

F Stimmt, und Schotter jeder Couleur, nie langweilig! Aus dem Wald heraus, ein paar Kilometer Asphalt und schon wieder rauf auf die nächsten Pisten, dann wiederum einsame, kurvige Landstraßen. Und auf einmal waren wir in dieser Krater-Landschaft, die wir zuvor im Enduro-Camp auf Fotos gesehen haben.

T So schön, dass wir dort die Zelte aufbauen wollten. Zum Glück noch die Minen-Warnschilder entdeckt. Damit war klar, dass wir auf der TET-Route bleiben sollten und weiter Richtung Berge sind. Ich hatte gerade erst auf die KTM gewechselt und mich am sportlichen Fahrwerk erfreut, leider fing es auf einmal vorne an zu rühren. Dirk, du hattest es, glaube, ich als Erster gesehen...

D Ja, ein schöner Schlitz im Reifen seitlich. Wahrscheinlich irgendwo an einen scharfkantigen Felsen gekommen. Erst mal blöd: erstens Platten, zweitens dunkel, drittens sah es auch noch nach Regen aus. Gleichwohl die Idee: Wir könnten ja flicken, dachte aber: Um die Uhrzeit? Wir sehen sowieso nichts mehr, und es kommt niemand mehr vorbei, falls wir doch Hilfe brauchen. Also besser direkt auf der Piste die Zelte aufschlagen. Mich hat's gewundert, wie widerspruchlos ihr diese Idee angenommen habt [grinst]. Wenn ich jetzt zurückblicke auf die Bilder: Der Zeltplatz sieht schon skurril aus.

F Ich hatte schon eine Verschwörung gewittert. War der Platten vielleicht doch nur fingiert, damit wir unsere Abenteuer-Geschichte bekommen?

T Schön wär's gewesen. Aber wir waren vorbereitet, hatten Camping-Equipment dabei, [siehe Produkte ab S. 92] und als das Zelt stand, ich auf weicher Luftmatte lag, sagte ich mir: Home sweet home, wunderbar! Im Endeffekt hatten wir Brot, Aivar, Flasche Rotwein (leider auch nicht mehr ganz dicht) und insgesamt einen schönen Abend. Der Regen hatte aufgehört, und eine sternenklare Nacht zog auf. Was will man mehr?

F Okay, ich bin kein routinierter Camper. Außerdem habe ich mir ständig Fußschritte und Bärengeräusche eingebildet und mich gefühlt wie der letzte Großstadtidiot. Mit jeder Minute musste ich dringender aufs Klo, wollte aber nicht aus dem Zelt kriechen.

T Nun gut, wir sind nicht verhungert, und es sei bemerkt: Wenn du richtige Wildnis und exklusive Einsamkeit suchst, muss du dafür wirklich weit fahren. Und das sind wir und das wollten wir. Problematischer allerdings

Schotter jeder Couleur, NIE LANGWEILIG



Willkommen? Bei besserem Wetter mutiert das Bergdorf Prokoško zur Touristenattraktion

in der Mitte vom Nirgendwo: Es fehlte der passende Schlüssel zum Lösen der Vorderachse. Was dann umso kurioser war: Wow, Handy hat Empfang! Und wir hatten von unserem lieben Freund und Youtuber Jens Kuck bei der Abfahrt vom Active Adventure eine Kontaktadresse für mögliche Fotospots bekommen. Albert, bosnischer Enduro-Guide. Den habe ich angemailt und gefragt, ob er irgendeine Idee hätte.

D In Deutschland denkst du: Ich kann doch hier keinen bemühen und andersherum, wer käme denn dann auf die Idee, dich mal eben abzuholen, wenn du irgendwo im Sauerland oder Bayerischen Wald festhängst. Da heißt es doch: Ruf den ADAC oder die nächste Werkstatt an. Doch Albert stand morgens da, und auf einmal ist das Leben wieder Gold. Was für ein netter und unglaublich selbstloser Typ! Zumal er auf den letzten zwölf Kilometern der kruden Waldstrecke mit seinem Transporter auch richtig kämpfen musste und zwei Stunden dafür brauchte.

T Genau, und bei Pizza hatten wir alle schon wieder wahnsinnig viel vom Tag zu erzählen, und eine Anekdote aus der Enduro- und Reisevergangenheit jagte die andere.

F Albert gab uns außerdem noch erstklassige Routentipps, Teile hätten wir durch den TET vielleicht auch ge-

funden. Aber erinnert ihr euch an die Landschaft auf dem Weg zum See, dieses Plateau? Grandios, oder? [siehe Aufmacherbild S. 72/73] Nur dass es halt die Tage davor geregnet hat... Super-rutschig, der Boden wie Nutella... Dann die wilde Talfahrt. Abenteuer für sich.

D Wohl richtig. Albert sagte später: „Das fahren wir mit den Crossern, aber nicht mit Gepäck.“ Blöderweise sah ich 50 Meter hinter einem extrem grob geschotterten Steilstück einen idealen Fotospot. Der Untergrund dort: besser. Was ich da nicht ahnte: dass das „besser“ nach weiteren 50 Metern hinter der Kehre auch schon wieder passé war. Und wieder hochzufahren war keine Option mehr.

T Immerhin hat Dirk höflich gefragt. Wären wir aber oben doch angekommen, hätten wir über diese Nutella-Hochebene schlitternd zurückfahren müssen...

F Ich war in dem Moment schon abgestumpft, und Schotter ist fast untertrieben – das waren eher kopfgroße Felsbrocken! Aber für mich ist das Adventure Riding: keine Alternative, und selbst wenn es nur im Schrittempo weitergeht, egal, kämpfe dich da irgendwie durch!

D Hinterher kannst du aber sagen: Das war echt 'ne krasse Nummer! Ohne sich

übermäßig auf die Schulter zu klopfen, aber für sich selbst tut es gut, solch eine Bestätigung einzufahren. Ich etwa hätte nicht gedacht, dass ich die recht schwere Africa Twin dort heil runterbringe. Aber es geht häufig mehr, als man glaubt, und das hilft bei weiteren Touren und Reisen.

F Die gefährlichste Situation der gesamten Tour war dann im Dunkeln bei Nebel und Regen auf bosnischer Landstraße mit ekelig zerfurchtem Asphalt.

T Keine gute Kombination: Nässe und ein Gemisch aus altem Staub und überall Ölflecken und Lkw-Diesel auf der Fahrbahn. Wie Schmierseife!

F Mir hat es beide Räder weggezogen, und ich sah mich schon in die Betonleitplanke fahren. Hab's zwar irgendwie abgefangen, bin dann aber nur noch 30, 40 gefahren. Hätte auch anders ausgehen können...

T Kann man überhaupt so reisen, dass alles kontrollierbar bleibt?

D Interessanter Aspekt. Was für einem Risiko setze ich mich aus? Wenn ich da noch mal an diese Unfreiwillig-im-Waldwildcampen-Geschichte denke: Natürlich laufen da Bären rum, aber ich glaube vieles, von dem, was man als Risiko bezeichnet, passiert nur im Kopf. Wo ist es gefährlicher?

Egal, kämpfe dich DA DURCH!

Oberhalb von Mostar/BIH

MOTORRAD

actionteam

Die schönsten
Erlebnisse
mit dem Motorrad

- Leidenschaft
- Fernweh
- Grenzbereiche
- On-/Off-Road

MOTORRAD
actionteam

PROGRAMM
2022

MOTORRAD **PS** **Classic** **FUEL** **Ride**



Jetzt buchen unter:

- 0711/182-1977
- info@Actionteam.de
- Actionteam
- Event.Motorpresse.de
- Action Team, 70162 Stuttgart

PARTNER:



SPONSOREN:



Auf deutscher Autobahn, womöglich mit Drängler hinten und Stauende vorn? Hat man im Berufsverkehr eventuell fast jeden Tag. Oder die Nacht in einem Wald in Bosnien? Der Bär will normalerweise erst mal nichts mit dir zu tun haben – es sein denn, du lässt überall Essen offen rumliegen. Sich den Kopf frei zu halten, das ist die Kunst.

T Schön gesprochen, Dirk. Hat sich das Abenteuer „Sarajevo nur für ein Foto und auf einen Kaffee“ trotz anfänglicher Bedenken denn nun für dich gelohnt?

D Total! Auf der einen Seite fährst du auf dieser unwirklichen Nutella-Ebene, dann wieder in scheinbarer Realität mit verkehrsreicher Landstraße, und auf einmal kommen Plattenbauten, danach die Altstadt, und ich denke: Was für eine Stadt, was für ein Schmelztiegel. Unglaublich cool, schon halb in Asien, ganz großartig!

T Du hattest unterwegs mal gesagt, es sei immer gut, irgendwo noch einen offenen Deckel zu haben. Das geht mir mit Sarajevo so, da will ich noch mal hin. Auch Mostar habe ich als offenen Deckel mitgenommen, klasse Stadt und super Strecken drum herum! Nun zwar schon gesehen, aber nicht, um zu sagen: Haken dahinter.

F Vieles auf der Tour war ein Hit: der hilfsbereite Albert, die Dörfer, Moscheen, winkende Kinder, teilweise wie am Ende der Welt, zumindest der Welt, wie ich sie bisher kannte. Beim Cappuccino in Sarajevo dachte ich: von Stuttgart bzw. Niereschach bis hierher, mit dem Motorrad, toller Moment! Für mich ein großes Erfolgserlebnis. Wenn ich das wiederholen dürfte, wüsste ich jedoch nicht, mit welchem Motorrad. KTM und Yamaha liegen bei mir fast gleich auf. Und was waren eure Highlights, letztlich eure Favoriten-Bikes?

T Die Highlights kann ich gar nicht genau verorten, es gab spitzenmäßige Landstraßen mit groovigen Kurven. Aber mein Höhepunkt

lag wohl auf einem Teil des TETs. Auf einmal war ich eins mit der Maschine – meiner klaren Favoritin: der Ténéré – und konnte mich noch genau erinnern, wie ich am Anfang der Reise verunsichert das Gepäck verstaut hatte. Nun saß aber alles, und du kommst in diesen absoluten Fahr-Flow, merkst, dass das Motorrad zum Freund geworden ist. Danach war für mich der große Tusch schon gespielt. Keine Frage, der Mali-Alan-Schotterpass in Kroatien hat auch Spaß gemacht, zu dem Zeitpunkt war ich aber schon im Rückfahrmodus. Und statt Infinitypool auf der Insel Pag gab es dann Infinity-Regen mit Land unter. Da hatte ich doch glatt den armen Dirk beneidet, der aus Zeitnot als Schlussetappe 1300 Kilometer am Stück zurück nach Niereschach abspulen musste.

D Wäre auf der Africa Twin sicherlich bequemer gewesen statt auf der KTM. Die hatte mit ihrem Sahne-Fahrwerk offroad die Nase leicht vorn, aber beide Bikes sind nicht meine Favoriten, sondern die Yamaha. Allein schon preislich betrachtet. Was mich bei so einer Abenteuerreise jedoch immer wieder am meisten fasziniert: Schon allein bei einer Anreise von guten 1000 Kilometern gehen bei vielen die Jalousien runter. Aber schon am zweiten Tag im Zielgebiet habe ich das Gefühl: Wo (und manchmal sogar: wie) war eigentlich jetzt die Anreise? Schmerz? Schnell vergessen.

T Stimmt, und mein Korb an Erlebnissen war vermutlich schon bei Halbzeit voll genug. Das Highlight beim Adventure Riding ist dieses spezielle Gesamtsystem: Du fährst spontan an entlegene Punkte, wo es einfach nur schön ist, stellst dein Moped ab, kannst überall pennen, Zelt ist ja dabei. Es funktioniert alles, und du bist komplett unabhängig. Also eigentlich der Urgedanke des Motorradfahrens und Reisens. ■

Autoren: Thorsten Dentges, Ferdinand Heinrich-Steige, Dirk Schäfer
unterwegs@motorradonline.de

Fotos: Dirk Schäfer, Thorsten Dentges (4)



„And the winner is“: das Fahrerlebnis! Zwar kein Vergleichstest, aber die Ténéré heimt mit Ausgewogenheit am Ende die größte Gunst der Motorrad-Abenteurer ein

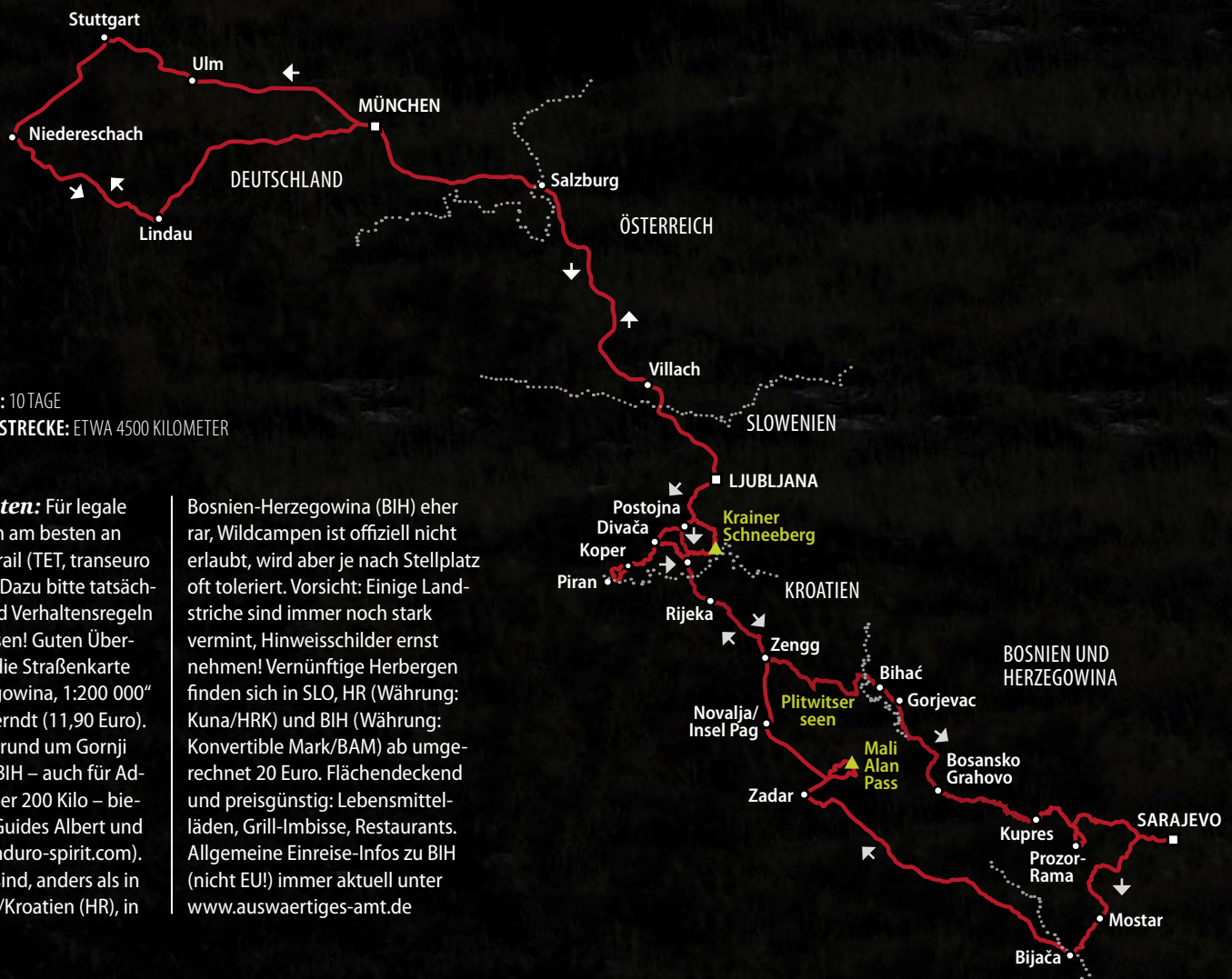
INFOS

Nicht zum Nachfahren, aber unbedingt zum Nachahmen! Denn die Idee beim Adventure Riding: die Wege selber finden – und in sensiblen Gelände auch auslassen. Daher gibt es an dieser Stelle ganz bewusst keine genauen Routeninfos oder gar GPX-Daten. Sorry.

Etappen & Reisezeit: Bis Postojna/Slowenien sind es ab München eine gute Tagestour, ca. 450 km. Solche Tageskilometer sind fürs Adventure Riding durchaus normal, schließlich soll es keine Kaffeefahrt sein. Achtung: offroad können auch 200 km sehr zeitraubend und strapaziös sein! Tipp: Autobahnetappen möglichst für Rückweg aufsparen für mehr Tour-Flexibilität vorher. Im Balkan kann auf Bergstrecken im Frühjahr und Herbst Schnee liegen, besser zwischen Juni und Ende September dorthin reisen.

Anreise, Schmerz? SCHNELL VERGESSEN

Abendstimmung auf dem TET in der südlichen Herzegowina



REISEDAUER: 10 TAGE
GEFAHRENE STRECKE: ETWA 4500 KILOMETER

Fahren & Rasten: Für legale Offroad-Strecken am besten an den Trans Euro Trail (TET, transeurotrail.org) halten. Dazu bitte tatsächlich alle Infos und Verhaltensregeln (auf Englisch) lesen! Guten Überblick verschafft die Straßenkarte „Bosnien-Herzegowina, 1:200 000“ von Freytag & Berndt (11,90 Euro). Gelände-Touren rund um Gornji Vakuf-Uskoplje/BIH – auch für Adventure Bikes über 200 Kilo – bieten die Enduro-Guides Albert und Ivan an (www.enduro-spirit.com). Campingplätze sind, anders als in Slowenien (SLO)/Kroatien (HR), in

Bosnien-Herzegowina (BIH) eher rar, Wildcampen ist offiziell nicht erlaubt, wird aber je nach Stellplatz oft toleriert. Vorsicht: Einige Landstriche sind immer noch stark vermint, Hinweisschilder ernst nehmen! Vernünftige Herbergen finden sich in SLO, HR (Währung: Kuna/HRK) und BIH (Währung: Konvertible Mark/BAM) ab umgerechnet 20 Euro. Flächendeckend und preisgünstig: Lebensmittel-läden, Grill-Imbisse, Restaurants. Allgemeine Einreise-Infos zu BIH (nicht EU!) immer aktuell unter www.auswaertiges-amt.de

BIS DIE *Sonne* UNTERGEHT

Liegen voll im Trend: sogenannte Micro-Adventures. Sie versprechen Ausbrechen aus dem Alltag, mentales Reset und Abenteuer vor der eigenen Haustür. Geht das auch mit dem Motorrad? MOTORRAD-Mann Thorsten Dentges hat einen Selbstversuch unternommen.

Ein goldener Oktobertag. Und ein freier Tag. Aber was damit anfangen? Großstädter mit teuren Fahrrädern etwa nutzen solche Gelegenheiten für sogenannte Mikroabenteurer, die sind nämlich schwer angesagt. Da fährt man frei Schnauze los, kumpiert am Ende des Tages mit Minimalausrüstung und Tütensuppe in den Büschen, morgens geht's zurück ins Büro. Sympathische Idee, doch ich wähle die Alter-Motorradsack-Komfortvariante – und die geht so:

Von Helm bis Stiefeln liegt alles parat, Moped ist vollgetankt, Kreditkarte auf Tasche, ein Satz Zivilklamotten im aufgeschnallten Beutel, das Zelt heißt Smartphone, und statt Schlafsack und Isomatte muss die Booking-App herhalten. Ganz wichtig (zumindest für mein selbst erdachtes Mikroabenteurer): Kompass und Flasche.

Bei Sonnenaufgang, heute genau um 7.39 Uhr, Kompass einnorden. Dann: Flaschendreher! Wohin die Flaschenspitze zeigt, ist die grobe Himmels- und Fahrtrichtung. Bleibt die Flasche etwa bei Südsüdwest stehen, zählt nur die Tendenz, und es ginge ab nach Süden. An Kreuzungen und Gabelungen wird der um den Hals gehängte Kompass zur Hilfe genommen – die Straße, die am ehesten in die festgelegte Himmelsrichtung führt, ist zu wählen. Alle 50 Kilometer muss die Flasche neu gedreht werden. Die Richtung zurück gilt nicht. Auch tabu: Autobahnen. Gefahren wird bis Sonnenuntergang, in diesem Fall 18.43 Uhr. Gewonnen hat, wer

neue Motorradstrecken entdeckt und einen abwechslungsreichen Tag auf zwei Rädern genießt. Der Gewinner belohnt sich selbst mit rustikalem Abendmenü, Absacker-Schnaps und weichem Hotelbett.

Einfache Spielregeln. Trotzdem bin ich, noch von Dunkelheit und Kälte umgeben, etwas aufge-

regt. Eingemummelt in winterlicher Motorradkluft, warte ich hoch über der Stadt am Bismarckturm auf den ersten Sonnenstrahl am Horizont. Bämm, da isser, los geht's! Die Flasche kreist und bleibt punktgenau auf Ost stehen. Nun gut, gen Schwäbisch Gmünd also, dorthin führt die Schnellstraße schnurstracks. Zum Glück auch schnell raus aus dem Stuttgart-Verkehrsinfarkt-Moloch. Auf der B 29 bei Lorch zeigt der Tageskilometerzähler genau 50. Anhalten und neu einnorden beim Park-and-ride-Platz, die Bottel dreht sich wieder und bleibt stehen bei ... Tusch ... wieder Kurs Ost. Hmmh, kurzes Sich-selbst-Beratschlagen, ob ich dem Flaschenkommando folgen soll, denn dann ginge es stumpf weiter auf langweiliger Bundesstraße. Aber gut, so sind die Regeln nun mal, habe ich mir ja nicht ausgedacht. (Äh, doch...)

F***, Stau kurz vor Aalen. Nix geht mehr. Vor mir ein Transporter, unbekanntes Fernost-Fabrikat, sieht aus wie aus einem alten James-Bond-Streifen, so eine Karre, in der Soldaten aus der Privatarmee des Bösewichts in weißen Fantasie-Uniformen durch einen Bergstollen auf eine Atom-bombe zurasen. Aber statt hektischer Statisten mit geschulterten Gewehren sitzen kippenschmauchende Handwerker in dem „Van C 35“, statt Action-Ballerei immer noch Stillstand in der Straßenbaustelle. Der Tagtraum endet durch eine nun freie Lücke, um mit der schmalen 390 Adventure an der Blechlawine vorbeizurollen, und dem Vorsatz, das seltsame, noch nie gesehene Automodell später zu googeln. Die Straße gabelt sich leicht, ich befrage den Kompass, er leitet auf die Bundesstraße 19.

Kurz vor Heidenheim, Ostalb, tiefste schwäbische Provinz und dennoch industriell wie im Ruhrpott, graue Rauchschwaden aus Schloten, düster bewaldete Hügelhänge, verfallene Autohäuser, ein Verkehrsschild „Nebelwand in 800 m“ (häh?), Leerstand, mit Zeitungen zugeklebte Schau-fenster. Kilometer 98, 99 und ... stopp. Absatteln, Flaschendreher am Ufer der Brenz. Verflucht, erneut Ost, wohin führt das hier alles eigentlich? Wenn's so weitergeht, lande ich noch in Sibirien. Kalt, öde und unwirtlich fühlt es sich jetzt schon an. Routenresümee bisher: Note Vier. Minus.



Am frühen Morgen noch etwas verbrezelt – ein schneller Kaffee, los geht's!

Unbemerkt drifte ich leicht südwärts, nach Talfahrt ändert sich die Landschaft plötzlich, alles flach wie in Ostfriesland, Kuhweiden, Jauchegeruch, nur der ein paar Kilometer entfernte, wie ein Obelisk herausstechende barocke Zwiebelturm will nicht recht ins Bild passen. Aha, Bayern! Aufsteigender Nebel, rührt her vom Donauried. Hier war ich noch nie, warum auch, die Gegend ist nicht unbedingt als Motorradorado bekannt. Neuland! Ich fröstele, die Finger schmerzen vor Kälte (keine Heizgriffe), Hunger drückt, Kaffeedurst quält, während der Einzylinder summend vor sich her viertaktet auf der nun lieblicheren, kleinen Landstraße. Ein Plakat: Gartencenter mit Palmencafé. Blinker, abbiegen, hin da! Skurril, skurril – in diesem Giga-Wintergarten wuchern Kübelpflanzen und ja, tatsächlich gibt es eine hohe Palme, unter der sich Rentner inmitten von kitschigen Dekoartikeln an gedeckten Tischen mit dem Mittagstisch (Putengeschnetztes) vergnügen. Im tropischen Mikroklima taue ich langsam auf, während ich in eine noch offenen Brezen beiße. Note: Eins plus!

Dabei aber die Frage, warum die deutsche Provinz weitenteils so austauschbar ist. Eigentlich erwartest du: bunt bemalte Dorfkirchen, blumenbestückte Brunnen, Kopfsteinpflaster, geschmiedete Schilder, Holzschnitzereien. Woanders dann: Fachwerk, gotische Backsteinbauten, Schindelfassaden oder Fischbrötchenstände. Und was bekommst du flächendeckend geboten? Zubetonierte Industrieblächen, Parkplatz-Einöden, Werbeschildwälder, vornehmlich in den Farben, Rot, Gelb, Knallblau – das ländliche Idyll hört auf den Namen „Nettotakkoaldilidlnormaobifressnapfkik“. Da willst du doch nicht anhalten und gemütlich pausieren, sondern einfach nur weiter, dieses ätzende Einerlei hinter dir lassen!

Mache ich auch und verfranze mich sofort im nächsten Städtchen, Lauingen. Dort komme ich von meiner wutbürgerlichen Stimmung wieder runter. Mittelalterliches Ambiente, abwechslungsreiche Fassaden aus verschiedenen Bau-Epochen, der eindruckliche, mit Fresken verzierte „Schimmelturm“ von 1457 – Foto hier, Foto da, klick, klick –, und dann das schöne Donau-Ufer! Seitenländer raus, durchatmen, Seele baumeln lassen. Ein paar Meter weiter sitzt ein Mann auf einer Parkbank, daran gelehnt sein vollbepacktes Rennrad. Auch er schaut versonnen aufs Wasser, knabbert an einem Müsliriegel.

Wir kommen ins Gespräch. Jürgen ist Lehrer, macht gerade Pause, wurde beurlaubt, Corona ist scheiße, der Umgang damit noch scheißer, sind doofe Dinge vorgefallen an der Schule, jetzt erst mal Auszeit mit dem Fahrrad, vier Tage Dauerfahrt, Zelten irgendwo wild, bloß nicht Campingplatz, zu spießig – tut gut, das Draußensein, tut gut, keinen Plan zu haben, tut gut, sich zu erden. Etwas Abenteuer, die Heimat neu erleben, raus aus dem gewohnten Trott. Jürgen tickt definitiv anders als ich, aber heute teilen wir etwas Gemeinsames: Spontaneität und ein ungewisses Tagesziel. Spannende Begegnung!

Bis zum nächsten Flaschendreihen sind es noch ein paar Kilometer. Es fällt auf, dass bisher außer Automobilisten fast nur Individualisten beziehungsweise Solisten auf der Straße sind: Großroller-Tourist mit Teddybären am Topcase, Kreidler- oder -Zündapp-Pilot, ein bestimmt Hundertjähriger auf Yamaha XS 250, Liegeradfahrer. Als kurz darauf „normale“ GS-Fahrer und danach zwei Fireblade-Tiefflieger die Grußhand heben, ist aber klar, dass werktags nicht nur schräge Vögel unterwegs sind.

Die Flasche weist diesmal nach Süden. Endlich. Baustellenbedingte Straßensperrungen treiben mich aber unbewusst erneut gen Osten vor die Stadttore Augsburgs. Herrgott! Nun justiere ich nach, halte mich erst west- und dann wieder strikt südwärts. Ortsdurchfahrt Dinkelscherben – Zeit für Zucker- und Kaffeinzufuhr. In der Konditorei mit einer ganzen Sammlung von Kaffeekannen-Antiquitäten folge ich der Empfehlung der Dame am Tresen: Bienenstich. Erstklassig! Am Nebentisch: ein Vier-Uhr-Feierabend(?) Biertrinker, im ansonsten leeren Salon: Schlagermusik zum Schunkeln. Schwarzer Kaffee, heiße Schokolade. Aufgewärmt und serotoninglücklich besteige ich die KTM.

Und jetzt finde ich sie: die netten Strecken. Zunächst beim Schottern durch ein Waldstück, denn auf der 390er steht ja „Adventure“, und die Stollenreifen können Forstweg. Dieser sollte eigentlich zu einem KZ-Gedenkort führen, aber als er in einen wurzeligen Wanderpfad mündet, breche ich das Mikro-Unterabenteuer lieber ab. Weiter auf hügelig-kurvigen, komplett einsamen Nebenstrecken zwischen dem Pilgerort Maria Vesperbild und Mindelheim. Schön, echt schön! Note: nein, keine Eins, aber Gut – gut genug. Der Tageskilometerzähler geht auf die 250 zu, ganz weit hinten in der Landschaft sind die Alpen von der tief stehenden Sonne in satten Orange ausgeleuchtet. 18.35 Uhr, das Fahrtende naht, der Kurort Bad Wörishofen wird also das Ziel sein.

An der Tanke noch eine Flasche Helles und eine Tüte Chips für später im Hotelzimmer, wenn der Abend mit Fernsehglotzen ausklingen wird. Im „Alpenhof“ gibt es sogar eine Sauna und einen Therapie-Pool, außerdem nebst schwerem, dunklem Holz und bestickten Kissen eine Voliere mit bunten Piepmätzen, die zwitschernd dem bayerisch-seniorensken Ambiente etwas Südsee-Exotik einhauchen. Der Italiener nebenan hat Pizza und Pasta auf der Karte, außerdem für den gelungenen Abschluss meines Mikroabenteuers: sehr ordentlichen Grappa.

Nächster Morgen, 7.25 Uhr: zwei Grad über null, Raureif auf dem KTM-Sattel. Als hinter Ulm die Sonne gleißend auf die Fahrbahn knallt, steigt auch die Temperatur unter der Textilkombi, und bei den Gedanken an gestern wird mir warm ums Herz. Echt nur gut 24 Stunden und kaum 500 Kilometer weg gewesen? Fühlt sich an wie eine Woche. Zurück in der Redaktion, bilanziere ich meinen Selbstversuch: Nein, keine tollen Strecken gefunden, da führt wohl jedes aktuelle Navi mit Schöner-Route-Funktion eher zum Erfolg. Abenteuer? Vielleicht etwas. Eher: gelungener Tapetenwechsel vom Alltag. Ein richtig feiner Mikrouurlaub! ■



Spontaneität, Sonnenschein, Entdeckergeist: Fertig ist das Mikroabenteuer



Autor: Thorsten Dentges
thorsten@motorradonline.de

Fotos: Thorsten Dentges



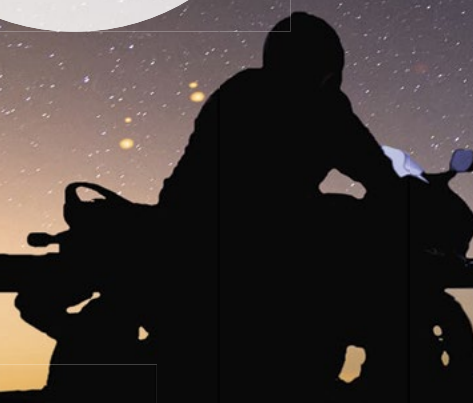
EIN ABO,

SICHERN
SIE SICH
70 €
STATT ~~50 €~~

NEUJAHRSAKTION
NUR BIS ZUM
06.01.2022



VERRECHNUNGS-SHECK
WERT: 70,- € 1 2 9 2
Ohne Zuzahlung



Gleich bestellen:
0781 639 6652

Bitte die Bestell-Nr. angeben: Selbst lesen: **MRD1PREBA** oder verschenken: **MRD1PRGBA**
motorradonline.de/neujahr

VIELE VORTEILE!

ZUSÄTZLICH: Zu jeder Bestellung **bis einschließlich 06.01.2022** erhalten Sie für nur 1€ das Dr. Wack Set.

**DANKE-
SCHÖN FÜR
MOTORRAD-
LESER!**

**DR.
WACK SET
FÜR NUR
1€**

- ▶ 26 Ausgaben frei Haus
- ▶ Tolles Extra als Dankeschön
- ▶ Clubmitgliedschaft über 12 Monate mit vollem Zugriff auf das Club-Portal motorradonline.de/club



Dr. Wack Set

- bestehend aus: 250-ml-Flasche Funktions Waschmittel, 300-ml-Flasche Imprägnier Spray

1 4 5 8

Zuzahlung: 1,-€*

MOTORRAD classic | **PS** | **FUEL** | **MOTORRAD actionteam**

**MOTORRAD
HELDEN**
www.motorradonline.de/club

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

telefonisch:
0781 639 6652

online:
motorradonline.de/neujahr

Ja, ich bestelle

MOTORRAD für mich als Geschenk

4 5 1 Objekt-Nr. 0 4 9 7 3 (Berechnung 26 Hefte, zzt. 110,- €*, ggf. inkl. Sonderhefte zum Preis von zzt. jew. 4,23 €*)

MRD1PREBA Aboart 0 0
MRD1PRGBA Aboart 1 0 Aboherkunft 2 0

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

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

Frau Herr

Anrede Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ Wohnort

Telefon Geburtsdatum

E-Mail (Pflichtfeld: bitte geben Sie hier die gültige E-Mail-Adresse für den Versand Ihres GUTSCHEIN-CODES an)

Ich zahle bequem per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 Gratis-Hefte 0 9 9 9

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

IBAN Ihre BLZ Ihre Konto-Nr.
Zahlungsempfänger: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Gläubiger-ID: DE48ZZ0000026750, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstraße 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft.
Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter www.shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.

Das Geschenkaboo geht an: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

Frau Herr

Anrede Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ Wohnort

Telefon Geburtsdatum

E-Mail (Pflichtfeld: bitte geben Sie hier die gültige E-Mail-Adresse für den Versand Ihres GUTSCHEIN-CODES an)

1 2 9 2 70€ Verrechnungsscheck für Sie reserviert

+ ZUSÄTZLICH: Zu jeder Bestellung **bis einschließlich 06.01.2022** erhalten Sie für nur 1€ das Dr. Wack Set.

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

X
Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers (Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)



AUFS ABENTEUER

Zum Wohl! Damit bei Adventure-Reisen mit dem Motorrad auch wirklich alles wohl gelingt, sollten im Voraus und auf Tour einige Dinge beachtet werden. Was alles, stellen wir praxiserprobt auf den nächsten Seiten vor.

Aus dem heimischen Schwabenlände auf Achse bis mitten in den Balkan – wovon die Kollegen Dirk, Ferdinand und Thorsten auf den Seiten 72 bis 87 informativ und unterhaltsam berichten, bedarf in der Praxis einerseits einiger Vorbereitung, andererseits erlaubt es im Nachhinein aber auch eine umfangreiche Manöverkritik. Dabei stellt sich dann heraus, was gut lief und was besser hätte laufen können, was nützlich war und was beim nächsten Mal gerne zu Hause bleiben darf.

Nun kann man sich zwar nicht gegen alles schützen, aber auf alles vorbereiten. Die subjektiven Kriterien „Hunger“, „Pipi“, „kalt“ werden auf mehrtägigen Reisen ergänzt um den Aspekt Schlaf und geeignete

Kleidung (für auf und neben dem Motorrad). Ebenso reisen Zelt, Luftmatratze und Schlafsack, Snacks und ausreichend Wasser genauso wie Kochgeschirr und Handy-Ladegerät mit. Die drei vielreisenden Kollegen geben Ihnen daher auf den nächsten Seiten praxisnahe und erprobte Empfehlungen, ergänzt um persönliche Tipps und Bewertungen. Das reicht von der geeigneten Funktionswäsche über möglichst komfortable Liegeflächen bis hin zur sinnvollen Ausstattung der Bordapotheke. Ergänzend: Produktneuheiten für die kommende Saison, die Adventure-Touren

noch ein bisschen besser oder zumindest bunter machen könnten.

Auf Reisen will aber auch das Motorrad speziell vorbereitet, gepflegt und notfalls

repariert werden. Dies beginnt beim ordentlichen und verkehrssicheren Verstauen des Gepäcks, wozu wir Ihnen hier verschiedene erprobte Lösungen auf der Seite rechts vorstellen. Dazu gehört ebenso die Wahl von geeigneten Gelände-Straßen-Reifen (siehe Seite 98), je nach Offroad-Anteil der geplanten Route. Und schließlich gehört dazu Werkzeug – mindestens ordentliches Bordwerkzeug, besser aber mehr. Dann ist man gut gerüstet, das Abenteuer kann kommen! ■



Autoren: Tobias Beyl, Thorsten Dentges, Ferdinand Heinrich-Steige
leserbriefe@motorradonline.de

Fotos: Thorsten Dentges, Dirk Schäfer, Hersteller

GEPÄCKLÖSUNGEN

Die Geister scheiden sich oft an der Frage: Boxen oder Weich-taschen? Wir haben beides ausprobiert. Mit ähnlich positivem Ergebnis. Selbst auf holprigen Schotterpisten verminderte das

schwerpunktgünstig angebrachte Gepäck kaum die Fahrdynamik. Die Textilsysteme sparten gegenüber den praktischeren und diebstahlsicheren Koffern (inkl. Stahlträgern) aber über 10 kg ein!



Mosko Reckless 80L Das Drei-Taschen-System ist durchdacht, wasserdicht und vor allem: pistenfest. Der Clou: Hecktasche mit großflächigen Laschen, unter denen auch spontanes Zusatzgepäck (Einkauf, nasses Zelt) Platz findet, mit kleinen Zusatztaschen ergeben sich 80 Liter Stauraum. Nachteilig: Die Packsäcke lassen sich nicht ohne Lufteinschluss schließen und nur fummelig in die äußeren Halte-taschen einfügen; 561,16 Euro, www.moskomoto.com

MOTORRAD
Urteil: **sehr gut**



Touratech Ibarra Mini

Vier (erweiterbar sieben) Liter Packvolumen reichen für Ersatz-Handschuhe, Handy, Müsliriegel und weitere Kleinutensilien, die griffbereit sein sollen.

Prima: Universal einstellbarer Riemen-Klickverschluss, Anti-Rutsch-Material fixiert den Tankrucksack am Platz; 99,90 Euro, www.touratech.com

MOTORRAD
Urteil: **gut**

Touratech Zega Evo X Die neueste Generation des Koffersystems gefällt mit sauberer Verarbeitung, durchdachten Details und schnörkellosem Design. Zudem bieten die Koffer Platz für Zubehör und Verzurrmöglichkeiten für weiteres Gepäck. Träger und Alu-Boxen wiegen unbeladen bereits rund 14 Kilo, sind aber vielseitig nutzbar, wasserdicht und hielten auch mehrfachen Stürzen stand. 38 Liter pro Koffer sind ein guter Kompromiss, denn damit baut das System an der KTM nicht zu breit; ab 1199,00 Euro, www.touratech.de

MOTORRAD
Urteil: **sehr gut**



Touratech Zega Gepäckbrücke

Sauber verarbeitete, passgenaue Edelstahl-Rohrkonstruktion, lässt sich in wenigen Minuten an der Ténéré 700 montieren. Bietet viele Verzurrmöglichkeiten, stabile Auflage auch für größere Packsäcke, Sozius-Haltegriffe und lässt gleichzeitig ausreichend Platz für Hintermann/-frau; 159,90 Euro, www.touratech.com



MOTORRAD
Urteil: **gut**



Touratech Discovery Systemtaschen-Set: zwei Packsäcke (je 25 l, wasserdicht) in Holster mit Heckhalterung für weitere Packrolle, mittels vier integrierten Gurten easy auch ohne Träger am Motorrad bombenfest anzubringen. Auch bei sehr ruppigen Offroad-Sektionen rüttelte sich nichts los. Das System ist, ähnlich wie das von Mosko (s.o.) schwerpunkt-günstig positioniert. Die gefüllten Säcke lassen sich mit einem Handgriff herauslösen und gut transportieren; 399 Euro, www.touratech.com

MOTORRAD
Urteil: **gut**

Ortlieb Atrak 25

Kein Platz mehr am Moped? Das nach IP67-Standard absolut wasserdichte und ultrarobuste Daypack (25 Liter) trägt sich auch bei Highspeed über 160 km/h ohne Flattern und bequem am Rücken. Der abgedichtete, lange Reißverschluss am Rückenteil ermöglicht wie bei einer Reisetasche einfachen Zugriff auf den Inhalt, zudem praktische Innentaschen; 189,99 Euro, www.ortlieb.com

MOTORRAD
Urteil: **sehr gut**



BEKLEIDUNG FÜR DIE ADVENTURE-TOUR

Dreck, Schlamm und Nässe sind ein Teil des Abenteuers, ebenso wie Hitze, mal feucht, mal verbunden mit Trockenheit. Damit das Fahren dennoch in allen Situationen gelingen kann, sollen Adventure-Anzüge besonders hohe Ansprüche erfüllen. Hersteller lösen die mitunter widersprüchlichen Vorgaben unterschiedlich, so ist der Nässeschutz teils fest mit der Außenhaut oder dem Futter verbunden, teils aber auch komplett separat zum Drunter- oder gar Drüberziehen. Außerdem wichtig: Taschen und verschließbare Belüftungen. Was sonst noch? Das zeigen wir Ihnen auf dieser Doppelseite.



Rev'it Sand 4 Mit guter Belüftung, großen Taschen und hohem Tragekomfort ist die Kombi gut fürs Abenteuer gerüstet. Konzeptbedingter Nachteil: Membran und Thermofutter müssen bei Bedarf eingezippt werden, schützen jedoch zuverlässig vor Nässe und Kälte. Die Jacke lässt sich mit Neck Brace und Brustprotektor noch erweitern, auch der Rückenprotektor ist nicht Serie. Bis auf den bauchigen Schnitt der Jacke gefällt die Passform der Kombi. Ein überzeugendes Gesamtpaket für 819,98 Euro, www.revitsport.com

MOTORRAD

Urteil: **sehr gut**



Touratech Compañero World 2 Summer Top-Tragekomfort und dank mehrerer Justiermöglichkeiten sehr gute körpernahe Passform. An sturzgefährdeten Stellen schützen abriebfestes Cordura-2000-Material sowie gut sitzende CE-Protektoren. Für mediterrane Temperaturen und schweißtreibende Offroad-Action ist der Anzug mit großflächigen Cordura-Air-Einsätzen belüftet. Funktioniert prima. Pfiffig: Ein mitgelieferter größenverstellbarer Rucksack (Trinkblase, Pausensnacks) ist an die Jacke anzipfbar, für den Stadtbummel auch separat nutzbar. 1148 Euro für den hochwertigen Sommeranzug sind allerdings eine Stange Geld – auf die wind- und regendichte Drei-Lagen-Laminat-Außenhaut (World 2 Weather, 1768 Euro, www.touratech.com) mit weiteren Features haben wir

daher verzichtet und sind (bei überwiegendem Nichtgebrauch) mit einer weniger sperrigen, preisgünstigen Drüberzieh-Regenkombi (ca. 130 Euro) auch gut gefahren.



MOTORRAD

Urteil: **sehr gut**

Klim Carlsbad Was auffällt: der weite Schnitt. Aber auch über Tempo 160 (fährt man mit Grobstöllern sowieso nur selten) flattert das Gore-Tex-Performance-Shell-Laminat (Klimamembran auf festem 630D-Cordura-Gewebe) nicht. Mangels Thermoschicht empfiehlt sich bei Fahrten unter 20 °C ein extra Midlayer. Man könnte auch auf die D30-Protektoren verzichten und stattdessen unter dem großzügig geschnittenen Zweiteiler MX-Schützer/Enduro-Protektorenhemden tragen. Denn die integrierten Schützer verrutschen beim Sturz leicht. Positiv: beste Bewegungsfreiheit bei engagierten Geländetouren, große, bequem zugängliche wasserdichte Taschen und vor allem eine klasse Belüftung durch sinnvoll angebrachte Ein- und Auslässe mit wasserdichten Reißverschlüssen; 1345 Euro, www.klim.com

MOTORRAD

Urteil: **gut**





X-Bionic Moto Energizer 4.0 LT Teure, aber wegen der Dauerhaltbarkeit und einwandfreien Funktion empfehlenswerter Base-Layer. Der straffe Sitz ist gewöhnungsbedürftig, die Klimatisierung aber ausgezeichnet; 204 Euro, www.x-bionic.com

MOTORRAD
Urteil: gut

Woolpower Turtleneck 400 Das Merinowoll-Polyamid-Mischgewebe mit auf der Innenseite grobschlingiger Frotteestruktur bietet erstaunlich gute Wärmeleistung und trägt dafür nur dünn auf. Da auch noch recht geruchsneutral und sehr langlebig, ein optimaler Allrounder-Pulli; 139,90 Euro, www.scandic.de



MOTORRAD
Urteil: sehr gut

CEP 80s Compression Super bei Hitze wegen klasse Feuchtigkeitstransport. Sitzen als Läufer-Kompressionssocken naturgemäß wulstfrei und fördern die Durchblutung bei Marathonetappen; 54,95 Euro, www.cepsports.de



MOTORRAD
Urteil: sehr gut

Rukka Hyber Im Brustbereich wattiert und gut wärmend, außerdem Stretcheinsätze, die für bequemen Sitz unter der Kombi sorgen.



Packmaß und Gewicht sind überschaubar, dieser effiziente und zudem modische Midlayer macht sich also gut im Gepäck und am Körper; 99,95 Euro, www.rukkamotorsport.com

MOTORRAD
Urteil: gut

Richtig kleiden

Schicht für Schicht – das ist der ganze Trick!

Mehrere Lagen, darin liegt die Bekleidungsweisheit beim Adventure Riding. Bei Temperaturen über 25 °C und Offroad-Aktivitäten reicht unter der Textilkombi meist ein Base-Layer mit gutem Feuchtigkeitstransport. Die Funktionswäsche sollte eng anliegen und schnell trocknen (auch damit sie auf Reise nach Shampoo-DIY-Wäsche möglichst schnell wieder einsatzfähig

ist). Unter 20 °C und bei stupiden Straßentappen oder auf kühlen Passhöhen kommt ein dünner Pulli oder Midlayer über die erste Schicht. Für längere Fahrten bei noch kühleren Temperaturen und kalten Nächten ohne Lagfeuer empfiehlt sich ein dicker, bauschiger Midlayer, der idealerweise auch als Ausgeh-Jacke bei abendlichen Stadtbesuchen eine gute Figur macht.

ADVENTURE-NEUHEITEN FÜR DIE KOMMENDE SAISON

Covid, Containermangel und der verstopfte Suez-Kanal schaden den weltweiten Lieferketten. 2022 dürfte sich die Lage bessern, dann kommen wieder tolle neue Produkte in den Handel.



Arai Tour X4 In neuen Farben bringt Arai den bewährten Tour X4. Geeignet für leichtes Gelände und flotte Autobahnetappen; XS–XXL, ab 649 Euro, www.araihelmet.eu



Stylmartin Navajo Evo Der neue wasserdichte Lederstiefel aus Italien richtet sich speziell an Adventure Rider; 38–47, 259 Euro, www.grandcanyonbike.eu

Alpinestars Halo Drystar Alpinestars verpricht Allwettertauglichkeit – und erlaubt für große Hitze sogar das Abnehmen der äußeren Schicht der Ärmel! Zurück bleiben Mesh und Protektoren; S–4XL, 419,95 Euro, www.alpinestars.com



Klim Vanguard GTX Ziegenleder-Textilmix mit Membran und Visierwischer, sowohl als Kurz- (im Bild) wie auch als Langversion erhältlich; S–3XL, 149,99 Euro, www.klim.com



CAMPING-AUSRÜSTUNG

Sparen hilft! Für eine optimale und dann leider oft teure Motorrad-Trekking-Ausrüstung sollte man ein paar Taler zurücklegen. Gespart wird aber auch beim Gewicht, denn beim Adventure Riding durchs Gelände beeinträchtigt jedes Gramm die Fahrdynamik, und für ein schmales Enduro-Gepäck zählt jeder Kubikzentimeter Packmaß. Fürs Abenteuerouting plant man wir pro Motorrad mit ca. 80 l Stauraum/15 kg Gepäckgewicht. Die vom Bikepacking (Fahrrad) inspirierte Minimalisten-Ausrüstung reicht für entspannte Nächte in der Wildnis und Campingplatz-Kurzaufenthalte.



1 Zelt + Unterschutz (links im Bild): 1458 g + 364 g

1

3 isolierende Luftmatratze mit Mini-Packmaß: 625 g

2 ultrakompakter Daunenschlafsack: 560 g



1

Sea to summit Alto TR2 Plus Wohnliches Platzangebot für einen Schläfer, gedrängt passen auch zwei nebeneinander, wenn Helm, Stiefel, Taschen und Kombi in den beiden Apsiden verstaut werden. Hochsommertauglich: die Belüftung.

Clever: geteilte Packrolle (50 x 12 cm, 5 l Volumen), ein Packsack dient als Lichtdiffusor für Stirnlampen. Das semifreistehende Zelt ist top verarbeitet, aber trotz High-End-Alugestänge nur mäßig windfest; 519,95 Euro, www.seatosummit.de

MOTORRAD
Urteil: **gut**

Preisgünstige Alternative: Decathlon Trek 900/2, 5 l Packvol., 1950 g, 229,99 Euro, www.decathlon.de



2

Sea to summit Spark II long Komfortbereich bei diesem Minischlafsack: deutlich unter 10 °C. Ausreichend also für Sommertouren auch mit kühlen Nächten in den Bergen, vor allem der Wärmekragen sorgt dann für Kuschel-Feeling. Daune als

Füllmaterial ist zwar feuchtigkeitssensibler, aber in Sachen Klimatisierung und Wärmeleistung unschlagbar. Der Schnitt ist auch für breitschultrige 1,90-m-Männer großzügig genug; beeindruckend klein das Packmaß: 15,5 x 19 cm; 379,95 Euro

MOTORRAD
Urteil: **gut**

Kunstfaser-Alternative: Nordisk Gormsson -2 Mummy, 27 x 21 cm, 1000 g, 179,95 Euro, www.nordisk.eu



3

Sea to summit Ether light XT Die „Sprung-Cell“-Konstruktion aus sehr dünnem 40D-Nylon (Vorsicht mit spitzen Gegenständen!) erinnert an ein Sofapolster und ist ultrabequem. 10 cm „Federweg“ bügeln Unebenheiten locker weg, die iso-

lierende Kunstfaserfüllung sorgt bei dieser Ultraleicht-Luftmatratze mit Mini-Packmaß (28 x 13 cm) für besten Schlafkomfort – auch bei Nächten um null Grad. Nettes Feature: Der Packsack dient mit Geschick auch als Blasebalg; 219,95 Euro.

MOTORRAD
Urteil: **sehr gut**

Selbstaufblasende Alternative: Exped SIM Lite 3.8 LW, 33 x 11 cm, 1035 g, 94,95 Euro, www.exped.com

Sea To Summit X-Set 11 Kaffee oder Tee? Heißes Wasser braucht es so oder so. Typische Camping-Töpfe aus Aluminium sind zwar leicht, eignen sich aufgrund ihrer Höhe aber nur bedingt für die Reise auf zwei Rädern. Wesentlich platzsparender zeigt sich das Camping-Kochset von Sea to Summit: Es besteht aus dem Topf namens X-Kettle, der einen Liter Wasser fasst, sowie zwei Bechern. Diese passen zusammengefaltet in den Topf, die Höhe liegt dann bei 35 mm; 59,95 Euro, www.seatosummit.de



MSR Pocket Rocket Mit lediglich 83 Gramm ist der kompakte Gaskocher ein angenehmer Reisebegleiter. Montiert wird er auf 227-Gramm-Schraubkartuschen, gezündet wird per Piezo-Druckknopf. Ein Druckregler sowie der breite Brennerkopf versprechen eine kurze Siedezeit (3,3 Minuten für einen Liter Wasser) bei jedem Wind und Wetter; 67,99 Euro, www.msrgear.com

Litelok Core Mit dem Motorrad zusammen ins Zelt kuscheln wäre zwar auch eine Art Diebstahlschutz, einfacher geht das aber mit einem leichten Sicherheitsschloss wie dem Litelok Core. Dank des Click-to-Lock-Systems lassen sich bei Bedarf sogar mehrere der 1,5 Meter langen Schlösser kombinieren, das Material verspricht Schutz gegen Kältespray, Abrieb, Witterung, Korrosion und Gewalt; 179 Euro, www.litelok.com



Revolt USB C Jump Starter Die Kfz-Starthilfebox von Revolt dient nicht nur der Unterstützung einer schwächelnden Starterbatterie, sondern außerdem auch als Powerbank und kann somit Smartphone oder Kamera laden. Der eingebaute LiPo-Akku mit 12 000 mAh gibt Startunterstützung mit bis zu 1200 A und soll so selbst Motoren mit 7,5 Liter Hubraum anschubsen können. Die wasserdichte Box bietet außerdem eine beim Camping praktische LED-Leuchte; ab 89,99 Euro, www.pearl.de



GLEICH 4 MAL POLE-POSITION!

Die neuen Bluetooth Kommunikationssysteme von Cardo.

www.cardosystems.com



FRECOM 4x

SOUND BY JBL

Das weltweit beste, voll ausgestattete Bluetooth Kommunikationssystem für bis zu 4 Fahrer – mit JBL-Sound, Live Intercom und Sprachsteuerung

FRECOM 2x

SOUND BY JBL

Das weltweit beste Bluetooth Kommunikationssystem für 2 Fahrer – mit JBL Sound und Live Intercom

SPIRIT / SPIRIT HD

Bluetooth Kommunikation in bester Qualität – wasserdicht, zu einem attraktiven Preis. SPIRIT HD zusätzlich mit UKW Radio

REIFEN

Wie auch jede Reiseenduro sind grobstollige Reifen immer ein Kompromiss, auf Abenteuerreise aber unverzichtbar. Anreise per Autobahn? Geht. Spaß auf der Landstraße? Ja. Und gute Traktion auf losem Untergrund? Auch ja. Diese Vielseitigkeit erkaufen sie meist mit „nur“ vierstelliger Laufleistung und mauem Nassgrip. Am Testtour-Umkehrpunkt in Mostar/BIH war es nach rund 3000 gefahrenen Kilometern Zeit für ein vorläufiges Fazit.



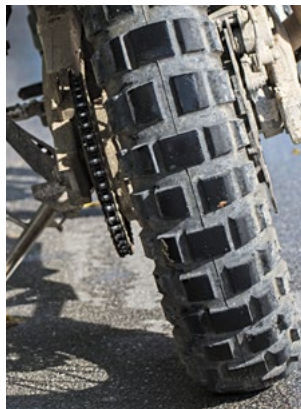
Metzeler Karoo 3 Der Vorgänger zeigte klare Kanten, Karoo Nummer 3 wirkt durch die leicht gefeilte Profilgestaltung wie ein eher straßenaffiner Grobstoller. In der Praxis überzeugte er mit tollem Handling on- wie offroad, schenkte auch bei Regen ausreichendes Vertrauen. Bei Matsch oder Ölspuren blieb jedoch auch der modernste Reifen des Trios machtlos. Das Restprofil am Hinterrreifen versprach nach 3000 noch gut 2000 Kilometer, was üblichem Verschleiß entspricht. Insgesamt ein sehr ausgewogener Enduroreifen; www.metzeler.com

MOTORRAD
Urteil: gut



Heidenau K60 Scout Gilt bei Fernreisenden zu Recht als Benchmark. Das pfeilartige Profil kostete im Gelände ein paar Punkte, ermöglicht aber einen großen Einsatz- und Wohlfühlbereich. Handling, Geländetraktion und Asphalt-Nassgrip sind überdurchschnittlich, und die hohe Laufleistung können wir nur bestätigen: Mit diesen Reifen hätten wir die Tour bis in den Kaukasus verlängern können. Der Verschleiß hängt jedoch vom Mittelsteg am Hinterrreifen ab, der nicht bei allen Reifengrößen vorhanden ist; de.reifenwerk-heidenau.com

MOTORRAD
Urteil: sehr gut



Continental TKC 80 Über 35 Jahre alt, dauernd weiterentwickelt und noch immer eine Instanz bei Abenteurern. Abzüglich der Schwächen auf nassen Straßen überzeugt der Conti mit beeindruckender Vielseitigkeit, ermöglichte viel Fahrspaß auf slowenischen Landstraßen und gefiel vor allem mit guter Geländetauglichkeit. Egal, ob feiner Sand, rutschiger Kies oder grober Schotter – bis auf tiefen Matsch geht damit alles! Diese Leistung fordert jedoch etwas Einfahrzeit, und das Profil hinten hielt nur 4500 Kilometer; www.continental-reifen.de

MOTORRAD
Urteil: gut

Reifen-Alternativen für jedes Abenteuer

Der letzte Enduroreifentest (Ausgaben 12, 13 und 14/2019) bewies, dass man mit modernen Reifen eigentlich nichts falsch machen kann, außer falsche Erwartungen zu haben. Stehen also überwiegend Asphalt und einfaches Gelände auf dem Programm, bieten sich Avon Trailrider, Continental TKC 70, Metzeler Karoo Street oder Michelin Anakee Adventure an. Letzteren gibt der Hersteller als 80/20-Reifen an, also immerhin 20 Prozent Gelände. Das gröbere Profil ist kein Selbstzweck, sondern zeigt auf Schotter auch Vorteile gegenüber Straßenreifen. Auf der Straße funktionieren diese Pneu nahezu ohne Einschränkungen, laufen allenfalls

etwas lauter. Deutlicher ins Gelände drängen Avon Trekriders, Dunlop Trailmax Mission, Mitas E-07 und Pirelli Scorpion Rally STR. Sie werden von den Herstellern teils als 50/50-Reifen gelistet und sind vergleichbar mit dem oben (und rechts) gezeigten Heidenau K60 Scout. Noch mehr Geländeperformance gesucht? Alternativen zu den oben gezeigten Pneu heißen u. a. Bridgestone Battlax AX41, Michelin Anakee Wild sowie der neue Heidenau K60 Ranger. Aktuelle Preise finden Sie in den einschlägigen Internet-Reifenbörsen.



Foto: Hersteller

DIE RICHTIGE REISEVORBEREITUNG

Ein paar Erledigungen vor Reiseantritt machen die Tour entspannter: So ist die Auswahl von geeignetem Gepäck (siehe rechts) ähnlich wichtig wie die Gültigkeit von Pass und Kreditkarte sowie der Zustand von Reifen und Kette. Je nach Reiseziel ist eine Auslands-krankenversicherung sinnvoll sowie aktuelles Kartenmaterial – oder aber ein gutes Navi.



Garmin Zumo XT Navis führen sicher ans Ziel, verfehlen dabei aber die schönen Routen? Und selbst intensives Kartenstudium ist einfacher, als die Route fehlerfrei zu programmieren? Das war einst so, doch heute beeindruckt fürs Motorrad spezialisierte Navis mit ausgeklügelter Routenführung und einfacher Bedienung. So erlaubt das Garmin Zumo XT mit der „Adventurous Routing“-Funktion beispielsweise die Navigation auf kleinsten Sträßchen, das 5,5-Zoll-Display ist bei Sonne gut ablesbar und bietet Infos zu Wetter und Verkehr. 499,95 Euro, www.garmin.de

MOTORRAD
Urteil: sehr gut

UND WENN ETWAS SCHIEFLÄUFT ...

Im besten Fall läuft auf der Tour alles glatt. Doch mit Pleiten, Pech und vor allem Pannen sollte man stets rechnen – am häufigsten passieren auf Geländetouren Reifenpannen. Wichtig dann: Montierhebel.

Motion Pro BeadPro Platter Reifen in der Einöde? Hoffentlich sind Montierhebel dabei! Reisetauglich bedeutet hier kompakt und trotzdem stabil, daher bestehen die BeadPro aus Aluminium. Im Gegensatz zu gängigen Stahlhebeln sind sie zwar teurer, aber auch deutlich leichter. Preis ab 75 Euro, www.motionpro.com

MOTORRAD
Urteil: sehr gut



Gesundheit auf Reisen

Ganz wichtig: Essen und trinken Sie genug! So lassen sich Unfälle am besten vermeiden. Sollte es dennoch passieren, hilft eine gut ausgestattete Bordapotheke. Entfernen Sie aus Platzgründen die Verpackungen, packen Sie Salben/Flüssigkeiten in Plastiktüten und erstellen Sie ein Inhaltsverzeichnis mit Hinweisen zu Einsatzzweck und Dosierung. Wir empfehlen mindestens Schmerztabletten, Augen- und Nasentropfen, Tabletten gegen Husten und Infektionen sowie bei Bauchschmerzen, Verstopfung und Durchfall.



Eine sorgsam zusammengestellte Reise-Apotheke nimmt kaum Platz weg

Foto: Archiv



PACKLISTE FÜRS ABENTEUER

Die MOTORRAD-Reisespezialisten notieren bei ihren Abenteuerreisen genau, welches Gepäck sich als nützlich erweist und was erfahrungsgemäß gern zu Hause bleiben darf. Dies ist ihre ultimative Packliste für Adventure-Reisen.

GRUNDAUSSTATTUNG

- Geldbeutel mit Kreditkarte, Ausweis und Führerschein, außerdem Fahrzeugschein
- kleiner Kulturbbeutel (Shampoo etc. in kleinen Fläschchen, Reisewaschmittel)
- Smartphone plus Ladegerät
- Buch (für Wartezeiten bei Pannen o. Ä.)

CAMPING-AUSRÜSTUNG

- leichtes Kompaktzelt (max. 2 kg)
- Schlafmatte (max. 1 kg)
- ultrakompakter Schlafsack (max. 1 kg)
- Camping-Utensilien wie Extra-Heringe, faltbarer Becher, Multitool, Besteck, Feuerzeug

PANNENHILFE UND UNFALLSCHUTZ

- Montierhebel, Flickzeug, Pannen-Kit tubeless, Schläuche
- Werkzeug spezifisch fürs Motorrad und Kabelbinder
- zwei zusätzliche Spanngurte
- Erste-Hilfe-Set/Medikamente/Sonnen- und Insektenschutz

BEKLEIDUNG UND TEXTILIEN

- 2 x mittelwarme/warme Handschuhe plus Sommer-/Endurohandschuhe
- je 4 x (Sport-)Unterhose, normale Socken und Motorradsocken
- je 3 x Sport-Shirts/T-Shirts
- 1 Satz warme, lange Funktionswäsche
- 2 x Midlayer (Thinsulate, Daune, Wolle)
- Windstopper-Weste
- 1 x mitteldicker Funktionspulli aus Wolle oder Fleece
- 1 x Baumwoll-Longsleeve/Hemd
- 1 x dünner „Restaurant“-Pulli
- Badehose und Reise-Funktionshandtuch
- 2 x lange Hose (Funktion/dünner Stoff)
- Motocross-/Enduro-Brille und MX-Shirt
- Mütze warm/Schirmmütze/Schlauchtuch
- 1 Paar leichte Schuhe (Joggingschuhe)

Empfohlenes Gepäck für Reisen ab zwei Wochen (Waschen auf Tour vorausgesetzt). Volumen: max. 80 l; Gewicht: max. 15 kg.

GEBRAUCHTKAUF

REISEPARTNER GESUCHT

Führt die Reise über Stock und Stein oder ist der (unbefestigte) Weg sogar das Ziel, eignen sich Adventure Bikes als ideale Fluchtfahrzeuge. Zuverlässige Partner müssen nicht teurer als 5000 Euro sein.

Klar, der Begriff Reiseenduro weckt bei jedem unterschiedliche Erwartungen. Genau wie das „Gelände“, in das es gehen soll. Hilfreich in jedem Fall: schluckfreudiges Fahrwerk, gut dosierbarer Motor, robustes Chassis, Drahtspeichenräder und ein großes Vorderrad mit 19, idealerweise 21 Zoll. Reisetauglich wird das Ganze durch etwas Windschutz, großen Tank und

Gepäckträger. Da kommt es nicht auf jedes Gramm an, aber ein möglichst niedriger Ausgangswert der fahrfertigen Maschine begeistert nicht erst bei einer schweißtreibenden Bergung am Hang. Deshalb liegen die hier vorgestellten Modelle auch nicht allzu weit von der 200-Kilo-Marke entfernt. Auch das Konto muss dafür nicht allzu schwer belastet werden. Auf dem Gebrauchtmarkt beschere 5000

Euro eine große Auswahl potenzieller Fluchtfahrzeuge, mit denen sich die Welt nicht nur, aber eben auch auf unbefestigten Wegen erkunden lässt. ■



Autor: Ferdinand Heinrich-Steige
ferdi@motorradonline.de

Fotos: Benelli, Jo Deleker, fact (2), Honda (3), KTM, Jörg Künstle, Arturo Rivas, Royal Enfield, Suzuki, Yamaha

Bj. 2017–2020, 1000–15 000 km
ab 4100 Euro



Honda CRF 250 Rally

Schaf im Wolfspelz mit überschaubaren, jederzeit beherrschbaren 24 PS und saftigen Federwegen (v/h 250/265 mm). Für eine Reiseenduro unschlagbar leicht: nur 158 Kilo! Zudem: 350 Kilometer Reichweite, und ABS ist auch an Bord. Mögliches Ausschlusskriterium: schmale Bank und fast 90 cm Sitzhöhe.

Bj. 2020–2021, 3000–15 000 km
ab 4500 Euro



KTM 390 Adventure

44 PS, 172 kg, Federwege v/h 170/177 mm, 85,5 cm Sitzhöhe. Wer die kleine KTM aber rein auf technische Daten reduziert, verkennt ihr Potenzial. Denn ihr spielerisches Handling schenkt nicht nur in kniffligen Passagen Vertrauen, sondern auch auf dem Weg dorthin. Außerdem: gute Ausstattung.

Bj. 2018–2021, 1500–20 000 km
ab 3500 Euro



Royal Enfield Himalayan

Die Enfield, indische Antithese zur GS, überzeugt in Europa mit unverwüstlichem, werkzeugartiger Charme. Der luftgekühlte 411-Kubik-Single leistet immerhin 25 PS, das Gewicht liegt mit 185 Kilo im Rahmen. Und welche andere Enduro unter 200 Kilo bietet eine Reichweite von fast 500 Kilometern?

Bj. 2018–2020, 1500–20 000 km
ab 4000 Euro



Benelli TRK 502 X

Mit erwachsenem Design, viel Komfort, einem munteren 48-PS-Twin und 500 Kilometern Reichweite begeistert die TRK vor allem im Heimatmarkt Italien. Den 19-Zöller gibt es nur bei der X. Auch gebraucht bietet sie viel fürs Geld, das gilt aber leider auch für das Gewicht: 235 Kilo sind viel für eine 500er.

Bj. 2003–2012, 4000–80 000 km
ab 2500 Euro



Suzuki V-Strom 650

Noch heute im Programm, aber gepflegte, frühe Baujahre dieses Multitools sind unschlagbar günstig. Heute wie damals überzeugt sie mit Zuverlässigkeit, sparsamem V2 und schlanken 215 Kilo. Trotz 19/17-Radkombi und moderater Federwege (v/h nur 150 mm) auch offroad erstaunlich vielseitig.

Bj. 2000–2007, 30 000–60 000 km
ab 2500 Euro



BMW F 650 GS Dakar

Die „kleine“ GS mit 50-PS-Einzyylinder, der als sehr langlebig gilt, ist eine gängige Empfehlung für Weltenbummler. Als Eintopf recht schwer (ca. 200 Kilo), überzeugt die 650er-GS jedoch mit viel Komfort und ABS. Für die Dakar-Version sprechen zudem das 21-Zoll-Vorderrad und längere Federwege.

Bj. 2008–2012, 20 000–70 000 km
ab 4500 Euro



Yamaha XT 660 Ténéré

Die letzte Einzyylinder-Ténéré wird teuer gehandelt, punktet aber mit 23-Liter-Tank, 21-Zoll-Vorderrad, 210/200-mm-Federweg und zuverlässigem 48-PS-Single. Leicht ist sie mit 209 Kilo als Single aber nicht. Obacht: Die ABS-Version muss mit weniger Federweg auskommen (v/h 160/150 mm).

Bj. 2007–2010, 15 000–100 000 km
ab 4000 Euro



Honda Transalp

Zuverlässig, autobahn- wie geländetauglich: Ein 60-PS-Multifunktionsmotorrad ohne Allüren. Bei der vierten Generation entfiel das 21-Zoll-Vorderrad der Vorgänger. Von da an also mit 19 Zoll, Federwegen um 175 mm, Einspritzer-V2, 680 cm³, 220 Kilo und ABS. Sie bleibt ein schotteraffiner Tausendsassa.

Bj. 1994–2003, 15 000–100 000 km
ab 3000 Euro



Honda Africa Twin

Die 236 Kilo schwere, robuste RD07 war die letzte (und beste) Ausbaustufe der legendären Reiseenduro XRV 750. Mit 60-PS-V2 und genug Federweg (v/h 220/214 mm) erfreut das Kultbike noch heute selbst engagierte Reiseenduristen. Zumindest, wenn man weitere Schrammen als Patina versteht.

Bj. 2008–2010, 30 000–100 000 km
ab 4200 Euro



BMW F 800 GS

Günstig sind nur die ersten Baujahre der 800er zu haben. Doch bewährte Qualitäten gab es von Anfang an: solider und sparsamer Rotax-Paralleltwin mit 86 PS, 21-Zoll-Vorderrad, großzügige Federwege (230/215 mm), ABS und ein noch heute konkurrenzfähig geringes Gewicht von 225 Kilo.

Bj. 2003–2005, 40 000–70 000 km
ab 4200 Euro



KTM 950 Adventure

Wem alle bisherigen Bikes zu weichgespült sind, der findet mit der ersten Zweizylinder-Reiseenduro von KTM vielleicht den passenden Partner. Ihr rauer V2 mit 103 PS trifft auf nur 224 Kilo, dazu begeistert das Endurofahrwerk mit einer 21/18er-Radkombi und Federwegen von über 260 Millimeter.

Bj. 1988–1994, 50 000–120 000 km
ab 4300 Euro



BMW R 100 GS

Zweiventiler-GS werden oft überteuert gehandelt, insbesondere als Paris-Dakar-Version mit 35-Liter-Tank. Der 60-PS-Flat-Twin ist jedoch noch immer voll pistentauglich und gilt zudem als wartungsfreundlich. Das 21-Zoll-Vorderrad und rund 230 Kilo Gewicht sind weitere Vorteile älterer Boxer-GS.

Traumroute Paris–Dakar

Die berühmt-berüchtigte Rallye Dakar wird schon lange nicht mehr in Afrika ausgetragen. Rekord-Weltreisender Nick Sanders nahm ihren Namen zum Anlass, allein und ohne gewertete Etappen von Paris nach Dakar zu fahren.



Auf Spurensuche **IN DER WÜSTE**



Auf einer kleinen Landzunge in einer abgelegenen Region des Niger steht eine Akazie, die dadurch auffällt, dass sie in dieser Wüste weit und breit der einzige Baum ist. Thierry Sabine, der französische Rennfahrer, der die Rallye Paris–Dakar erschaffen hat, starb 1986 bei einem Hubschrauberabsturz in der Nähe dieses Baumes. Auf einer Gedenktafel steht: „Für die, die kommen, eine Herausforderung, für die, die bleiben, ein Traum.“ Wie alle großen Zitate hat auch dieses etwas für jeden zu bieten.

Als Yamaha 2019 die Ténéré 700 auf den Markt brachte, schnappte ich mir ein paar Klamotten, etwas Werkzeug und eine Kamera und machte mich vom Werk in Saint-Quentin bei Paris aus auf die Suche nach dem Namen, der auf diesem Motorrad geschrieben steht.

Angesichts der engen Verbindung zur gleichnamigen Sandwüste forderte das Projekt von Anfang an Einfallsreichtum. Denn wegen der Unruhen und der potenziellen Aktivitäten der Rebellen würde ich

es nicht in die Ténéré im Süden der Sahara schaffen, außerdem kann es im Juli im Landesinneren extrem heiß werden. Ich hatte die Region bereits 1996 mit dem Fahrrad durchquert, Salah, die Hoggar-Berge, die Berge bei Airlit. Auch wenn ich das nicht wiederholen konnte, machte ich mich dennoch auf den Weg, um ein kleines bisschen Geschichte zu schreiben.

Profis wissen, dass es bis heute unmöglich ist, ein Motorrad zu bauen, das genauso gut für die Straße geeignet ist wie für das Gelände. Sitzhöhe, Tankinhalt,

TÉNÉRÉ bedeutet in der Sprache der Tuareg „Wüste“



Größe, Robustheit und Gewicht müssen in Einklang gebracht werden, um die Vielseitigkeit zu ermöglichen, die von einer Reiseenduro erwartet wird. Der erste Eindruck, den ich von der Yamaha hatte, war gut, und die hügelige Landschaft Frankreichs war wie immer ein Genuss. In einem der schönsten Länder der Welt braucht es nicht viel, und Motorradfahrer wie ich sitzen schwelgend vor Glück in den Cafés, als wären wir im Paradies. Erst als ich Stéphane Bouvet traf, der hier im Südosten Frankreichs den „TET“ verantwortet, sah ich die Pisten, die diese Jungs so eifrig promoten wollten. Der Trans Euro Trail (vorgestellt in MOTORRAD 15/2020) erstreckt sich über 51 000 Kilometer quer durch Europa und besteht aus Nebenstraßen und legal befahrbaren, nicht asphaltierten Wegen, die weitgehend frei von anderen Verkehrsteilnehmern sind. Es war vielleicht nicht genau die ursprüngliche Dakar-Route, aber es war definitiv „Off-Road“!

Durch die voll beladenen Alukoffer rechnete ich mit Problemen, aber das Fahrwerk schluckte selbst harte Spurrillen mit Leichtigkeit. Selbstverständlich spürt man das Gewicht, wenn man über eine holprige Piste auf eine enge Kurve zufährt. Aber mit vollgetankt gut 205 Kilo ist die Ténéré leicht genug, um sie nach einem Sturz wieder aufheben zu können. Den MT-07-Motor kenne ich gut aus der Tracer-Version, mit der ich im Winter davor durch Russland in die Mongolei gefahren bin, und war fest davon überzeugt: Mit diesem äußerst bewährten Reihentwin kam ich in Asien, etwa in der Wüste Gobi zurecht, also würde ich mich damit auch später in der Hitze der Sahara und im Atlasgebirge wohlfühlen. Nachdem ich bei der Markteinführung mit Projektleiter Takushiro Shiraishi gesprochen hatte, erklärte er mir: „Die für ein Offroad-Modell erforderliche Stärke bedeutet, dass wir ein Gleichgewicht beim Gewicht finden müssen. Ist es zu schwer, beeinträchtigt es das Fahrverhalten im Gelände, ist es zu leicht, ist es vielleicht nicht robust genug. Das ist eine Herausforderung. Macht man es zu wenig, was passiert dann auf der Autobahn bei hoher Geschwindigkeit?“

Egal, denn zunächst führte der TET weiter Richtung Pyrenäen, und als ich den Trail in Prades hinter mir ließ, war ich in einer idealen Position, um ein paar Kilometer nach Süden, nach Spanien zu fahren. Aber so sehr ich Frankreich und Spanien auch liebe, bei dieser Reise geht es nicht um Narbonne oder gar Granada, wo das Rennen 1998 vorbeiführte. In jenem Jahr hat Stéphane Peterhansel überzeugend gewonnen und damit die Tradition



Auch ich habe lange auf die Ténéré 700 gewartet und wollte unbedingt ihr erster Botschafter werden. Ich war aufgeregt, als ich durch das grüne Frankreich (oben) und dann über die felsigen Bergpisten von Marokko fuhr (Mitte), aber das Motorrad war leicht und einfach zu fahren. Es war eine schöne Abwechslung, eine Zeit lang so einfach zu leben. Schwer zu glauben, aber das Wasser aus den Brunnen war sehr kalt (unten)





Einfache Herbergen (oben), Viehwirtschaft und Nomaden (Mitte und unten): Für mich bedeutet Motorradfahren Freiheit, aber gleichzeitig fühle ich mich, als wäre ich in einer Zeitmaschine. Nachdem ich mein Zuhause verlassen habe, bin ich innerhalb weniger Tage in einer ganz fremden Welt. Manchmal denke ich, tausend Jahre zurückgereist zu sein, denn die Menschen führen ganz andere Leben, haben eine ganz andere Kultur



der Ténéré-Modelle würdig bereichert. Nachdem ich Spanien durchquert hatte, steuerte ich Erfoud und Errachidia in Marokko an, ich wollte zu den berühmten Dünen vom Erg Chebbi beim Wüstenort Merzouga.

Der Erg Chebbi ist der Ténéré-Wüste nicht unähnlich – sehr trocken, extrem heiß und fast ohne pflanzliches Leben. Der Name Ténéré stammt aus der Sprache der Tuareg und bedeutet „Land da draußen“, ähnlich wie Sahara, das arabische Wort für „Wüste“, das für die gesamte Region verwendet wird. Das ist jedoch nicht die ganze Ge-

schichte. Der „Arbre du Ténéré“ war eine weitere Akazie, die einst als der einsamste Baum der Welt galt. Bis sie 1973 von einem betrunkenen libyschen Lasterfahrer umgefahren wurde, war sie als der einzige Baum im Umkreis von 400 Kilometern bekannt und galt als Orientierungspunkt für Karawanen, die die Ténéré-Region durchquerten. Der einzige andere Baum, der auf einer Karte im Maßstab 1: 4 000 000 eingezeichnet ist, befindet sich etwas weiter nördlich und ist, wie wir wissen, der Baum von Thierry Sabine. In den großen alten Tagen der „Paris–Dakar“ inspirierte er uns alle mit seinen Ideen. Als er sich 1977 beim

Rennen Abidjan–Nizza in der Wüste verirrt, träumte er von einem transkontinentalen Motorradrennen, das bei jedem, in dem ein Abenteuer steckt, Bewunderung, aber auch Beklemmung auslöst. Trotzdem: Wir alle wollten dabei sein. Mit dem Motorrad durch die Dünen brettern und unser Können im Licht der untergehenden Sonne beweisen. Den eigenen Namen auf der Starterliste der Dakar-Rallye zu lesen, bedeutete, Teil einer Zeremonie zu sein, die nur wenige versuchen, geschweige denn bestehen würden. Noch heute ist die „Dakar“, wie sie nun genannt wird, zu Recht ein Synonym für einen heroischen

Der **REIHENTWIN** fühlt sich auch in der Hitze der Wüste wohl





Man hat das Gefühl, dass alles bald wieder zu **STAUB** wird

Wettbewerb, der von seinen Teilnehmern manchmal Übermenschliches verlangt.

Nicht weit vom Erg Chebbi entfernt, wurde mein Hotel „Maison Merzouga“ bei Einbruch der Dunkelheit zum Treffpunkt für Fledermäuse, die laut meinem Freund Ali aus weit entfernten Dörfern angereist waren. Ich weiß nicht, woher er das wusste, aber er war Berber, und sie wissen solche Dinge einfach. Sie wissen, wann es regnen wird, schon Wochen im Voraus, und wenn der Mond in einer bestimmten Phase steht, vielleicht mit gerade genug Staub aus der Wüste, dann würde das Wasser zurückkommen und alles wieder grün machen. Ich nenne es die Weisheit der Alten. Es ist häufig nicht Wissen, das uns Menschen fehlt, sondern ein Grund, Dinge verstehen zu wollen und herauszufinden, warum wir bestimmte Dinge tun. Zum Beispiel warum man mit dem Motorrad durch die Wüste fährt. Warum? Ich halte es für eine Illusion, dass wir unsere Maschinen nur zum Spaß fahren. Das stimmt zwar, ist

aber nicht alles. Wir fahren auch, um unser Bewusstsein zu schärfen. Denn jedes Mal, wenn wir etwas Neues sehen oder eine andere Trockenheit der Wüste verspüren, wollen wir mehr davon, auch wenn wir akzeptieren, dass die Zeit dafür endlich ist.

Vor dreißig Jahren war Merzouga nur ein Name für ein paar Zelte und vorbeiziehende Kamele. Die Familie von Ali war ein Nomadenvolk, das die kurze Strecke nach Algerien ging, bevor es zurückkam, um sich niederzulassen. Damals gab es eine Quelle, die manchmal ein Fluss war, und reichlich Dattelpalmen standen in einem Hain aus grünen Oliven. Heute sind die Pflanzen und Früchte kleiner als früher, und man hat das Gefühl, dass sich alles bald wieder in Staub verwandeln wird.

Ob die Dakar hier einmal entlangführte, weiß ich nicht, aber in diesem Moment war es mir auch egal, denn die Nebestrecke nach Imilchil war einfach herrlich: Wohltuende Geräusche vom Motor, die-





Mit diesem „Gentleman der Straße“ fühlte ich mich sehr verbunden: Er schläft, wo er kann, und isst, was er hat (oben). Für mich wurde schnell klar: Die 700er ist das vielseitigste Motorrad, das ich je gefahren bin (Mitte). Ein gelungenes Familienfoto (unten). Aufgrund ihres Lächelns könnte man meinen, dass alles in Ordnung ist, dabei haben sie mit Krankheiten und Armut zu kämpfen



REISE-BOX

MOTORRAD action team



Foto: Dirk Schäfer

PYRENÄEN

Sie strecken sich vom Atlantik bis ans Mittelmeer, trennen den iberischen vom galizischen Kulturraum. Gleichzeitig vereinen sie Motorradfahrer aller Art, die wissen, dass die Pyrenäen zum fahrerisch Genialsten gehören, was diese Welt uns Bikern zu bieten hat.

TERMIN

TOUR-NR. 10621

16.06.–25.06.2022

1949 Euro



Foto: Malik Altmann

PYRENÄEN ON/OFF

Über kleinste Pfade auf spannender Erkundungstour durch das französisch-spanische Grenzgebiet. Unser Ausgangsort am Fuße des Pic du Canigou ist durch sein mediterranes Klima und die beeindruckende Naturvielfalt der Pyrenäen ideal für ausgedehnte Motorradtouren in die Umgebung.

TERMIN

TOUR-NR. 10741

18.09.–24.09.2022

1249 Euro



MOTORRAD action team, 70162 Stuttgart,
Telefon 07 11/182-1977, E-Mail: info@actionteam.de
Internet: event.motorpresse.de/motorrad/reisen/

REISEN TRAININGS ENDURO EVENTS

Perfektionieren Sie Ihre Planung

Ob nah oder fern, ob für zwei Wochen oder gar für ein paar Monate: Jede Reise beginnt meist mit einer Planung. Auch wenn sich nicht alles vorhersehen lässt – je besser Sie vorbereitet sind, desto mehr können Sie die Tour genießen. Nick Sanders hat dafür ein paar einfache, aber wertvolle Tipps parat. Und wenn es doch ein Problem gibt, sehen Sie es wie Nick einfach als Teil der Erfahrung an.

Wo fange ich überhaupt an?

Abenteuerreisen sind eine Frage der Einstellung, denn das Zeug dazu hat jeder. Allen, die etwas unsicher sind, gerade in dieser Zeit, empfehle ich, mit einer simplen Liste anzufangen. „Machen/Nicht machen!“, „Warum/Warum nicht?“, Pro und Contra – hat für mich immer funktioniert. Jede Reise verändert das Leben und das meist zum Positiven. Fragen Sie sich: Was erwarte ich? Was möchte ich sehen? Markieren Sie Orte und Straßen, informieren Sie sich über Fähren, Flüge, Grenzschießungen, aber auch über die politische Lage und die Geografie. Ist es die Strecke oder die fremde Kultur, die Ihr Reisefieber befeuert? Erstellen Sie daraus eine To-do-Liste. Wenn Ihre Tour nicht ein paar Tage, sondern Wochen oder gar Monate dauern wird, gibt es einen weiteren, wichtigen Punkt: die Zeit, die Sie nicht zu Hause verbringen werden. Bedenken Sie, wie diese Zeit für Ihre Familie sein wird, spätestens hier wird für viele eine Grenze liegen. Treffen Sie die Entscheidung: fahren oder zu Hause bleiben. Ihre Pro- und Contra-Liste kann Ihnen dabei helfen. Stellen Sie sich Ihre Listen und Notizen einfach wie die Fäden eines fliegenden Teppichs vor. Wenn Sie alles zusammengefügt haben, trägt er Sie überall hin.

Wie entscheide ich, welche Ausrüstung ich brauche?

Der größte Fehler beim Packen ist es, Dinge „nur für den Fall“ mitzunehmen. Wenn Sie sich auf die Reise vorbereiten, breiten Sie Ihre gesamte Kleidung aus und berechnen das Budget. Lassen Sie die Hälfte der Klamotten weg und verdoppeln Sie das Geld. Kleinigkeiten lassen sich zwar immer irgendwo unterbringen, aber wahlloses Packen hat mit einem Abenteuertrip nichts zu tun. Unnötiges Gewicht belastet nicht nur das Motorrad. Je mehr man mitnimmt, desto mehr muss man ständig ein- und auspacken, desto mehr kann man auch verlieren. Denken Sie auch an die Zeit, die dabei draufgeht! Ich trinke lieber ein kaltes Bier in der heißen Sonne, als mich mit diesem oder jenem Ersatzteil herumzuschlagen, von dem ich zu spät merke, dass ich es nicht brauche. Hinterfragen Sie jeden Gegenstand, denn wenn Sie nicht lernen, für das bevorstehende Abenteuer zu packen, werden Sie packen, als hätten Sie Ihr Zuhause nie verlassen. Abgesehen von Campingutensilien, Telefon und Kreditkarte: Was brauchen Sie wirklich? Reduzieren Sie den Kram auf ein Minimum.

Kann man wirklich alles planen?

„Das Fahrrad ist nicht alles“, sagte ein berühmter Sieger der Tour de France. Nehmen

Sie kein anfälliges Motorrad, aber auch Sie als Fahrer müssen gut auf die Herausforderung vorbereitet sein. Denken Sie auch an Ihre Gesundheit. Wie steht es um Ihren Cholesterinspiegel, um Ihr Gewicht? Hat Ihr Arzt Sie als einigermaßen fit eingestuft? An so was denkt man vielleicht, wenn man in die Wüste Gobi fahren will, aber es gibt auch in Europa abgelegene Gegenden, in denen Ihr Handy keinen Empfang hat. Was tun Sie also, wenn Sie sich plötzlich nicht mehr so gut fühlen? Überlegen Sie sich, ein GPS-Ortungssystem zu nutzen. Garmin InReach oder SPOT Messenger können im Notfall ein SOS-Signal senden. Denken Sie trotzdem an das, was am häufigsten schiefliegt. Lernen Sie, wie man Reifen flickt, kaputte Hebel ersetzt und wie man Sicherungen wechselt.

Wie kann ich die perfekte Route planen?

Geld ist nur selten der limitierende Faktor, meistens ist es die Zeit. Es geht nicht um die Entfernung oder darum, an Orte zu fahren, von denen bisher nur wenige von uns gehört haben, sondern um ganz einfache Dinge: dieser Wald, diese unklassifizierte Straße, die sich diese Berge hinauf- und hinunterschlingelt, die Anziehungskraft der Wildnis. Auch im Heimatland gibt es atemberaubende, abgeschiedene Gegenden, man muss nur hinfahren. Auf vielen Straßenkarten weisen grüne Markierungen auf besonders schöne Straßen hin. Warum also die Autobahn nehmen? Die Reise beginnt, wenn Sie den Motor anlassen, also sollten Sie sich überlegen, ob Sie nicht jeden Kilometer davon genießen wollen.

Was man in fremden Gefilden tun sollte (und was nicht...)

Nehmen Sie einen Sprachführer mit. Lächeln Sie. Wenn Sie einen guten Tipp bekommen, laden Sie jemanden auf einen Kaffee ein. Lernen Sie die Wörter „bitte“ und „danke“ in der Landessprache. Kaufen Sie eine lokale SIM-Karte. Schreiben Sie eine Liste mit Telefonnummern, die Sie im Notfall wählen können. Weiß jemand zu Hause, wo Sie sind? Warum fahren Sie nicht mit einem Partner oder einem Kumpel? Nehmen Sie Ihre Frau mit, oder lassen Sie sich von ihr mitnehmen. Schließen Sie Ihr Motorrad immer ab. Betrinken Sie sich nicht mit jemandem, den Sie gerade erst kennengelernt haben. Werden Sie niemals wütend, egal in welcher Situation.

Wie man Grenzbeamte besticht

Vergessen Sie das, was sie in Filmen gesehen haben. Wenn Sie einen 20-Dollar-Schein in den Pass stecken, wette ich das Doppelte,

dass Sie das Geld zurückbekommen, der Pass einbehalten und die Kacke am Dampfen sein wird. In manchen Fällen muss Schmiergeld jedoch als Gebühr betrachtet werden und löst womöglich eine ansonsten ausweglose Situation. Moderne Grenzen haben aber transparente und geregelte Abläufe, weshalb ich so etwas normalerweise nie tun würde. Wenn Sie die Grenzschützer gut behandeln, freundlich und geduldig sind, während sie Ihre Dokumente bearbeiten, nehmen sie vielleicht eine Dose Cola als Dankeschön an.

Wie man Probleme vermeidet

Wenn man wüsste, wann Ärger droht, würde man ihn wohl vermeiden – doch so einfach ist es nicht. Beim Motorradfahren, aber auch beim Reisen basiert alles auf einem quantifizierbaren Risiko. Als ich mit meiner Yamaha R1 bei 50 Grad Celsius durch die Wüste fuhr, lief der Kühler zwölf Stunden am Tag. Da die Yamaha auch 83-Oktan-Kraftstoffvertrag, schätzte ich sie als robuste Maschine ein, die mit allem fertigwerden würde. Meine Risikoeinschätzung war richtig. Hinterfragen Sie also nicht nur die Geschwindigkeit und den Bremsweg, sondern auch Ihre Reiseplanung:

- **500 Kilometer am Tag** sind für jeden mehr als genug. Suchen Sie früh genug einen Platz zum Übernachten, genießen Sie ein Bier und klopfen Sie sich auf die Schulter für das, was Sie geschafft haben.
- **Außerhalb der Sichtweite campen** garantiert eine ruhige Nacht. Verstauen Sie Lebensmittel außerhalb des Zeltens in Packtaschen und schließen Sie Ihr Motorrad ab.
- **Verlassen Sie sich nie allein aufs Navi**, nehmen Sie auch eine Karte mit!
- **Behalten Sie das im Auge, was man mit Geld nicht kaufen kann:** Zeit. Gesundheit. Zufriedenheit. Geduld. Respekt. Liebe. Vertrauen. Gesunden Menschenverstand.
- **Informieren Sie sich bei den Einheimischen**, bleiben Sie stehen und grüßen Sie die Kinder, die Mütter und Väter. Winken Sie und seien Sie freundlich! Selbst in einer zwielichtigen Gegend verringern Sie dadurch die Wahrscheinlichkeit, dass etwas Schlimmes passiert oder Ihr Motorrad geklaut wird.
- **Seien Sie sich bewusst**, dass Sie auf einer wunderbaren Maschine sitzen, die Sie überall hinbringen kann. Je weiter Sie fahren, desto weiter reisen Sie in der Zeit zurück. Und auch, wenn man vielleicht nicht alles im Leben bekommt – auf einem Motorrad wird einem mehr als genug gegeben!



Zu seiner Reise nach Dakar hat Nick Sanders auch einen halbstündigen Film zusammengeschnitten. Einfach bei Youtube die Begriffe „Nick Sanders Paris Dakar“ eingeben

Auf meinem Weg durch die Wüste begegnete ich häufig Nomaden und ihren Tieren

sem munteren Gesellen, hallten von den Felswänden. Weiter ging es nach Süden, und als ich schließlich Dakar erreichte und am Ufer des legendären Lac Rose stand, ehemals Zieleinfahrt bei der Rallye, drehte ich um und fuhr ohne Probleme in acht Tagen zurück nach Hause. So konnte ich dieses Motorrad wirklich unter allen Bedingungen testen, und es hielt, was es versprochen hatte. Ich war begeistert!

Zur Perfektion jeder Reise gehört, dass etwas zur richtigen Zeit am richtigen Ort geschieht und man dabei das Richtige tut. Thierry Sabine hat die Dakar geschaffen. Stéphane Peterhansel hat gezeigt, wie man sie richtig fährt, und spornte damit Nachahmer an. Ich konnte, wie auch andere Langstreckenfahrer, etwa Helge Pedersen oder Emilio Scotto und vor uns Ted Simon und Robert Edison Fulton, einen

Rahmen für bestimmte Abenteuerreisen etablieren. Dabei habe ich gelernt, dass das Warten auf eine bestimmte Reise manchmal genauso prägen kann wie das Unterwegssein selbst. ■

Autor: Nick Sanders
unterwegs@motorradonline.de
 Fotos: Nick Sanders, Youtube (1)



Zur Person

Nick Sanders umrundete die Welt sieben Mal mit dem Motorrad. 1992 wagte er die „Circumnavigation“ auf einer Enfield Bullet 500, 2005 mit der Yamaha R1, 2011 düste er in 49 Tagen von Alaska nach Feuerland und retour auf der XT 1200 Super Ténéré. Zuletzt war „Quick Nick“ mit einer Indian FTR 1200 auf dem Weg nach Istanbul. Er hält übrigens auch Lizenzen für Ultraleichtflugzeuge und Heißluftballons. www.nicksanders.com

MotoGP-Star Danilo Petrucci startet bei der Dakar-Rallye



SCHARF ABGEBOGEN

Ein extremeres Jobhopping gab es im Motorradsport wohl noch nie. Nach zehn Jahren in der MotoGP-Klasse biegt KTM-Werkspilot Danilo Petrucci (#9) ins Gelände ab. Der 31-jährige Italiener startet am 1. Januar 2022 bei der Rallye Dakar.





Auf Kampflinie: der erste MotoGP-Laufsieg von Petrucci (noch hinten) vor Márquez und Dovizioso (noch vorn) beim Ducati-Heimrennen 2019 in Mugello – ein Triumphzug in Rot

Danilo Petrucci hat keine Idole. Dies ist auch gut so. Denn für seine neuesten sportlichen Pläne gibt es keine Vorbilder. Der 31-Jährige wird am 1. Januar 2022 bei der Königin der Wüstenrallyes, der Dakar, von der Startrampe rollen – zehn Wochen nachdem er sich beim GP von Valencia aus der Königsdisziplin des Straßenrennsports verabschiedet hat. Ein Jahrzehnt lang hatte sich der Italiener in der MotoGP-Klasse mit den Besten der Besten angelegt. Aus heutiger Sicht wirkt sein Einstieg in die Glamourwelt des MotoGP im Jahr 2012 wie eine Zeitreise in eine andere Epoche. Stehen mittlerweile ausschließlich Werks- beziehungsweise weitgehend konkurrenzfähige Kundenmaschinen in der motorradsportlichen Premier League am Start, saß Petrucci auf einer Aprilia des chronisch unterfinanzierten Ioda-Teams. Eigenbau-Rahmen, Superbike-Motor von Aprilia, beim Topspeed fehlten dem nach der damals gültigen Claiming Rule aufgebauten Bike 35 km/h. Ein Symbol für die Karriere des in Terni, 100 Kilometer nördlich von Rom aufgewachsenen Rennfahrers. Die Leichtigkeit eines Megatalents wie Marc Márquez oder wohlhabende Förderer wie Fabio Quartararo besaß der stille Danilo nie. Ausbildung in der

Geschafft: Selbst im erfolgreichsten Moment seiner Karriere bleibt der introvertierte Italiener gefasst



Polizeischule statt Rennsport-Förderkader, Bodenständigkeit statt Senkrechtstart. Sein Weg war immer der mühsamere. Der ihn aber dennoch weiter nach oben führte als der der meisten Racing-Starlets.

Zunächst in die Squadra von Pramac, dem bis heute von einem italienischen Hersteller von Stromaggregaten finan-

zierten Ducati-MotoGP-Kundenteam, ab der Saison 2019 als Nachfolger von Jorge Lorenzo im Ducati-Werksteam. Dann kam dieser Tag in Mugello. Im Dreikampf mit Andrea Dovizioso und Marc Márquez setzte sich Petrucci beim Heimrennen von Ducati durch. Eine Sensation. „Ich erinnere mich, dass ich auf dem Heimweg auf



Auf verlorenem Posten:
Zu groß, zu schwer – Petrucci's Figur und die KTM RC16 harmonisierten nie



Ohne die Desmo-Power der Ducati suchte Petrucci in der Saison 2021 vergeblich nach der Erfolgsspur

einer Autobahn-Raststätte angehalten habe, um etwas von McDonald's zu holen. Plötzlich umringten mich so viele Menschen, die mir gratulieren wollten, dass es für mich unmöglich war, hineinzugehen. Also brachte mir das Personal eine Tasche mit ein paar Hamburgern heraus“, schmunzelt Petrucci noch heute. Die Begeisterung der Massen – sicherlich einer der entscheidendsten Faktoren für die Motivation und Erfolge der Motorrad-Rennfahrer in Italien – erlebte Petrucci auch nach seinem zweiten und letzten MotoGP-Sieg ein Jahr später in Le Mans. „Wir fuhren in dieser Nacht nach Hause. In Terni gibt es eine Stahlfabrik. Davor hielt sich eine Menschenmenge auf. Ich vermutete, dass es streikende Arbeiter waren. Doch dann kamen wir näher, und ich sah, dass die Menschen Petrucci-Flaggen schwenkten.“

HELD DER ARBEIT – DIE LEICHTIGKEIT EINES MEGATALENTS WIE MARC MÁRQUEZ BESASS DANILO PETRUCCI NIE



Ist es paradox, ausgerechnet in der staubtrockenen Wüste zu neuen Ufern aufzubrechen?

Danilo Petrucci

Geboren am 24. Oktober 1990
Wohnort: Terni/I

2007: Superstock-EM 600, 27. Platz, Yamaha
2008: Superstock-EM 600, 7. Platz, Yamaha
2009: Superstock-EM 600, 4. Platz, Yamaha
2010: Superstock-1000-Weltcup, 9. Platz, Kawasaki
2011: Superstock-1000-Weltcup, 2. Platz, Ducati
2012: MotoGP-WM, 19. Platz, Ioda-Aprilia/BMW
2013: MotoGP-WM, 17. Platz, Suter-BMW
2014: MotoGP-WM, 20. Platz, Ioda-Aprilia
2015: MotoGP-WM, 10. Platz, Ducati
2016: MotoGP-WM, 14. Platz, Ducati
2017: MotoGP-WM, 8. Platz, Ducati
2018: MotoGP-WM, 8. Platz, Ducati
2019: MotoGP-WM, 6. Platz, Ducati
2020: MotoGP-WM, 12. Platz, Ducati
2021: MotoGP-WM, 21. Platz, KTM



„DANILO IST EIN EHRLICHER UND ANSTÄNDIGER KERL. SOLCHE TYPEN PASSEN ZU KTM“

Heinz Kinigadner, KTM-Ikone und Ex-Dakar-Pilot

Die Erfolge retteten Danilos Job nicht vor der Verjüngungskur von Ducati. Wie Kollege Dovizioso musste auch Petrucci den für das Jahr 2021 neu verpflichteten Jungstars der Bologneser Equipe, Francesco Bagnaia (24) und Jack Miller (26), weichen. Doch nicht nur das Alter machte Petrucci angreifbar, sondern auch seine Figur. 1,81 Meter und 82 Kilogramm gelten im MotoGP-Zirkus geradezu als elefantös. Zum Vergleich: Marc Márquez ist 1,69 Meter groß und 65 Kilo leicht.

Ein Aspekt, der Petrucci letztlich seine MotoGP-Karriere kosten sollte. Denn ohne die überlegene Desmo-Power der Ducati stand er nach seinem Wechsel zu KTM auf verlorenem Posten. „Bei 0,7 Sekunden zwischen der Pole Position und Platz zehn in der Startaufstellung zählt jedes Detail. Deshalb sind die Motorräder für Jockeys

gebaut, nicht für Boxer. Ich musste andere Fahrwerkeinstellungen wählen, war auf den Geraden langsamer als die Teamkollegen, und mein Gewicht ließ die Reifen schneller verschleifen“, analysiert Petrucci in der Retrospektive den Anfang vom Ende seiner MotoGP-Karriere. Auf WM-Rang 21 mit einem einzigen Highlight in der Saison 2021 (Platz fünf in Le Mans) verlässt der Mann aus Umbrien nun das Oberhaus des Motorradsports.

Die Erinnerungen bleiben. Und auch die enge Freundschaft mit Valentino Rossi. „Eines der coolsten Dinge an Valentino ist, dass er, obwohl er es liebt, Rennen zu fahren, weiß, wann er aufhören muss, an Rennen zu denken. Wenn wir beim Abendessen sind und zwei oder drei oder vier Flaschen Wein trinken, dann gehen

wir am Tag danach ans Meer und trainieren nicht“, offenbart Danilo eine in der Öffentlichkeit wenig bekannte Seite des kürzlich zurückgetretenen Superstars. Und fährt fort: „Nach Barcelona 2016 kam Valentino am Dienstag um Mitternacht auf Ibiza an. Wir aßen zu Abend, und dann blieben wir die ganze Nacht wach. Für ihn ist das normal. Er sagte: ‚Danilo, wir haben zwei Wochen statt einer bis zum nächsten Rennen.‘“

Die Lebensfreude und Umtriebigkeit Rossi imponiert dem eher introvertierten Petrucci. Vielleicht ein Grund, der ihn vor einem Jahr dazu brachte, in den Rallyesport hineinzuschnuppern – und gleich für eine Sensation zu sorgen. Bei der Sardinien-Rallye lag der Newcomer nach zwei Tagen auf Rang fünf, bevor das Rennen nach einem Unfall abgebrochen wurde.

Ausgabe Nr. 53

DEUTSCHLAND 9,90 €

MOTORRAD
KATALOG
2022

53. AUSGABE - DAS STANDARDWERK SEIT 1970

MOTORRAD KATALOG

DAS ORIGINAL
Neue Bikes und
Roller für 2022
auf prallen 256
Seiten!



Ducati
Multistrada V4 Pikes Peak



Yamaha
XSR 900



Triumph
Tiger Sport 660



BMW
K 1600 GT



Kawasaki
Z 650 RS

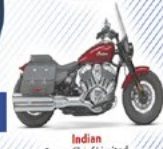


CFMoto
800 MT

JAHRGANG 2022



Husqvarna
Norden 901



Indian
Super Chief Limited



Yamaha
R7



Aprilia
Tuareg 660



Ducati
Streetfighter V2



Honda
CB 500 X



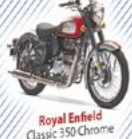
Suzuki
GSX-S 1000 GT



Triumph
Speed Triple 1200 RR



Suzuki
Hayabusa



Royal Enfield
Classic 350 Chrome



Harley-Davidson
Electra Glide Revival



Honda
NT 1100



Moto Guzzi
V100 Mandello



Vespa
GTS 300 Racing Sixties



Brixton
Cromwell 1200

- + 125er
- + Roller
- + 50er
- + E-Bikes
- + Motocross
- + Trial
- + Enduro
- + Supermoto
- + Adressen

Übersicht: Technische Daten auf 30 Seiten

Die Zeit vertreiben, bis es wieder in den Sattel geht: Der MOTORRAD KATALOG 2022 zeigt die Modelle der neuen Saison. Ob Motorräder, 125er oder Roller: Hier wird jeder fündig.

**AB 14.12.
AM KIOSK!**

DIREKTBESTELLUNG:
[MOTORRADONLINE.DE/SONDERHEFTE](https://www.motorradonline.de/sonderhefte)

Die Begeisterung für die Disziplin teilt er sich mit seinem bisherigen Arbeitgeber. „Danilo ist ein anständiger, grundehrlicher Kerl. Solche Typen passen zu KTM. Seit er mit der Idee kam, die Dakar fahren zu wollen, helfen wir ihm, wo wir können“, unterstützt KTM-Ikone und zweifacher Motocross-Weltmeister (1984 und 1985) Heinz Kinigadner Petruccis Ambitionen in der Wüste. Im Oktober durfte das Dakar-Greenhorn bereits mit den Werksteams der Konzernmarken KTM, GasGas und Husqvarna (siehe rechte Seite) in Dubai trainieren – und sich an das radikale Rallye-Bike (450-cm³-Single, 66 PS, 174 kg vollgetankt, 1000 mm Sitzhöhe) genauso gewöhnen wie an die Orientierung per Roadbook. „Einmal habe ich mich ziemlich verfranzt und bin fast über die Grenze zum Oman gefahren. Ich erreichte das Hotel erst tief in der Nacht. Die anderen sagten, das sei am Anfang normal“, tröstete sich Petrucci über den navigatorischen Fauxpas hinweg. Spurlos geht das motorsportliche Jobhopping wohl dennoch nicht an seinem Inneren vorbei. „Ich war eines Morgens wieder allein unterwegs. Bei einer Pause mitten in der Wüste ploppten diese Gedanken in meinem Kopf auf. Ich dachte, fuck – wohin haben mich mein Leben und der Motorradsport gebracht? Dann konnte ich die Tränen nicht mehr zurückhalten.“

Sportlichen Druck gibt es trotz der Hilfestellung von KTM nicht. „Danilo soll sich die Landschaft anschauen und vernünftig bleiben. Ein Resultat zwischen Platz 30 und 50 ist realistisch. Und wenn er meint, unter den Top Ten mitfahren zu können, nehmen wir ihn einfach aus dem Rennen“, schmunzelt Kini. Der Österreicher weiß, wovon er spricht. In den Neunzigerjahren nahm der 61-Jährige selbst sieben Mal an der Dakar teil. Das Ziel erreichte er trotz elf Etappensiegen aber nie.

Allen Beschwichtigungen zum Trotz werden die Aufwärmübungen des Ex-GP-Stars in der neuen Disziplin wahrscheinlich ziemlich aufmerksam verfolgt werden. Schließlich ist es genau 20 Jahre her, dass Fabrizio Meoni im Jahr 2002 als letzter Italiener bei der Dakar siegte. Wer in der kommenden Silvesternacht jemandem viel Glück wünschen möchte, der sollte in diesem Jahr vielleicht auch Danilo Petrucci mit einschließen. Er wird es ab dem Neujahrstag gut gebrauchen können. ■



Autor: Mat Oxley und Peter Mayer
peter@motorradonline.de

Fotos: KTM (2), Jörg Mitter/Limex Images, Heinz Mitterbauer, Mat Oxley (4), Philip Platzer/Red Bull Content Pool

Von Nowosibirsk bis Gibraltar ...

... führt die Rallye Dakar nicht. Dennoch vermittelt dieser Vergleich eindrücklich die Distanz, die beim 8375 Kilometer langen Rennen durch die Wüsten Saudi-Arabiens zurückgelegt wird. 149 Motorradfahrer werden am 1. Januar 2022 am Start stehen.



Es ist ziemlich wahrscheinlich, dass sich Danilo Petrucci und Mike Wiedemann am Neujahrstag 2022 persönlich viel Glück für ihre Dakar-Premiere wünschen können. Schließlich wird der MotoGP-Star mit der Startnummer 90 nur wenige Sekunden vor dem mit der Startnummer 91 fahrenden Deutschen von der Startrampe in der saudi-arabischen Hafenstadt Jeddah rollen. Für Mike Wiedemann, dessen Vorbereitung MOTORRAD mit der Reihe „Projekt Dakar“ während des vergangenen Jahres begleitete, bedeutet der Start bei der Mutter aller Wüstenrallyes den Endspurt auf dem Weg zu einem außergewöhnlichen sportlichen Ziel.

Alle Vorarbeiten des 23-Jährigen sind abgeschlossen, die KTM 450 Rally Factory Replica sowie die Fahrerausrüstung gemeinsam mit dem gesamten Fahrzeug-Tross der Rallye vom Hafen Marseille nach Saudi-Arabien verschifft. Dort werden die Herausforderungen dem Anspruch der Dakar als härteste Wüstenrallye entsprechen. Neben der Gesamtdistanz (8375 km) fließt auch die jeweilige Länge der insgesamt 13 Etappen Respekt



Mike Wiedemann (dann mit der #91) wird am 1. Januar von der Dakar-Startrampe rollen – nur Sekunden hinter Danilo Petrucci (#90)

ein. Täglich müssen Entfernungen zwischen 500 und 834 Kilometern zurückgelegt werden. Um im Bild des obigen Vorspanns zu bleiben: Die längste Etappe entspricht der Distanz zwischen Hannover und Garmisch. Der größte Teil davon im Gelände, ungefähr die Hälfte der Strecke auf Zeit. Mit dabei sind übrigens auch drei weitere deutschsprachige Piloten: die beiden Hamburger Brüder Stephan und Thomas Preuss sowie der Österreicher Wolfgang Payr.



Zwei Wochen am Limit: Die härteste Rallye der Welt wird ihrem Ruf wieder gerecht



GasGas Daniel Sanders (AUS), Sam Sunderland (GB)



Husqvarna Luciano Benavides (ARG), Skyler Howes (USA)



KTM Kevin Benavides (ARG), Toby Price (AUS), Matthias Walkner (A)

Die Stunde der Wahrheit wird am 1. Januar vor allem für die Werksteams schlagen. Die offiziellen Abordnungen der KTM-Konzernmarken (KTM, Husqvarna, GasGas) eint ein gemeinsames Ziel: den Dakar-Sieg wieder nach Mattighofen zu holen. Diesen Triumph mussten die Österreicher in den vergangenen beiden Jahren nämlich Honda (2020: Ricky Brabec, 2021: Kevin Benavides) überlassen. Lediglich Außenseiterchancen dürfte die traditionell von der französischen Niederlassung ins Feld geschickte Yamaha-Delegation um Kapitän Adrien van Beveren besitzen.

Aus deutscher Sicht ist besonders der Auftritt von Hero interessant. Das Rallye-Engagement des indischen Giganten – nach eigenen Angaben zweitgrößter Motorrad-Hersteller der Welt – setzt das bayrische Speedbrain-Team um. Verletzungen dünnten allerdings jüngst den Fahrerkader der Equipe aus Rosenheim aus. Sebastian Bühler, in Portugal aufgewachsener Sohn deutscher Eltern, brach sich sieben Wochen vor der Dakar bei der Abu Dhabi-Rallye den Oberschenkel, der Argentinier Franco Caimi beim Training in Dubai den Unterarm.



Hero Joaquim Rodrigues (P), Aaron Maré (ZA)



Sherco Lorenzo Santolino (E), Rui Gonçalves (P), Koitha Veetil Harith Noah (IND)



Honda Joan Barreda (E), Ricky Brabec (USA), José Ignacio Cornejo (CHL), Pablo Quintanilla (CHL)



Yamaha Adrien van Beveren (F), Ross Branch (BWA), Andrew Short (USA)

Foto: Cristiano Barni (2), Hero, Honda, GasGas, Husqvarna, KTM, Sherco, Yamaha

ROCK 'N' ROLL

Schottern durch Wald und Berge, in Form von Rallye, Raid oder Geländespiel? Wir empfehlen die wichtigsten Events für Amateur-Adventure-Rider.

Nur in wenigen Regionen Europas kann man Schotterpisten, Wald- und Feldwege legal mit dem Motorrad befahren. Dennoch: Es gibt organisierte Events für Adventure Bikes – zumeist Schottertouren (mit und ohne Wertung) speziell für Zweizylindermaschinen. Auch in Deutschland, aber ungleich mehr in Italien. Auf der Erfolgswelle von Szene-Highlights wie Hardalpi-tour (HAT) oder Transitalia Marathon und neuen, tatsächlich geländetauglichen Maxi-Enduros etablieren sich dort seit fast 20 Jahren immer mehr navigierte Offroad-Events. Bis auf wenige Ausnahmen (Balkan, Rumänien) gibt es in anderen europäischen Ländern ansonsten kaum Angebote für „Dickschiffe“, für Sportenduros schon eher. Wir haben daher die interessantesten Veranstaltungen gelistet, die durch Navigationsaufgaben und zum Teil lange und anspruchsvolle Etappen etwas „Rallye-Fieber“ aufkommen lassen. Fast alle sind mit einer Tagestour von Süddeutschland aus zu erreichen. Auch auf Achse. ■



Autor: Thorsten Dentges
thorsten@motorradonline.de

Foto: Markus Jahn



Events in Deutschland

Titel	Beschreibung
Blue Day Roadbook Rallye	Einziges Roadbook-Rallye in Deutschland mit Wertung über Straße/Gelände im Thüringer Wald. Es gibt Aufgaben wie bei einer Schnitzeljagd. On- und offroad (50/50).
Touratech Active Adventure	Diverse Offroad-Parcours mit Verbindungsstrecken, über zwei Tage. Camp, Start- und Treffpunkt in Niedereschach (Schwarzwald) auf dem Werksgelände von Touratech.

Events im Ausland

HAT Master Balkans	Für Adventure Bikes über 150 Kilo anspruchsvolle 6-Tages-Tour durch sieben Balkanstaaten. Navigation mit GPS, über einen Tracker werden die Routen überwacht und prämiert.
Enduromania	Seit über 25 Jahren in Rumäniens Westkarpaten: Enduro-wander-Camp mit Spielcharakter. Unterschiedlich schwierige Kontrollpunkte werden angefahren und gesammelt.
HAT Sanremo-Sestriere	Navigiertes Raid über Nebenstraßen und Schotterpisten von Sanremo nach Sestriere. Die Mutter der Adventure-Raids in Europa mit bis zu 500 Teilnehmern.
Sardegna Gran Tour	Viertägige On/Off (30/70) sporttouristische Fahrt auf überwiegend Schotterstrecken mit drei GPS-navigierten Etappen auf der italienischen Insel Sardinien.
Swank Rally Sardegna	Technisch teils anspruchsvolles viertägiges On-/Off-Raid (50/50) mit Prolog-Start auf Motocross-Strecke bei Mailand. Getrennte Wertung für Vintage-Enduros.
Alp Tourist Trophy Liguria	GPS-Navigation, zwei Etappen mit Sonderprüfungen ohne Tracks; die Fahrer müssen die geeignete Strecke selbst in vorgegebenen Sollzeiten finden und fahren.
Alp Tourist Trophy Veneto	Teilnehmer (auch Sportenduristen) der „Adventure Challenge“-Klasse fahren in Wertung, ansonsten Kategorie „Raid“. Die Strecken sind für Reiseenduros ausgelegt.
Gibraltar Race 2022	Die „europäische Dakar“: Marathonwettbewerb mit anspruchsvoller Navigation und Wertung in diversen Kategorien. Gute Ausdauer und Fitness sind Voraussetzung.
Transitalia Marathon	Mehrtägiges, sehr anspruchsvolles Rallye-Raid über fünf Etappen. Einschreibung ab 1. Februar, in der Vergangenheit meist innerhalb weniger Minuten ausgebucht.
Titano Heritage	On-/Off-Raid über drei Etappen für Fahrer von älteren Maxi-Enduros und klassischer Geländemaschinen bei Rimini. Verschiedene Wertungen nach Fahrzeugklasse.
Sardegna Legend Rally	Dreitägiges sporttouristisches Amateur-Raid mit Basis an der Westküste Sardinien in Arborea. Anspruchsvolle Navigation mittels Roadbook oder GPS.
1000 Sassi	Eher touristisches Raid über Schotterpisten in der Toskana/Italien. Drei Etappen, geeignet auch für schwerere Maxi-Enduros und Vintagebikes.
Tuscany Gravel Cup	Anspruchsvolle, mehrtägige Schotter-/Asphaltpark für Adventure Bikes/Reiseenduros mit fünf Etappen. Basis: Siena in der Toskana/I.

Übungsplätze für Adventure Bikes in Deutschland**

BMW Enduropark	Großes Areal im fränkischen Hechlingen mit Fahr- und Spezial-Trainings sowie Workshops; ca. 30 ha
Driving Area	Norddeutschlands größter Reiseenduro-Park (eigene Angabe) in Wesendorf bei Wolfsburg; ca. 110 ha
Enduro Action Team	Ex-Tagebau in Meltewitz bei Leipzig, Enduro- und spezielle Adventure-Ride-Fahrtrainings; ca. 80 ha

Schwierigkeitsgrad*	Strecke	Datum	Preis/Anmeldegebühr	Info/Kontakt
2	ca. 300 km	Herbst 2022, genaues Datum noch offen	80 Euro	www.hessler-motorsport.de und www.mc-freital.de
1–2	ca. 500 km (bei Anfahren von allen zehn Stationen)	15. bis 17. September 2022	ca. 250 Euro	www.touratech.de
2–3	ca. 1850 km, Start in der Nähe von Triest (Italien), Ziel in Tirana (Albanien)	28. Mai bis 3. Juni 2022	2200 Euro (inkl. Vollpension und Hotelübernachtung)	www.over2000riders.com
1–3	ca. 100 frei wählbare Streckenpunk- te auf 40 000 km ² , Tagespensum je nach Können und Kondition	momentan noch in Planung: für Mai sowie September 2022	jeweils 148 Euro	www.enduromania.net
2–3	450, 550 und 900 km über verschie- dene Streckenführungen	2. bis 4. September 2022	300 bis 450 Euro	www.over2000riders.com
1	ca. 1500 km, Start in Mailand/l, Nachtfähre nach Sardinien	21. bis 24. April 2022, (optional: lange Variante bis 28. April 2022)	ab 990 Euro	www.adventureriding.it
1–3	ca. 1500 km	27. September bis 1. Oktober 2022	ab 990 Euro für Frühbucher	www.adventureriding.it
2	550 km, Start Nähe Savona in Ligurien/l	22. bis 24. April 2022	490 Euro (inkl. Vollpension und Leihgebühr für Navigations- instrumente)	www.motoraidexperience.com
2	550 km, Start Nähe Verona in Venetien/l	16. bis 18. September 2022	990 Euro (inkl. Vollpension und Leihgebühr für Navigations- instrumente)	www.motoraidexperience.com
2	6000 km in 12 Etappen, Start und Ziel in Prag mit Strecke durch Tsche- chien, Polen, Litauen und Lettland	19. Juni bis 2. Juli 2022	ab 3800 Euro (Frühbucher)	www.gibaltarrace.com
3	1100 km, Start in Rimini/l, Ziel in Teramo/l	24. bis 29. September 2022	700 Euro (mit Roadbook)	www.transitaliamarathon.com
2	ca. 350 km	2. bis 5. Juni 2022	380 Euro	www.titanoheritage.com
2–3	ca. 600 km	Geplant für Anfang Juni 2022, weitere Veranstaltung im Herbst, Internetseite prüfen!	ca. 400 Euro	www.bikevillage.it
1	ca. 750 km	25. bis 28. Mai 2022	490 Euro (Tagesticket: 120 Euro)	www.1000sassi.it
2	ca. 1000 km	18. bis 22. Mai 2022	noch nicht bekannt	www.tuscanygravelcup.it
1–3	Steilhänge, Wasserdurchfahrten, Schotter, Sand, Schlamm	zahlreiche Termine von März bis No- vember 2022 (teils schon ausgebucht)	ab 280 Euro (Eintages-Training)	www.enduropark-hechlingen.de
1–3	diverse Untergründe und Stationen, Wald- und Wasserdurchfahrten	mehrere Termine ab März 2022	ab 270 Euro (Eintages-Training)	www.driving-area.de
1–3	Asphalt, Schotter, Kies, Wiesen, Wasser und Feldwege	Dutzende Termine ab März 2022	ab 240 Euro (Eintages-Training)	www.enduroactionteam.com

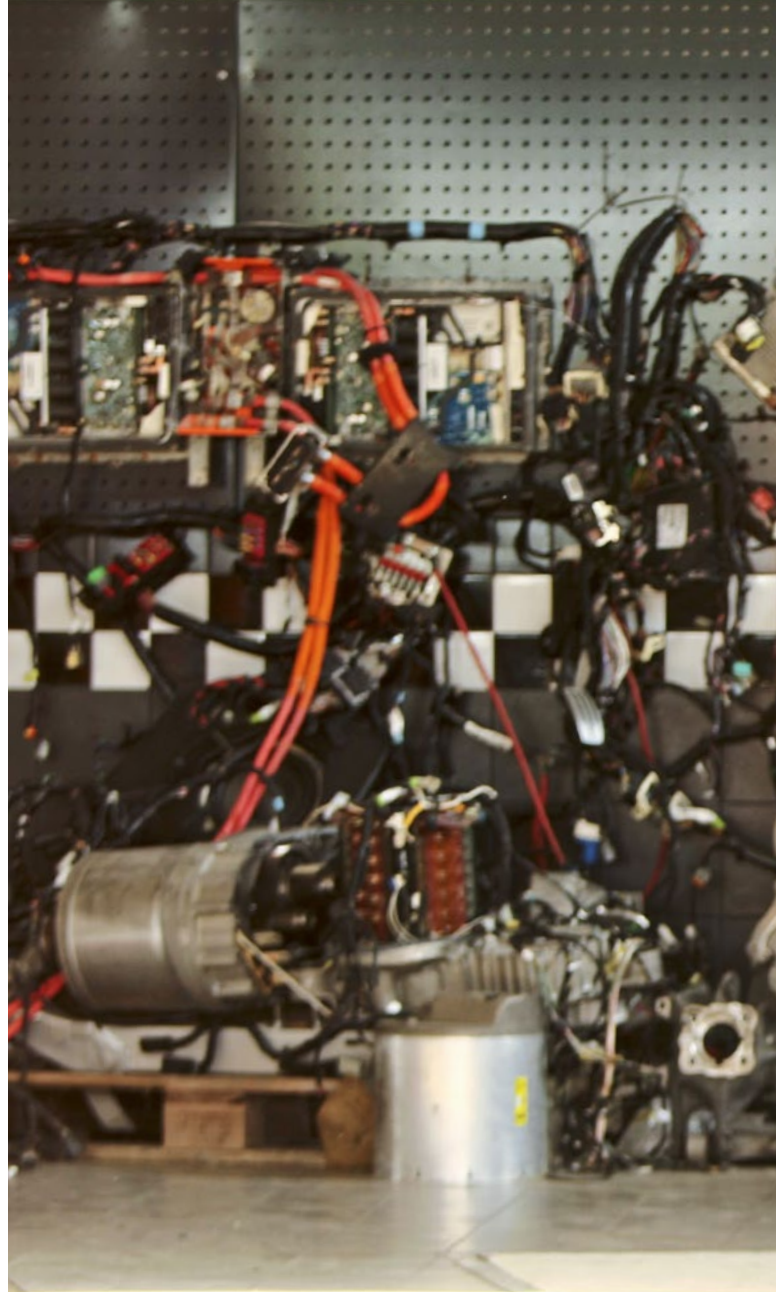
*Schwierigkeitsgrade: 1 = mit hohem Asphaltanteil und leichten bis mittelschweren Offroadstrecken; 2 = hoher Pistenanteil, überwiegend einfach zu fahren, aber mit höherem Tempo sowie mit Sektionen, die sichere Fahrzeugbeherrschung auch bei aufgeweichtem Untergrund erfordern; 3 = mit hohem Offroadanteil, zum Teil anspruchsvoll zu fahren und konditionell fordernd; **nur instruktorengeführt, keine freien Fahrten möglich

MULTI-VITAMIN

E In Kroatien gibt es jemanden, den man den „Daniel Düsentrieb der Elektrofahrzeuge“ nennen darf. Sein letzter Streich dürfte Bologna in helle Aufregung versetzen: die erste E-Ducati.

Miroslav Škaro ist für unsere kroatischen Schwestermagazine von „auto motor und sport“ sowie MOTORRAD schon ein alter Bekannter. Der Mann ist ein, ja, Tausend-sassa: Abenteurer, Künstler, Philosoph – vor allem aber Speedsüchtiger. Er steht auf Tempo und Motorsport, was er auch immer wieder betont, wenn er bei uns in der Redaktion zu Gast ist. Seine erste Rennsaison bestritt er 1987, wo er prompt Vizemeister der jugoslawischen Superbike-Meisterschaft wurde! Drei Jahre später ging er in die Geschichte des kroatischen Motorsports ein, indem er das legendäre Rennen „200 miles of Daytona“ fuhr. Platz 45 von insgesamt 80 Konkurrenten klingt zunächst wenig spektakulär, aber man sollte erwähnen, dass er eine fast serienmäßige Suzuki GSX-R 750 fuhr und zukünftige Superbike-Asse wie Scott Russell und Carl Fogarty tatsächlich hinter sich lassen konnte.

Das Leben des bekennenden Petrolheads bekam nun aber vor rund 15 Jahren einen anderen Drive, als Škaro begann – wie er gerne sagt – „auf einer ganz anderen Frequenz zu vibrieren“. Bei seiner Rennsportkarriere zog er nun final den Stecker und begann stattdessen auf eine ganz andere Art und Weise am Kabel zu ziehen. Kurz gesagt: Miroslav stand – im wahrsten Sinne des Wortes – unter Strom. Sein neues Faible: E-Fahrzeuge konstruieren. Sein erstes Projekt, das er pünktlich zum 20-jährigen Jubiläum des Mauerfalls fertigstellen konnte, war ein elektrischer Wartburg. Von da an ging es für den kroatischen Tüftler funkenschlagend weiter: Er baute beispielsweise ein Schiff mit E-Panels genauso wie einen Tesla Model S, den er aus zwei defekten Basisfahrzeugen (ein verunfallter und ein komplett im Wasser untergetauchter Tesla) wieder zum Leben erweckte. Gleichzeitig war er der Erste, der einen Tesla bis zur letzten Schraube zerlegte und anschließend wieder zusammenbaute. Als wir Škaro damals in seiner Werkstatt besuchten, sahen wir in einer Ecke eine zerstörte Zero, die er mit knappen Worten als sein nächstes Projekt ankündigte: „Da lasse ich mir was einfallen.“ Sein Einfall steht nun vor uns: Batterien, Elektromotor und der Sekundärtrieb stecken nun in dem Motorrad einer Marke, die man



Hauptsache, unter Strom: Ob nun ein abgerockter Wartburg ...

Ein stolzer Tüftler und seine neueste Kreation: Miroslav Škaro (60) und sein elektrisch befeuertes Tourenmotorrad aus Italien



... modernste Elektroautos wie ein Tesla Model S oder elektrisierende ...



... Zweiräder, bei Škaro dreht sich alles um Volt



Klein, aber oho: Der Antriebsstrang der Zero S baut klein, wiegt aber ordentlich



Funkenflug gab es beim Umbau zuhause, die Flex war eine treue Begleiterin von Škaro



„Ein Tüftler weiß, wo sein Zeug liegt.“ Kontrolliertes Werkstattchaos



Per Pappschablone wurden die Aufnahmen für den Akku angepasst

„1979 habe ich meine MZ zur Pantah umgebaut – mit allem Drum und Dran“

Miroslav Škaro über die Liebe zur Marke Ducati

bislang gar nicht mit „E“ in Verbindung gebracht hat: einer Ducati Multistrada 620, nun getauft auf Ducati Zero.

Warum also Ducati? „Ich liebe die Marke“, erklärt Miroslav. „Die Motorräder haben mir bereits in meiner Jugend in Jugoslawien viel bedeutet. 1979 habe ich meine MZ zur Ducati Pantah umgebaut – mit allem Drum und Dran! Einen Tank geformt, passende Aufkleber wie beim Original designt und so weiter. Ich war damals in der Armee und bin kurz getürmt, nur um eine Ducati in dem einzigen Shop in Ljubljana zu sehen. Der Mythos verschwand ein wenig, als ich das erste Mal ein japanisches Sportmotorrad gefahren bin. Trotzdem: Die Marke Ducati bedeutet für mich immer noch Liebe auf den ersten Blick.“ Und warum nun die Multi als Basis für den E-Umbau? „Die ist billig, und als 620er war sie auch nicht so beliebt. Aber sie ist ein komfortables Motorrad, und das ist das Entscheidende – und wir düsen wirklich überall zusammen hin. Denn dafür ist die Multistrada außergewöhnlich gut!“

Angetrieben wird die Multistrada vom bereits erwähnten E-Antrieb der Zero S mit einer Batteriekapazität von 11,4 kWh und einem Elektromotor von 50 kW, der 92 Nm Drehmoment liefert. Seine Reichweite beträgt bei einem Schnitt von (in Kroatien landstraßenkonformen) 90 km/h etwa 150 Kilometer, beim Pendeln im City-Modus auch gute 200 Kilometer. Miroslavs Multi verfügt über ein integriertes 1,3-kW-Ladegerät und benötigt etwa sechs Stunden zum Aufladen. Die Zero hatte er bei einer Auktion in den USA als Unfallfahrzeug kaufen können, sie kam mit zerstörtem Vorderbau (u. a. Gabel, Rad, Verkleidung, Instrumente) in Kroatien an. Ein Motorwechsel per Drag-and-drop war jedoch nicht so einfach möglich, wie Škaro immer wieder anklingen lässt. „Ich musste zahlreiche Modifikationen vornehmen, um Akku und Endantrieb in den Multistrada-Rahmen zu packen. Es gab vier Motorhaltepunkte am Rahmen, die alle nicht passten. Ich habe dann beide Rahmen – Duc und Zero – zerschnitten und neu zusammengesetzt. Gut, dass mein Freund Nikola Aluminium schweißen kann, er hat alles exakt auf Maß gebruzzelt. Schließlich habe ich die Adapterplatten, die den Akku halten, auf jeder Seite in den Löchern des Duc-Gitterrohrrahmens verschraubt. Der E-Motor wiegt 90 Kilogramm, somit bringt das Motorrad etwa 25 bis 30 Kilogramm mehr auf die Waage“, fasst Škaro in kurzen Worten sein Umbauprojekt zusammen.

Dabei blitzt natürlich auch immer wieder seine Liebe zur Bologneser Marke auf. „Ja, irgendwie hat es etwas von Blasphemie, eine originale Ducati auseinanderzunehmen, selbst eine 620er-Multi, und einen schnöden E-Motor einzubauen. Viele werden es vielleicht auch nicht verstehen, weil sie den Sinn dahinter nicht erkennen können oder wollen. Aber am Ende machte der Umbau wirklich Sinn. Erstens weil das amerikanische Spendermotorrad beispielsweise fahrwerksseitig mit einfachsten Features ausgestattet ist und nicht gerade Komfortmerkmale für weite Touren besitzt – die Zero ist eher ein einfaches City-Fahrzeug. Die Ducati aber ist genau das Gegenteil! Warum also nicht den tollen E-Antrieb in ein reisetaugliches Zweirad hängen? Zweitens ist der Aluminiumrahmen der Zero durch den Unfall gesehen, womit sie technisch gesehen

LA DOLCE PISTA



MOTORRAD

Deutschland 7,50 €
Österreich 8,30 €, Schweiz 12,00 sfr. Luxemburg 8,70 €
www.motorradonline.de



**MOTORRAD
DUCATI
SPEZIAL**

DUCATI

SPEZIAL

Top-Test
**MULTI-STRADA
V4S**

**ALLES
ÜBER
DIE
NEUE**

DESERT X

**ALLE NEUHEITEN
mit Fahrberichten**

Multistrada V2
und weitere Top-Bikes

IMPRESSION

Panigale V4 SP
gegen 1198 SP

SCRAMBLER-WELT

Die etwas
andere Ducati

50 JAHRE DUCATI IM GRAND PRIX

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

JETZT AM KIOSK

ODER VERSANDKOSTENFREI BESTELLEN:
MOTORRADONLINE.DE/SONDERHEFTE



Aus zwei mach eins: vorne komplett Multistrada, hinten Zero S



Nach tagelanger Arbeit war das Rolling-Chassis des Hybrids fertig



Mittig die Akkuaufnahme, ab Schwinge angeschweißtes Zero-Hinterteil



Moment der Wahrheit: E-Antrieb und Duc-Rahmen fluchten bestens

„Technisch betrachtet ist die Ducati ein für die EU homologiertes Fahrzeug“

Der Umbauer über das Zulassungs-drama

ein Totalschaden ist. Was aber das Totschlagargument war: Um ein funktionierendes Elektromotorrad aus den USA nach Kroatien zu importieren, muss ich bei den Behörden so viele Dokumente ausfüllen, als würde ich mit Elon Musk ins All fliegen wollen. Von den horrenden Kosten will ich hier gar nicht anfangen. Und ich bin überzeugt, dass jede Privatperson am Homologationsdrama schier verzweifeln würde. Das ganze Thema hatte ich bei meinem ‚Aus-zwei-mach-eins-Tesla‘ auch schon. Stellt euch vor, ich wurde beim kroatischen TÜV dazu gezwungen, die Fahrgeräusche des Teslas messen zu lassen, um ihn homologiert zu bekommen. Das ist doch absurd bei einem E-Fahrzeug. Daher habe ich das jetzt alles vermieden, denn die Ducati Multistrada ist technisch betrachtet ein für die EU homologiertes Fahrzeug“, grinst Miroslav zufrieden und stolz, die ausufernde Eurokratie ein wenig ausgetrickst zu haben.

Aber kommen wir zurück zur Ducati Zero: Wie fährt sich dieser US-Italo-Hybrid überhaupt? „Eigentlich genauso wie vorher auch, weil die Leistung ungefähr gleich geblieben ist. Nur das Kuppeln fällt eben weg. Natürlich ist die Multistrada Zero noch lange nicht fertig und braucht weiterhin etwas Feintuning“, erklärt Škaro. Dazu kurz noch einmal zur Veranschaulichung: Der ganze Vorderbau inklusive Bremsanlage kommt von der Ducati, der hintere Teil komplett von der Zero. Grundsätzlich befriedigt der Umbau seine Ansprüche schon. „Sie läuft knapp 160 km/h Spitze, und den Sprint von null auf hundert schafft sie in fünf Sekunden. Und das mit dem schwächsten E-Antrieb, den Zero im Programm hat. Das hat meine Erwartungen echt übertroffen! Dass der Umbau schließlich doch so komplex wird, hätte ich aber nicht gedacht. Es war ein großer Kampf“, fasst der studierte Philosoph und Ex-Motorradhändler die Arbeiten um die Zero noch einmal zusammen.

Abgesehen vom Großprojekt des umgeschweißten Rahmens waren es viele Kleinigkeiten, die zu größeren Stolpersteinen wurden. Die Technik der Zero selbst hat Škaro nicht angefasst – so wie bei seinen früheren Projekten, bei denen er E-Autos aus einem Haufen Einzelteilen zusammenbaute, die er auf Recyclinghöfen fand. „Was tadellos funktioniert, packt man erst gar nicht an. Dafür scheitert man an scheinbaren Nebensächlichkeiten, die sich dann als echte Fehler im System erwiesen. Zum Beispiel habe ich den Seitenständer-Sensor nicht abgeschraubt, sondern einfach nur abgezwickelt. Weshalb sich dann aber das Motorrad beim ersten Probelauf nicht starten ließ. Das habe ich gar nicht richtig im Blick gehabt. Ich denke zwar viel über solche Sachen nach und bin immer auf der Suche nach der Ursache, aber ich bin ja kein gelernter Elektriker oder Mechatroniker“, so Škaro. Was aber ganz schön bescheiden für jemanden ist, der in anderthalb Jahrzehnten eine ganze Reihe von faszinierenden E-Projekten in Eigenregie gebaut hat. Wir können gespannt sein, was als Nächstes aus Škaros Werkstatt rollt. ■



Autor: Kristijan Tićak
leserbriefe@motorradonline.de

Fotos: Kristijan Tićak, Archiv Škaro

MotorKlassik

KLASSIKER WÄHLEN MERCEDES GEWINNEN



Jetzt eine
S-KLASSE
gewinnen!

Motor
Klassik
AWARD 2022



Alles zum Gewinnspiel in der neuen Motor Klassik.
Jetzt im Handel oder unter: +49 (0) 781 639-6659 | motorklassik@burdadirect.de | ams.to/mkl-heft
Das abgebildete Fahrzeug kann in Ausstattung und Farbe vom Gewinn abweichen.



Präsentieren sich sportlich: Messestand von Liqui Moly

Tutti-Frutti aus Italien

Wie immer sah die 78. EICMA nicht aus. Nachdem wir 2020 auf die Mailänder Zweiradmesse verzichten mussten, sagten auch 2021 einige Aussteller ihren Auftritt ab. Eine bunte Mischung an Zubehör und Bekleidungsneuheiten gab es trotzdem.

Alljährlich – eigentlich alljährlich – kommen auf der Messe Hersteller und Besucher der ganzen Welt zusammen, tauschen sich aus und präsentieren, was sie für die nächste Saison im Programm haben. Hinsichtlich der andauernden und langsam selbst im Wortlaut nicht mehr auszuhaltenden Pandemie birgt eine solche Veranstaltung natürlich Ungewissheiten. „Der ganzen Welt“ und „tauschen sich aus“

zum Beispiel. Beides Formulierungen, die in den letzten beiden Jahren schwierig wurden. Schwierig, aber nicht unmöglich: Mehr Abstand, größere Stände, 3G, Masken und Faust statt Handshake machten die Messe möglich. Und doch entschieden sich einige große Hersteller im Zubehör- und Bekleidungssegment dazu, nicht auszustellen. Fehlende Planungssicherheit, zu viele Unbekannte, neue Konzepte und Reisebeschränkungen beschrieben die

meisten und präsentierten Neues teilweise vorab online. Alle Neuheiten gibt es wie gewohnt in den kommenden Ausgaben. In dieser jedoch zeigen wir alles, was wir in Mailand entdeckt haben. Von Bremse bis Bluetooth, von Helm bis Hose. ■



Autorin: Mona Pekarek
mona@motorradonline.de

Fotos: Jörg Künstle, Hersteller



LS2

Der neue Integralhelm Vector II kommt für 2022 als Nachfolger des Vector Evo und ist nach der kommenden Norm ECE 22.06 homologiert. Zu haben ab 239 Euro



Forma

Ground Flow (149,90 Euro) und Stinger Flow (129,90 Euro) heißen diese beiden neuen Modelle des italienischen Stiefel-Herstellers. Je auch als wasserdichte Version



Öhlins

Auch der schwedische Fahrwerks-Spezialist zeigte einige interessante Neuheiten auf der Messe, darunter die neue Superbike-Gabel FGR 400 für den Renneinsatz

John Doe

Die neue Pioneer Mono Jeans ist aus nur einer Lage gefertigt und erreicht dennoch das Schutzlevel AAA. Für Damen gibt es die Luna High Mono. Zu je 259 Euro



Brembo

Brembo zeigte auf der EICMA einige Neuheiten. Besondere Attraktion war dieses Mini-Bike mit den neuen Bremssätteln GP-Mini. Der Preis ist noch unbekannt

Shoei

Zum ersten Mal konnten Besucher den schon vor der EICMA veröffentlichten Sport-Touring-Helm NXR2 in Mailand sehen und probieren. Ab 479 Euro erhältlich



Bekleidung von LS2

Nicht nur Helme, auch vieles an Bekleidung zeigte LS2



Matthies/D.I.D

Zu Ehren von Valentino Rossi zeigte der Hamburger Werkstatt-ausrüster diese D.I.D-Kette als limitierte „First Class Edition“ mit schicker „VR46“-Edelstahlplatte

Liqui Moly

Eines der jüngsten Mitglieder der Liqui-Moly-Produktpalette ist der Benzindestabilisator Shooter für die Winterpause. 80 ml (für 15 Liter Kraftstoff) gibt es zu 4,29 Euro



HJC

Der koreanische Helmhersteller zeigte gleich vier neue Modelle für 2022. Besonders auffällig der neue RPHA 1 im Design „Red Bull Austin GP“ für 949,99 Euro



Sena

Unter anderem neu im Programm: das Sena 50C (499 Euro) und der Integralhelm Stryker (549 Euro), beide nun mit Lautsprechern von Harman-Kardon



Pando Moto

Mit neuem Logo auf der Kollektion präsentierte sich Pando Moto. Highlight ist die Jeans Boss Dyn 01 (289 Euro), die das Top-Schutzlevel AAA sogar übertreffen soll



Bunte Helme bei Givi

Givi zeigte neben Gepäckneuheiten auch neuen Kopfschutz



Eleveit

Der italienische Hersteller zeigte seine neue Kollektion an Bekleidung und Boots. Links die Kombi Mud Maxi, oben die Stiefel X-Tarmac. Preise gibt es noch nicht

IXS

Ein Highlight der großen Kollektion für 2022 von IXS ist die zweilagige Laminat-Kombi Master-GTX 2.0. 799,95 Euro kostet die Jacke, 599,95 Euro die Hose



Die Urban-Linie von IXS

Auf einem großen Messestand stellte IXS alle Neuheiten aus



Icon

Das Pharao-Design von Icon ist schon länger ein Highlight bei Parts Europe, nun gibt es den Look neu auch auf dem Airform-Helm für etwa 260 Euro



Cardo

Vier neue Modelle: oben das Spirit (ab 99,95 Euro), auch als HD-Version (149,95 Euro) zu haben, unten das Freecom 4x/2x (ab 269,95/209,95 Euro)

Enduristan

Eines der beliebten Modelle neben den vielen Neuheiten bei Enduristan ist die Seitentasche Monsoon Evo ab 320 Euro, hier erweitert um Flaschenhalter



SW Motech

Einige neue Taschen, wie die der Reihe SysBag WP, wandern bei SW-Motech ins Programm. Hier in der Größe L (220 Euro) über den brandneuen Spiegeln (250 Euro)



Pegase

Die in Deutschland eher unbekannt Firma SMT Performances zeigte ihren per Smartphone ortbaren GPS-Tracker als Diebstahlschutz fürs Zweirad (299 Euro)



Givi

Weitgehend bekannt ist Givi für Gepäcksysteme. Neben diesen nahmen auch neue Helme einen großen Teil des Messestands ein. Hier der 60.1 für 139 Euro

HAUSBESUCH BEI MODEKA

Die Töchter und Söhne Oberkönigs

Gemütlich, herzlich, zu Hause – so lassen sich 75. Geburtstage im Familienkreis allgemein beschreiben. Ähnlich ist das bei Familie Oberkönig und ihrem Geburtstagskind Modeka. Gebrechen? Keine Spur! Die zweite und dritte Generation des Bekleidungs Herstellers gibt richtig Gas. Hausbesuch in Beckum.

Die Backsteine glänzen vom Regen, die originale Fassade leuchtet dem grauen Himmel zum Trotz. „Ganz oben war früher die Produktion“, erzählt Marie Oberkönig. Ein paar Tropfen sammeln sich auf ihren Brillengläsern. „Und unsere Kinderzimmer waren hier auch.“ Dann führt uns die 32-Jährige in ihr Büro. Gemeinsam mit Carla Frank betreut sie Kollektion und Marketing. Stolz zeigen die beiden anschließend die riesige Verkaufsfläche, dann den nagelneuen Showroom: ein großer Holztisch, viel Textil, viel Adventure, daneben Lederjacken im Urban-Style. „August 75“ heißt die vorderste, die zu Ehren des Firmenjubiläums und des Gründers August Oberkönig entworfen wurde. Seine beiden Söhne Christian und Peter führen das Unternehmen fort, und auch die dritte Generation ist mit Lou,

André und Marie bereits mitten im Geschäft. „Lou hatte immer alles im Blick, durch sie haben wir auch die Damen-Kollektion sehr stark ausgebaut“, erzählt Marie von ihrer Schwester Lou Windau, die momentan in Elternzeit ist. „Wir haben hier schon sehr viel Frauenpower, das muss ich sagen“, ergänzt Cousin André. „Hier arbeiten zu 75 Prozent Frauen“, wirft Carla Frank noch ein, bevor wir uns auf den Weg zur Näherei machen. Unterwegs queren wir einen Teil des Lagers und verstehen, was Marie anfangs meinte, als sie amüsiert von einem „historischen Gebäude mit historischer Architektur“ sprach. Der Boden ist etwas schief. Irgendwie sympathisch schief.

Die kleine Näherei befindet sich auf der anderen Seite des Hofes. Die Produktion selbst ist wie bei den allermeisten Herstellern Richtung Fernost ausgelagert, hier wird fast ausschließlich repariert. Knöpfe erneuern zum Beispiel, eine Technik, an der sich seit vielen Jahren nichts geändert hat, wie die grünen Pressen im Eingangsbereich bezeugen. Weiter hinten ein großer Schneidetisch, einige Nähmaschinen, etwa zehn Arbeitsplätze und eine große Fotowand. Marie zeigt uns darauf Opa August, aber auch viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die hier zum Teil seit über 30 Jahren beschäftigt sind. Dann finden wir ein Gedicht von 1950 auf vergilbtem Papier. Marie liest vor: „Doch dem Chef, Herrn Oberkönig, war die Produktion zu wenig, zum Leder wollte er zurück, versucht mit Handschuhen nun sein Glück.“ Erst Handschuhe also, dann und bis heute eine ganze Motorrad-Kollektion.

Eine Näherin treffen wir noch kurz vor Feierabend; vor ihr graue Lederstücke, was Marie erklärt: „Ach ja, Bekleidung wie Fliegerjacken für die Bundeswehr werden noch hier genäht.“

Autorin: Mona Pekarek
mona@motorradonline.de

Fotos: Mona Pekarek



Oben: Im neuen Showroom zeugen Fotos früher Lederwaren von vergangenen Kollektionen; Mitte: Highlight 2022 ist die Panamericana II in Sand/Khaki; unten: Knopfpresen für Reparaturen

Steckbrief Modeka

Firmengründung: 1946
Hauptsitz: Beckum
Geschäftsführer: Dr. Peter Oberkönig, Christian Oberkönig
Mitarbeiter: 44
Segment: Bekleidung
Kontakt: www.modeka.de

Modeka ist ein deutsches Familienunternehmen mit Sitz im nordrhein-westfälischen Beckum. Ihre Ursprünge hat die Firma in Lederwaren, auch für Behörden, bis sie sich vor über 30 Jahren auf Motorradbekleidung spezialisierte.

**MOTORRAD
HAUS
BESUCH**

MOTORRAD-Redakteurin
Mona Pekarek

schaut hinter die Kulissen von Firmen
und Herstellern in der Motorradwelt.
Heute zu Besuch bei Modeka.

Das erste Firmen-
gebäude steht noch,
verbindet heute
Tradition & Moderne



Marie Oberkönig zeigt Relikte aus
der Anfangszeit der Firma, links steht
sie neben Cousin André, Vater Peter
und Onkel Christian Oberkönig

VOR 20 JAHREN



1/2002

Fahrbericht der Rossi-NSR 500

Das Skalpell



Foto: Friedemann Kirm

Gerhard Lindner machte für Ausgabe 1/2002 auf der Rennstrecke von Jerez Grenzerfahrungen:

„Wenn es dir bei Tempo 180 das Vorderrad vom Boden hebt und du schon beim leichten Antippen der Carbonbremse mit nur einem Finger fast im Salto vornüber über die Kiste fliegst, dann ahnst du, was Valentino Rossi, il dottore, meint, wenn er sagt, dass diese Maschine die Spreu vom Weizen trennt. Die Honda reißt beim Beschleunigen dermaßen an der Kette, dass schon das bloße Geradeausfahren volle Konzentration erfordert. Der Balanceakt zwischen Vortrieb am Hinterrad und Auftrieb am Vorderrad bei gleichzeitigem Beobachten des Drehzahlmessers sowie blitzschnellem Hochschalten erfordert ein Höchstmaß an Feingefühl in der rechten Hand. 12 500/min dreht dieses Monster trotz fetter ‚Journalisten‘-Bedüsung locker.“

„Erst wenn der Speed stimmt, beginnt der Spaß. So schnell bin ich noch nie angefliegen“

„Nur Sachverständige können anhand der Farbe die Rutschfestigkeit erkennen“



Foto: MOTORRAD-Archiv

Top-Test BMW R 1150 GS Durchgeboxt

Werner Koch ging damals ganz schön baden: „Meterhoch spritzt die schlammige Brühe, taucht das blau-weiße Nobel-Krad von oben bis unten in eine rotbraune Grundierung. Der massige Dampfer schlingert quer durchs steinige Geläuf. Der Fotograf ist begeistert:



Foto: fact

„Gas, Gas, Gas, da geht noch mehr.“ Doch das Finale furioso endet als rezeptfreie Schlamm-packung. 263 Kilogramm bajuwarische Zweiradmechanik versinken im Morast. Für spektakuläre Fotos tun wir alles.“

Neue Bitumenurteile Recht schaffen

Norbert Sorg berichtete über eine Trendwende in der juristischen Beurteilung: „Dass es gebräuchlich, ach so bewährt und also nicht zu bemängeln sei, mit Bitumen rumzupfuschen, gehörte bislang zu den Glaubenssätzen deutscher Rechtsprechung. Zwei Urteile aus Saarbrücken zweifeln diese jetzt an. Bei solchen Bitumenreparaturen, die ohnehin nur als Notbehelf angewendet werden sollten, muss die Bitumen-Split-Mischung genau stimmen. So kam das Landgericht Saarbrücken zu dem Schluss: Dem Motorradfahrer könne nicht aufer-

legt werden, die Gefährdung, die von der Stelle ausgeht, zu erkennen. Dazu fehle ihm das Fachwissen.“



COACHING ZONE

**Fitter denn je -
mit Deinem persönlichen Plan
unserer Top-Coaches!**

Abnehmen, Muskelaufbau, Sixpack - dein Ziel ist unsere Mission. Wir erstellen dir einen Trainings- und Ernährungsplan, der voll und ganz auf deine individuellen Bedürfnisse ausgerichtet ist. Auf deinem Weg zum Ziel beantworten wir dir jederzeit deine Fragen und motivieren dich zum Dranbleiben.

Starte jetzt mit deinem maßgeschneiderten Premium-Coaching: MensHealth.de/coachingzone

VORSCHAU



Mit der Norden 901 bricht auch die Marke Husqvarna ins boomende Reiseenduro-Segment auf. Wie wird sich das Midsize-Adventure-Bike aber neben den „Konzern-Schwestern“ KTM 890 Adventure und Adventure R positionieren, ohne dass man sich gegenseitig kannibalisiert? Wir starten ins Jahr 2022 mit diesem interessanten Dreier-Vergleich.

KTM AUF KURS NORDEN



Vergleichstest: zwei starke Bikes für alle Tage

Straßenbahn oder doch lieber autark ins Büro und in den Feierabend pendeln? S-Bahn-Mief gegen Motorsound tauschen: Unser Rush-hour-Test mit Honda NC 750 X DCT und Kawasaki Verso 650 Tourer



Gebraucht-Kauftipp: Suzuki SV 650 und Gladius

Sie ist eins der Motorräder, die für das stehen, was die Marke Suzuki jahrzehntelang ausgezeichnet und groß gemacht hat: solide, günstig, vielseitig. Unverzichtbare Tipps für einen gelungenen Gebrauchtkauf



Unterwegs: mit der Royal Enfield im Himalaja

Kleines Bike plus hohe Berge. Im Norden Indiens zeigt sich, dass diese Kombination tatsächlich aufgeht und auch mit „low performance“ maximales Erlebnis funktioniert. Eine magische Reise durch Ladakh



Husqvarna
Norden 901

KTM
890 Adventure

KTM
890 Adventure R

Fotos: Arturo Rivas, Conti, Jo Deleker, Rossen Gargolov (2)

Weitere Themen

Im Vergleichstest: zwei Midsize-Sportler

Weit jenseits der 200-PS-Klasse kümmern sich Kawasaki Ninja 650 und die flammneue Yamaha R7 um den sportlichen Nachwuchs. Knieschleifend geht's rein ins neue Jahr

Im Blickpunkt: Dauerärger Lieferzeiten

Corona, Container, Chips: Mit dieser 3C-Formel ist manches ins Stocken geraten: die Fertigung in

Fabriken, der Bestand in den Läden. Wird es im Jahr 2022 besser? Unser Report in Heft 2 klärt auf

Im Marktcheck: neue Reifen für 2022

Mit frischen Gummis in die neue Saison starten? Grip-Tipps für On- und Offroader



MOTORRAD 2/2022 erscheint am **7. Januar 2022**

Noch mehr von **MOTORRAD** gibt es...



... als Podcast

Unser Schwerpunkt-Thema „Adventure Riding“ in dieser Ausgabe liefert auch den Gesprächsstoff für unsere neueste Podcast-Folge. Denn nach unserem Abenteuertrip nach Sarajevo (S. 72) haben sich die drei Autoren noch einmal zusammengeschockt und weiter aus dem Nähkästchen geplaudert. Überall wo es Podcasts gibt



... als Download

Kennen Sie schon unseren MOTORRAD-Kiosk, den es als App fürs Smartphone und Tablet gibt? Einfach im App-Store (Apple iOS/Google Play) runterladen und installieren. Und schon lassen sich bequem vom Sofa aus alle unsere Magazine als E-Paper



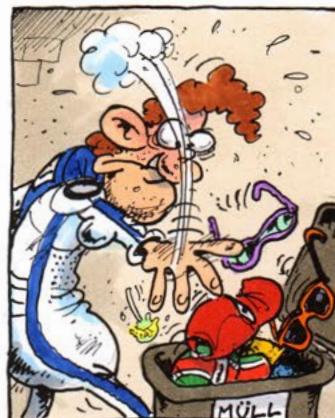
mit einem Klick auswählen und lesen. Wie die neueste Ausgabe von MOTORRAD Classic, unser Heft für die Liebhaber glorreicher Young- und Oldtimer



... im Online-Shop

Neu am Kiosk, aber auch bequem von zu Hause aus zu bestellen ist unsere neueste Ausgabe von RIDE, dem MOTORRAD Unterwegs-Magazin. In Nummer 11 touren wir durch die Eifel und kurven runter zur Mosel. Natürlich wie in jedem Heft inklusive der großen Tourenkarte! RIDE ist wie viele weitere Hefte fix bestellt unter shop.motorpresse.de

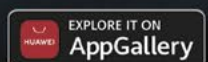






Die mehr-tanken-App.
Schnell und einfach den
besten Preis finden.

- 👉 Echtzeitpreise
- 👉 Tankstellen und Elektro-Ladesäulen
- 👉 Persönliche Suchprofile



HOREX KLUSIV



Der Maßstab
seit 1923

VR6 *Raw*

6 ZYLINDER | 163 PS | 220 KG

HOREX.com

MADE IN GERMANY



Name, Vorname (Absender bitte ausschreiben)		<input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> divers	Alter
Straße		Telefon	
Postleitzahl/Wohnort		MOTORRAD... <input type="checkbox"/> Abonnent <input type="checkbox"/> Käufer <input type="checkbox"/> Mitleser	
E-Mail Adresse		Ja, ich bin mit der neben abgedruckten Einverständniserklärung (*) einverstanden. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an motorpresse@datenschutzanfrage.de widerrufen.	
Ich fahre pro Jahr Motorrad: .000 km Auto: .000 km		X..... Zustimmung bitte durch Unterschrift bestätigen	

- Ich lese **MOTORRAD** regelmäßig alle Hefte ziemlich regelmäßig auch noch ziemlich oft ab und zu (ganz) selten

- Wir hätten gerne Ihre Meinung zu einer Anzeige in diesem Heft gewusst. Bitte kreuzen Sie dazu an, in welchem Monat Sie Geburtstag haben und schlagen Sie die entsprechende Seite auf.

Januar bis Februar ↔ Ducati - Anzeige, Seite 2 (Umschlag vorne)
 März bis April ↔ BMW - Anzeige, Seite 9
 Mai bis Juli ↔ Vanucci - Anzeige, Seite 19
 August bis September ↔ Touratech - Anzeige, Seite 27
 Oktober bis Dezember ↔ Kawasaki - Anzeige, Seite 35

- Was trifft Ihrer Meinung nach alles auf diese Anzeige zu?

informativ macht neugierig passt zum Produkt/zur Firma
 gut gestaltet sympathisch leicht zu verstehen einfallsreich
 glaubwürdig auffallend überzeugend interessiert mich

- Was haben Sie getan, nachdem Sie diese Anzeige gesehen haben? Oder was werden Sie voraussichtlich noch tun?

mich weiter über d. Produkt informieren Marke o. Produkt im Internet suchen
 das Produkt in einer Filiale, bei einem Händler o. in einem Geschäft anschauen
 das Produkt kaufen mich wahrsch. mit Anderen ü. das Produkt unterhalten
 meine Meinung über das Produkt hat sich verbessert
 das Produkt oder die Marke weiterempfehlen Sonstiges

- Alles in allem: Wie gut gefällt Ihnen diese Anzeige?

Bitte eines der Gesichter ankreuzen! 😊 😐 😞 😠 😡

Bitte
ausreichend
frankieren

Antwortkarte

MOTORRAD
Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Wählen Sie Ihre **Motorräder des Jahres 2022!**

Sie können die Postkarte auch online ausfüllen unter:
www.leserumfragen.de/motorrad Teilnehmercode **F562**

Unter allen Teilnehmern, die bis zum **30. Januar 2022** (Datum des Poststempels) mitmachen, verlosen wir **attraktive Preise im Gesamtwert von über 37 000 Euro.**

Viel Spaß beim Mitmachen wünscht
Ihre Redaktion **MOTORRAD**

Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Mit Ihren Daten gehen wir äußerst sorgfältig um – Ihre Adresse wird nicht zusammen mit Ihren Antworten gespeichert. Wir behalten uns vor, Ihre Postanschrift zu nutzen, um Ihnen interessante Angebote des Verlags zukommen zu lassen. Widerspruch ist jederzeit unter motorpresse@datenschutzanfrage.de möglich. Jede Person kann nur einmal teilnehmen. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Alle Details zu unseren Teilnahmebedingungen finden Sie unter www.leserumfragen.de/motorrad.

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

© Alle Rechte vorbehalten. Eine Verwertung oder Nachahmung ist nur mit Zustimmung des Verlages zulässig. Zuwiderhandlungen werden zivil- und strafrechtlich verfolgt.

Foto: Markus Jahn