

2 NUR 70€

2/2021 Februar

Porträt Steve-McQueen-Kumpel **BUD EKINS**

MOTORRAD NEWS

MOTORRAD NEWS

vereinigt mit



Motorradfahrer



NAGEL-NEUE MODELLE

Ducati Monster 950
Moto Guzzi V7 850
Royal Enfield Meteor

Fahrbericht

Ducati Multistrada V4

Trident 660 **SCHON GEFAHREN**

Kann Triumph günstig?



2021er Abenteuer-Motorräder im Vergleich
BMW R 1250 GS – KTM 890 Adventure



Zeitenwender
HD Iron 883 –
Honda Rebel 500

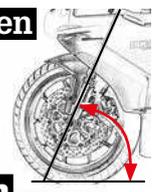


Winterfluchten: **Madeira & Nordwestspanien**

Meilenstein
120 Jahre Indian



Technikwissen
Fahrwerks-Geometrie



Spezialwerkstätten

Kuschel-Jacken



Österreich 3,00 €
Schweiz 4,90 CHF
LUX / BE 3,20 €
IT 3,40 €
SI 3,70 €
GR 3,80 €
ES 3,40 €

Motorrad-Abschiede: **19** feine Bikes, die wir ab sofort vermissen



LASST FAKTEN SPRECHEN!

Das NEWS-Testjahrbuch mit den brandheißen 2021er Modellen

- Daten, Testergebnisse und NEWS-Messwerte
- TECHNIK UND BILDER der topaktuellen Motorradpalette
- PLUS: Gebrauchtpreise für alle gängigen Motorräder
- ÜBER 200 Seiten

Copypreis: **7,50 €**
inkl. MwSt.

Jetzt portofrei bestellen:

www.shop-motorrad.net

Bei Bestellung über die Website werden deine Daten gemäß DSGVO verarbeitet, Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>



INHALT

Alle 2021er Motorräder

| Modell | Seiten |
|----------------------------------|--------|
| BMW R 18 Classic | 102 |
| BMW S 1000 R | 103 |
| Ducati Multistrada V4 | 104 |
| Harley-Davidson Softail Standard | 105 |
| Indian FTR Rally | 106 |
| Kawasaki ZX-10R/RR | 107 |
| KTM 890 Adventure | 108 |
| Triumph Trident | 109 |
| Aprilia RS 660 | 110 |

MODELLE 2021

| Modell | Seiten |
|----------------------------------|--------|
| BMW R 18 Classic | 102 |
| BMW S 1000 R | 103 |
| Ducati Multistrada V4 | 104 |
| Harley-Davidson Softail Standard | 105 |
| Indian FTR Rally | 106 |
| Kawasaki ZX-10R/RR | 107 |
| KTM 890 Adventure | 108 |
| Triumph Trident | 109 |
| Aprilia RS 660 | 110 |



Bimota Tesi H2
Akkuschereid-
Kawasakiimit
H2-Kompressor-
motor

Kurz vor Teoreschluss erlaubt die EU, auch 2021 noch Motorräder mit Euro 4-Umweltnorm zu verkaufen. Uns soll's Recht sein: Die Modelle zur neuen Saison verheißten wieder ein knackiges neues Motorradjahr.

ZEIT FÜR VORFREUDE

Aprilia

Exoten
Dürraffel ohne Desmo



Technik
Leistungs

Benelli
Benelli
Benelli
Benelli

BMW R 18 Classic

Neu Modell 2021

Das neue BMW R 18 Classic ist ein echtes Paradebeispiel für das klassische Motorrad. Mit seinem 1800-cm³-Boxer-Motor und dem charakteristischen BMW-Design ist es ein wahrer Klassiker. Die neue Lackierung in 'Black Storm' verleiht dem Modell ein zeitloses Aussehen. Das R 18 Classic ist nicht nur ein Motorrad, sondern ein Erlebnis. Mit seiner eleganten Linienführung und dem unverwundlichen Charakter ist es das perfekte Begleiter für alle, die die Kunst des Motorradfahrens schätzen.

BMW R 18

Das neue BMW R 18 ist ein echtes Paradebeispiel für das klassische Motorrad. Mit seinem 1800-cm³-Boxer-Motor und dem charakteristischen BMW-Design ist es ein wahrer Klassiker. Die neue Lackierung in 'Black Storm' verleiht dem Modell ein zeitloses Aussehen. Das R 18 ist nicht nur ein Motorrad, sondern ein Erlebnis. Mit seiner eleganten Linienführung und dem unverwundlichen Charakter ist es das perfekte Begleiter für alle, die die Kunst des Motorradfahrens schätzen.

Benelli

Benelli ist ein bekannter Hersteller von Motorrädern, der sich auf die Entwicklung von leistungsstarken und zuverlässigen Modellen spezialisiert hat. Das neue Benelli Modell ist ein echtes Paradebeispiel für das klassische Motorrad. Mit seinem 1800-cm³-Boxer-Motor und dem charakteristischen Benelli-Design ist es ein wahrer Klassiker. Die neue Lackierung in 'Black Storm' verleiht dem Modell ein zeitloses Aussehen. Das Benelli ist nicht nur ein Motorrad, sondern ein Erlebnis. Mit seiner eleganten Linienführung und dem unverwundlichen Charakter ist es das perfekte Begleiter für alle, die die Kunst des Motorradfahrens schätzen.

Benelli

Benelli ist ein bekannter Hersteller von Motorrädern, der sich auf die Entwicklung von leistungsstarken und zuverlässigen Modellen spezialisiert hat. Das neue Benelli Modell ist ein echtes Paradebeispiel für das klassische Motorrad. Mit seinem 1800-cm³-Boxer-Motor und dem charakteristischen Benelli-Design ist es ein wahrer Klassiker. Die neue Lackierung in 'Black Storm' verleiht dem Modell ein zeitloses Aussehen. Das Benelli ist nicht nur ein Motorrad, sondern ein Erlebnis. Mit seiner eleganten Linienführung und dem unverwundlichen Charakter ist es das perfekte Begleiter für alle, die die Kunst des Motorradfahrens schätzen.

Benelli

Benelli ist ein bekannter Hersteller von Motorrädern, der sich auf die Entwicklung von leistungsstarken und zuverlässigen Modellen spezialisiert hat. Das neue Benelli Modell ist ein echtes Paradebeispiel für das klassische Motorrad. Mit seinem 1800-cm³-Boxer-Motor und dem charakteristischen Benelli-Design ist es ein wahrer Klassiker. Die neue Lackierung in 'Black Storm' verleiht dem Modell ein zeitloses Aussehen. Das Benelli ist nicht nur ein Motorrad, sondern ein Erlebnis. Mit seiner eleganten Linienführung und dem unverwundlichen Charakter ist es das perfekte Begleiter für alle, die die Kunst des Motorradfahrens schätzen.

Benelli

Benelli ist ein bekannter Hersteller von Motorrädern, der sich auf die Entwicklung von leistungsstarken und zuverlässigen Modellen spezialisiert hat. Das neue Benelli Modell ist ein echtes Paradebeispiel für das klassische Motorrad. Mit seinem 1800-cm³-Boxer-Motor und dem charakteristischen Benelli-Design ist es ein wahrer Klassiker. Die neue Lackierung in 'Black Storm' verleiht dem Modell ein zeitloses Aussehen. Das Benelli ist nicht nur ein Motorrad, sondern ein Erlebnis. Mit seiner eleganten Linienführung und dem unverwundlichen Charakter ist es das perfekte Begleiter für alle, die die Kunst des Motorradfahrens schätzen.

Benelli

Benelli ist ein bekannter Hersteller von Motorrädern, der sich auf die Entwicklung von leistungsstarken und zuverlässigen Modellen spezialisiert hat. Das neue Benelli Modell ist ein echtes Paradebeispiel für das klassische Motorrad. Mit seinem 1800-cm³-Boxer-Motor und dem charakteristischen Benelli-Design ist es ein wahrer Klassiker. Die neue Lackierung in 'Black Storm' verleiht dem Modell ein zeitloses Aussehen. Das Benelli ist nicht nur ein Motorrad, sondern ein Erlebnis. Mit seiner eleganten Linienführung und dem unverwundlichen Charakter ist es das perfekte Begleiter für alle, die die Kunst des Motorradfahrens schätzen.

Dreist

Kennt ihr „OPFEP“? Dahinter verbirgt sich die „Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung“, ein digitales System, mit dem ein Fahrprüfer während der Prüfung die Kenntnisse des Prüflings auf einem

Tablet dokumentiert. Na fein, hält die Digitalisierung der Führerscheinprüfung jetzt endlich auch beim praktischen Teil Einzug, zehn Jahre nach der theoretischen Prüfung am PC. Das klingt erst mal gut, die praktischen Prüfungen werden für den Aspiranten transparenter und nachvollziehbarer. Nicht nachvollziehbar ist hingegen, dass Organisationen wie TÜV und DEKRA für eine OPFEP fast 25 Prozent mehr verlangen als bisher. Das sieht nach Raffgier aus unter dem Deckmäntelchen erhöhter Verkehrssicherheit.

Mit der Hand am Sparschwein grüßt



schons@syburger.de

Türsen

Evolutionsschritte

Mit Euro 5 wird es eng für die Harley-Davidson Sportster. Nun ja, zumindest dem Evolution-Motor. Die Sporty selbst hat ja trotz Skepsis unter Harley-Puristen auch das Ende des Ironheads überlebt.

Bleibt die brennende Frage, was den Maschinenraum des Sportster-Nachfolgers füllen wird? Vielleicht eine abgewandelte Form der wassergekühlten Revolution Max, die bisher für Bronx und Pan America vorgesehen sind? Die Kubatur würde passen.

Oder hat die Company noch ein geheimes Ass im Ärmel? Trotz aller Spannung und Freude auf die Zukunft: Bei mir gibt es immer einen Podestplatz für die alten Schütteleisen.

Vom Stammbaum grüßt



sanhueter@syburger.de

Tilman

Event-Ebbe

Nun hat es also auch die großen Wintertreffen erwischt, die Macher des Elefantentreffens im bayerischen Wald hatten die 65. Auflage des Frischluft-Spektakels bereits im Herbst abgesagt. Nun steht fest:

Auch das Wintertreffen auf Schloss Augustusburg (Treffpunkt-Porträt Seite 108) und die Frühjahrmessen in Dresden, München und am Bodensee sind für 2021 gestrichen.

Ob die übrigen Messen und das Alte Elefantentreffen am Nürburgring stattfinden können, war zu Redaktionsschluss noch ungewiss. Das neue Jahr beginnt also, wie das letzte ausgeklungen ist: mit ungewöhnlich leerem Kalender.

Bleibt zu hoffen, dass 2021 nach diesem entbehrungsreichen Start bald die Kurve kriegt.

Entzugsgeplagte Grüße,



leistner@syburger.de

Sophie

Im Sternenhagel

Vorbei, verweht, doch nie vergessen:

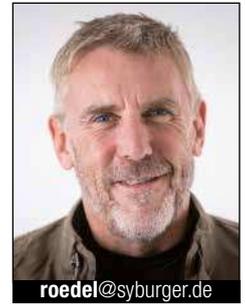
Neue Umweltnormen wirken auf die Motorradfauna wie Meteoriteneinschläge. Sobald die Behörden an den Reglern drehen, fällt immer eine stattliche Zahl alter Zweiradkumpel durchs Netz. Schwer getroffen vom Wechsel von Euro 4 auf Euro 5, sinken zum neuen Jahr viele echte Klassiker in den Staub, die uns über viele Jahre auf ungezählten Kilometern treu begleitet haben.

Mit mehr als einer Träne im Knopfloch nehmen wir ab Seite 42 Abschied von den Ducati-Monstern 821 und 797, den unvergleichlichen Harley Sportstern, den legendären Honda-V4 und der CB 1100, den Kawasakis ZZR 1400, Z 1000 sowie 636, den 1400er-Guzzis und der California-Linie, Royal Enfields Bullet-Einzyklern, den unterschätzten 900er Aprilias Shiver und Dorsoduro sowie den Yamahas XV/SCR 950, FJR 1300 und Super Ténéré.

Die Sterne hageln zu Boden, insbesondere die Ära der Luftgekühlten neigt sich dem Ende zu. Zwar zaubert Enfield mit der Meteor noch eine 350er ohne Wassermantel aus der Tüte, aber das ist vor allem dem indischen Markt geschuldet und bei weitem kein Liebesbeweis für feinverrippte Zylinderkunst. Die wird wohl spätestens mit der nächsten Steigerung Euro 5b ab 2025 endgültig der Vergangenheit angehören.

Mir persönlich werden vor allem die gusseisernen Sportster und die FJR 1300 fehlen. Aber es kommt ja im Gegenzug viel Gutes auf uns zu: Tilman berichtet von seinem ersten Ritt mit der Trident 660, aber auch die Probefahrt der Multistrada V4 klingt sehr vielversprechend. Und Ducati hat mit der komplett neuen Monster 950 ja noch ein weiteres heißes Eisen für 2021 im Feuer – von dem wir viel Gutes erhoffen.

Ein tolles Neues, herzlich grüßt



roedel@syburger.de

Frank

Vorwärts

Viele Motorräder sind mit Euro 5 von uns gegangen. Doch der Aufbruch lässt weiter auf sich warten, er beschränkt sich vor allem auf elektronische Fahrhilfen. Wo sind die bezahlbaren Elektromotorräder mit touren-tauglicher Reichweite? Wo die Downsizing-Motoren mit Aufladung? Wo die superleisen Antriebe, denen kein noch so populistisches Lärm-Fahrverbot irgendwas anhaben kann? Muss man nicht kaufen. Aber zumindest Alternativen zu haben, das wäre nett.

Nicht, dass wir uns falsch verstehen: Ich liebe Verbrennungsmotoren, Sound und rohe Gewalt. Aber ich weiß auch, dass ich kein Recht auf meine eigene Zeitlinie habe. Statt also ständig auf Romantik zu setzen, muss die Industrie einen Sprung in die Zukunft machen. Ich würde nämlich auch in Euro 8-Zeiten gerne noch Motorrad fahren.

Hoffnungsvoll grüßt



ferges@syburger.de

Till

TESTS

- 6 Triumph Trident 660**
Fahrbericht: Dreizackig
- 16 BMW R 1250 GS – KTM 890 Adventure**
Vergleichstest: Richtungswahl
- 24 Ducati Multistrada V4**
Fahrbericht: Kultur-Revoluzzer
- 28 Hedingham-Guzzi Eldorado**
Gespanne: Tour pur
- 30 Harley-Davidson Sportster 883 – Honda CMX 500 Rebel**
Zeitenwender

TECHNIK

- 10 Ducati Monster 950
Royal Enfield Meteor 350
Guzzi V7 850, Honda CRF 300 L**
Neue Modelle 2021: Die Nachzügler
- 27 Yamaha XJR 1300**
Leserbike: Zurück nach Hause
- 37 Yamaha TRX 850**
Low Budget: Mit V-Faktor
- 38 Kawasaki Z 800**
Gebrauchtberatung: Grüner Champ
- 42 Ducati Monster 821/797
Harley Sportster 883/1200
Honda VFR 800/Crossrunner/
Crosstourer/Honda CB 1100
Kawasaki Z 1000/ZZR 1400/636
Moto Guzzi California 1400
Royal Enfield Bullet Classic
Suzuki GSX-R 1000 R
Aprilia Shiver/Yamaha FJR 1300
Yamaha XV 950/Super Ténéré**
Die Abschiede
- 58 Fahrwerksgeometrie**
Technik im Detail
- 110 120 Jahre Indian**
Meilensteine: Die ersten Mohikaner

TOUREN

- 92 Sierra de la Demanda**
Spanisch Lappland: Einsames Traumrevier im iberischen Nordwesten
- 97 Reise-NEWS** aus der Ferne
- 99 Gut aufgehoben**
- 100 Alte Salzstraße**
Tourentipp: Weißes Gold
- 102 Madeira**
Kurvenkunstwerk: Die „Blumeninsel“ ist ein besonders Motorrad-Spektakel



6

TRIUMPH TRIDENT 660

Fahrbericht: Dreizackig – Triumph sticht in die preisbewusste Mittelklasse



16

BMW R 1250 GS – KTM 890 ADVENTURE

Modelle 2021: Auf der Suche nach dem optimalen Abenteuermotorrad



30

HARLEY SPORTSTER IRON 883 – HONDA CMX 500 REBEL

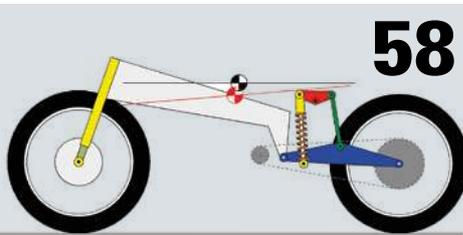
Zeitenwender: Die Sportster verabschiedet sich, die Rebel bleibt ein Bestseller



24

DUCATI MULTISTRADA V4

Fahrbericht: Kulturrevoluzzer – mit der Granturismo bricht Bologna zu neuen Ufern auf



FAHRWERKS-GEOMETRIE

Technik: Geometrische Überlegungen – Lenkkopfwinkel, Radstand, Nachlauf

120 JAHRE INDIAN

Meilensteine: Die ersten Mohikaner

110



38

KAWASAKI Z800

Gebrauchtberatung: Grüner Champ

McQUEEN-KUMPEL BUD EKINS
Beste Freunde

62



Madeira

Kurvenkunstwerk: Auf der „Blumeninsel“ sind Geraden Mangelware



102

SERVICE

80 Mode & Produkte

NEWS rund ums Zubehör

82 Gute Adressen

Das Krad ist im Salz und der Schrauber ums Eck mit seinem Latein am Ende? NEWS sucht Spezialagenten für Zweiräder

86 Praxis

Avon Cobra Chrome, Körtner Schlüsseltechnik, Klassik-Radialreifen von Conti, Icon Stormhawk

88 Kaufberatung Second Layer

Drunter & drüber: Warme Kuscheljacken eignen sich als zweite Lage unter der Motorradkombi oder als Freizeitjacke. NEWS hat sieben „Second Layer“ ausprobiert

121 Drumrum

Bakerstreet, Buchtipps und mehr

SZENE

14 Nachrichten

Auto-Kooperationen von Ducati und MV Agusta, Recht: Regelsatzverdoppelung, Zulassungszahlen, Wunderlichs viruteller Showroom

62 Steve-McQueen-Kumpel Bud Ekins

Porträt: Der Hollywoodstar und sein Stuntman waren viel mehr als nur gute Freunde

66 Sport Superbike-WM

Teamrochaden

67 Sport NEWS

68 Regio

Termine MX-Masters, Harley-Termine für 2021, Kawa-Roadshow, neuer Besitzer für Börjes Biker Outfit

108 Treff: 50 Jahre Wintertreffen Schloss Augustusburg

115 Gestern

Schrauberzeit

116 Porträt: Wolf-Georg Rohde

Der Honda-Mann

117 Roter Bereich

Hauptsache rum

118 Leserbrief

120 Kontra

Multistrada V4?

122 Vorschau Die nächste NEWS, Kennerspiel, Impressum

Rückrufe bei Yamaha

Bitte kommen

► **Zwei Rückrufe** beschäftigen die Yamaha-Werkstätten in den nächsten Monaten. Nummer eins betrifft die FJR 1300 A und AE der Modelljahre 2016 bis 2020, bei denen es zu Schäden in den Zahnradern des zweiten Gangs kommen kann. Je nach Fahrgestellnummer werden deshalb ein modifiziertes Getriebe eingebaut und die ECU neu programmiert. Motorräder, die bereits ab Werk über die neuen Getriebe verfügen, erhalten lediglich die Neuprogrammierung, welche die Leerlaufdrehzahl begrenzt und so Belastungsspitzen vermeidet.



Rückruf zwei gründet auf einem eventuell oxidierenden vorderen Bremslichtschalter. Dadurch leuchtet das Bremslicht dauerhaft, der Tempomat funktioniert auch nicht mehr. Die Aktion berührt die Modelle MT-09 Tracer GT, MT-10/SP, XT 1200 Z/ZE, Niken/GT und FJR 1300 A/AS/AE.

www.yamaha-motor.de

Winterservice von BMW

Zum Einmotten



► **BMW-Besitzer** können in der kalten Jahreszeit auf den Winterservice der BMW-Händler zurückgreifen. Dazu zählt je nach Betrieb ein Hol- und Bring-

dienst, eine Motorradreinigung, die Einlagerung mit Batteriepflege, die Zugabe eines Kraftstoffadditivs und Vergünstigungen bei Servicearbeiten.

www.bmw-motorrad.de

Yamaha-Angebote

Sorglos im Winter

► **Zum Start ins neue Jahr** macht Yamaha Neu- und Bestandskunden zwei interessante Angebote. Wer bis 31. Januar eine neue Yamaha kauft und über Yamaha finanziert, zahlt die erste Rate erst in drei Monaten. Und noch bis 28. Februar gewähren Yamaha-Vertragshändler bei einer Inspektion zehn Prozent Rabatt auf den Rechnungsbetrag.



www.yamaha-motor.de



Dreizackig

BEGEISTERT

mit Nutzwert in feiner Verpackung

NERVT
mit langer
Aufpreisliste

Triumph Trident 660

GEGNER Honda CB 650 R
Kawasaki Z 650
Yamaha MT-07

FÜR
Blaukittel und
Weißkrägen

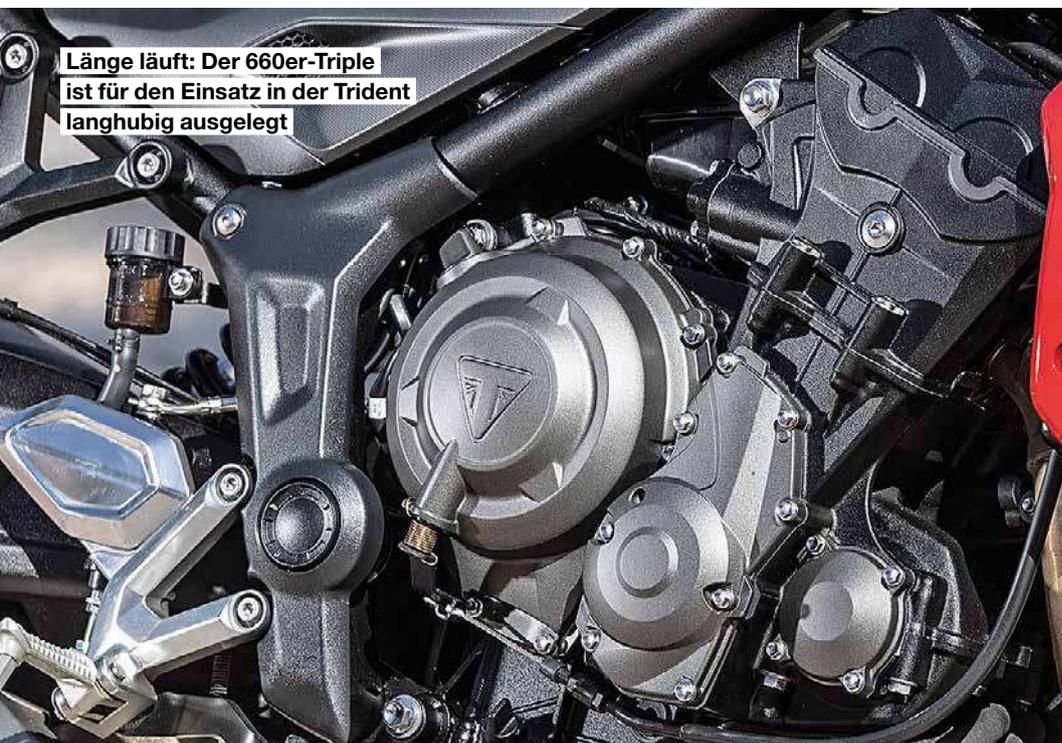


Die Briten stechen wieder in See. Ihr neuestes Eisen: die Trident 660. NEWS gabelte den Triple für eine erste Testfahrt auf.

von **Tilman Sanhüter** Fotos **Kingdom Creative**

Kaum eine Zahl hat soviel symbolische Strahlkraft wie die Drei: Die göttliche Dreifaltigkeit, die drei Beine auf der Flagge der Isle of Man oder die drei Stooges etwa. Ob die Triumph-Konstrukteure der späten Sechziger irgendetwas davon im Kopf hatten, als sie ihren neuesten Streich – die 1968er Trident, zu deutsch „Dreizack“ – ausheckten?

Fraglich. Fakt ist: Zum ersten Mal befeuerte damals ein 750-Kubik-Dreizylinder eine Triumph. Mit 60 Pferdestärken galt die Trident als Superbike, sie war der Urknall des Triple-Kults. Nachdem die Dreizylinder-Triumph 1975 in den wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Zeit erkrankt, tauchte der Name erst 1991 unter der neu erstandenen Marke aus Hinckley wieder auf. Und versank erneut in den Fluten der Geschichte. Den dritten Zacken liefert Triumph im Euro5-Zeitalter nun mit der frisch gefischten Trident 660. Genug Theorie, auf den Bock und Zündung an.



Länge läuft: Der 660er-Triple ist für den Einsatz in der Trident langhubig ausgelegt



Passt: Die Nissin-Bremsen sind zwar kräftig, reagieren aber nicht zu spitz



Multi-Kulti: Das Briten-Fahrwerk kommt aus dem Land des Lächelns

Eine Gedenksekunde nach dem Druck auf den Anlasserknopf, dann brummt der 660er Triple im Kaltlauf los. Seine Wurzeln hat er im Triebwerk der Street Triple S, die Brüder sind jedoch keine Zwillinge und schon gar nicht eineiig: Satte 67 Neuteile und eine dazu passende Abstimmung sollen den Trident-Dreier auf Alltagstauglichkeit

trimmen. Die Hubräume sind zwar identisch, jedoch fällt die Bohrung zwei Millimeter kleiner aus, der Kolbenhub wächst dagegen von 48,5 auf 51,1 Millimeter.

An diesen Maßen orientieren sich auch die neuen Kolben, Pleuel, Laufbuchsen, Kurbelwelle und die Profile der Nockenwellen. Ansaugung und Abgasanlage sind von der Pike auf neu ersonnen. Lohn der großen Taten ist eine füllige Mitte für einfache Beherrschbarkeit. 81 PS stehen am Ende auf dem Datenblatt, dazu 64 Nm in der Spitze. Ab 3600 Touren biegen sich 90 Prozent davon um die Kurbelwelle.

Ebenso praktisch fällt die Übersetzung aus, die in den unteren vier Gängen kurz gewählt ist. Die Zahnradpaare fünf und sechs sind dafür ein wenig länger übersetzt, um das Drehzahlniveau auf Landstraße und Autobahn niedriger zu halten.

Hat sich der viele Entwicklungsaufwand gelohnt? Ja. Die Trident setzt sich völlig mühelos in Bewegung, wirkt in den ersten vier Gängen auch bei mittleren Drehzahlen souverän. Die Leistung entfaltet sich linear und berechenbar über das Drehzahlband. Die ganz große Explosion obenrum bleibt zwar aus, im Gegenzug gibt es aber keine tiefen Löcher. Das entstresst Anfänger ebenso wie altgediente Fahrer. Im großen Gang bei mittleren Drehzahlen noch echten

Punch zu erwarten, wäre aber angesichts der Kubatur und Leistungsklasse vermessend. Und es gibt eine sehr einfache Lösung: Ein oder zweimal an der leichtgängigen Anti-Hopping-Kupplung gezupft und die famos präzise Schaltmimik nach unten geklickt, dann geht's wieder wie gewünscht zur Sache. Einen Zwei-Wege-Schaltassistenten gibt es als Werkzubehör.

Bei der Ausstattung blieb der Roststift im Federmäppchen

Im Road-Modus hängt die Drosselklappe angenehm spontan am elektrischen Gasgriff, giert an jedem Kurvenausgang nach dem nächsten Sprint. Der Regen-Modus dagegen geht deutlich gedämpfter und mit leichter Verzögerung zu Werke. Auch die Traktionskontrolle passt sich mit dem Modus an. Also eine Einstellung für Inselwetter und eine für den Rest – simpel aber stimmig. Ebenso wie der Mode-Schalter am Lenker, denn so muss man sich nicht unterwegs durch die Untermenüs wühlen und hat den Kopf frei für die Straße.

Auch sinnvoll in Sachen Traktion: Die Trident rollt ab Werk auf Michelin Road 5, einem hervorragenden Allround-Reifen mit bestem Nassgrip. Auf trockener Straße lässt sich die Traktionskontrolle nur mit gezielter Provokation aus der Reserve locken.

| Technik | |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fertigungsland: | Thailand |
| Motor: | Dreizylinder-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile/Zyl., Sechsganggetriebe, Kette |
| Hubraum: | 660 cm ³ |
| Leistung: | 60 kW (81 PS) bei 10 250 min ⁻¹ |
| Drehmoment: | 64 Nm bei 6250 min ⁻¹ |
| A2-Variante: | 34 kW (47 PS) bei 8750 min ⁻¹ 59 Nm bei 5000 min ⁻¹ |
| Umweltnorm: | Euro 5 |
| Bremse v/h: | 310-mm-Doppelscheibe mit Zweikolben-Schwimmsätteln / 255-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel |
| Reifen v/h. | 120/70 R17 / 180/55 R17 |
| Einstellmöglichkeiten: | Federbasis hinten |
| Standgeräusch: | 94 dB(A) |
| Assistenzsysteme: | ABS, Traktionskontrolle |
| Konnektivität: | optional Kopplung für Telefon, Musik, Navi, GoPro-Steuerung |
| Sitzhöhe: | 805 Millimeter |
| Tankinhalt: | 14 Liter |
| Leergewicht: | 189 kg |
| Preis: | ab 7343 Euro |

Die frühe Trident war der Urknall des Triple-Kults. Ihre Nachfahrin gibt sich linear und berechenbar



Tiefstapler:
Die schmale
Taille rückt
den Boden in
erreichbare
Nähe



Zahm oder züchtig: Die
Trident kann beide
Stile bedienen

Materialmix: Das Display
strahlt in LC und TFT

Unter Last entfaltet der Triple ein herrliches Timbre, das sich im Sattel intensiver anhört als für die Außenwelt. Genau richtig, denn so kann man den sägenden Sound weitgehend ungeniert genießen.

Auch bei der Auswahl der Komponenten blieb der Rotstift im Federmäppchen. Das Showa-Fahrwerk lässt sich zwar nur hinten in der Federbasis verstellen, arbeitet aber sensibel und transparent. Besonders in Verbindung mit der Umlenkung am Federbein bietet die Trident verblüffenden Fahrkomfort, ohne beim Angasen wackelig zu wirken. Der Kompromiss zwischen agilem Lenkverhalten und Stabilität auch in länger gezogenen Kurven ist sauber geschlossen.

Die Nissin-Bremsen protzen nicht mit feisten Festsätteln, erledigen ihren Job jedoch völlig zufriedenstellend. Einen Anteil

am fluffigen Handling hat neben dem kompakten Radstand von 1401 Millimetern auch das geringe Gewicht von vollgetankt 189 Kilo. Schon im Stand ist die Trident zugänglich, schüchtert mit moderater Sitzhöhe von 805 Millimetern auch Kürzere nicht ein.

Genussmenschen dürften sich auf der Trident insgesamt wohl fühlen, denn trotz des kompetitiven Preises finden sich an der in Thailand gefertigten Maschine nur wenige Unschönheiten. Der Fußbremshebel etwa wirkt arg einfach, die Plastikabdeckung über dem Tank klingt beim Anklappen etwas dünnwandig.

Aber geschenkt, das sind Kinkerlitzchen. im Großen und Ganzen mutet das Motorrad sehr hochwertig an. Das beginnt beim konifzierten Alulenker und geht über die LED-Beleuchtung bis zu den fein gemachten

Triumph-Logos im Scheinwerfer und Rücklicht oder auf dem Tankdeckel.

Auch das neue Tastenkreuz am linken Lenkerende verwöhnt mit feiner Haptik und sauberen Druckpunkten. Kurz gesagt: Die Trident 660 ist eine echte Triumph. Das Rundinstrument zeigt die Fahrdaten in LCD, unterstützt von einem TFT-Display für den Bordcomputer und per optionalem Bluetooth-Modul freischaltbaren Connectivity-Features wie Anrufannahme, GoPro-Steuerung und Navigation. Ein weiteres nettes Detail aus der Designabteilung: Das „E“ im Schriftzug auf den Tankflanken erscheint in Rot als stilisierter Dreizack.

In wenigen Worten: Hochwertig verarbeitet, fährt ausgesprochen sonnig, ist angenehm bepreist. Die Trident führt ein paar ziemlich scharfe Zinken ins Feld. 

Na hoppla: Hinterum zeigt
sich die Trident freizügig



Fazit

Ein kleines Allerwelts-Motorrad mit Triumph-Aufkleber? Diese Unkenrufe können wir getrost abtun. Die Trident ist erwachsen und transportiert viel vom Flair der größeren Modelle in die Mittelklasse. Die Linie ist im Grunde klassisch, die Formensprache modern interpretiert. Die technische Umsetzung wirkt gelungen und die Ausstattung kann sich ebenso sehen lassen wie die Verarbeitung. Well done, boys!



Tilman
NEWS-Dreikäsehoch

TRIDENT

Leichter, stärker, rationeller: Mit der taufrischen Monster setzt Ducati auf neue Werte. Und opfert dafür technische Traditionen.



Ducati *Monster 950*

Wertewandel

Ducati-Fans müssen zum neuen Jahrgang ganz tapfer sein. Erst verpassen die Italiener der neuen Multistrada V4 einen Motor ohne Desmodromik. Und jetzt nehmen sie dem Traditionsmodell Monster auch noch den Gitterrohrrahmen weg. Was Gitterrohrrahmen und Desmodromik gemeinsam haben: Sie erfüllen technische Grundfunktionen mit mehr Aufwand, Gewicht und Kosten, als das Stand 2021 eigentlich nötig wäre.

Ducati fährt hier in erster Linie einen Sparkurs. Verständlich, angesichts der Produktionsverlagerungen anderer europäischer Marken in Richtung Fernost. Pragmatiker sollten das Ducati also verzeihen – solange die „entfeinerte“ Technik einwandfrei funktioniert, wovon auszugehen ist. Die Frage ist dann eher: Wie viele Pragmatiker finden sich im Monster-Fanclub?

Dieses Spagats ist man sich in Bologna natürlich bewusst. Weshalb die Marketing-

Abteilung der Neuerscheinung nur den Namen „Monster“ – ganz ohne Hubraumbezeichnung oder sonstigen Zusatz – verpasst. Das soll klarmachen: Es gibt nur ein Monster. Und das steht hier. Womit sich jede Diskussion über die legitime Zugehörigkeit zur Familie erübrigen soll.

Der neue Aluguss-Frontrahmen nimmt den V2 in tragender Funktion unter Vertrag, man könnte fast sagen, hier wird der Lenkkopf an den Zylinderköpfen befestigt.

| Technik | |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fertigungsland: | Italien |
| Motor: | Zweizylinder-Viertakt-V, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile/Zylinder |
| Hubraum: | 937 cm ³ |
| Leistung: | 82 kW (111 PS) bei 9250 min ⁻¹ |
| Drehmoment: | 93 Nm bei 6500 min ⁻¹ |
| Rahmen: | Aluminium-Frontrahmen |
| Federwege: | 130/140 mm |
| Reifen v/h: | 120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17 |
| Sitzhöhe: | 820 mm |
| Bremse v/h: | 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln / 245-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel |
| Umweltstandard: | Euro 5 |
| Tankinhalt: | 14 l |
| Leergewicht: | 188 kg |
| Preise: | 11 290 Euro |



Alleine der Rahmen ist 4,5 Kilo leichter: Die Eckdaten liegen nah bei der Konkurrenz

Lebewohl, Gitterrohrgeflecht: Der neue Aluguss-Frontrahmen befestigt den Lenkkopf am mittragenden V2



Lichtgestalt: Die neue Monster vereint viele frische Ideen



Verglichen mit dem bisherigen Rohrrahmen lassen sich so beachtliche 4,5 Kilo sparen. Der neue Heckrahmen, er trägt im Wesentlichen die Sitzbank, entsteht aus GFK und spart weitere 1,9 Kilo ein.

Insgesamt hat Ducati der neuen Monster eine strenge Schlankheitskur verordnet, weshalb sie insgesamt 18 Kilo leichter sein soll als die abgelöste Monster 821. Ebenfalls erleichtert zeigen sich nämlich Felgen und Schwinge, auch sank das Tankvolumen um 2,5 Liter.

Eine strenge Schlankheitskur spart beachtliche 18 Kilos

Den Antrieb besorgt der selbstverständlich immer noch Desmo-bewehrte 937er Twin, der bereits in Hypermotard 950, Multistrada 950 und Supersport verzüchtet. Da war es ein logischer Schritt, dem 821er-Motor die Euro 5-Zulassung zu ersparen und direkt auf das größere Aggregat zu wechseln.

Leistungsmäßig fällt der Sprung nur gering aus, lediglich zwei zusätzliche Pferdestärken stehen im Datenblatt. In Sachen Drehmoment wird immerhin ein Plus von acht Prozent vermeldet, was einen entspannteren Schaltrhythmus erwarten lässt.

Die Geometrie hat sich mit gekürztem Radstand und Nachlauf sowie steilerem Lenkkopfwinkel etwas in Richtung Handlichkeit verändert. Ein positiver Nebeneffekt des Alu-Rahmens ist der erweiterte Lenkeinschlag, was die Wendigkeit beim Rangieren und in der Stadt deutlich verbessern dürfte. Außerdem wanderte der Lenker etwa 70 Millimeter näher an den Fahrer – vor allem kleinere Piloten mussten sich auf den klassischen Monstern ja ziemlich über dem Tank strecken.

Die Sitzhöhe fällt mit 820 Millimetern weiterhin moderat aus. Mittels flacherer Zubehörbank und zusätzlicher Tieferlegung ab Werk lassen sich aber auch 800 und 775 Millimeter realisieren.

Das Konzept der neuen Monster – leicht, handlich, rationell produziert – bringt die Ducati sehr eng an Triumph Street Triple und KTM 890 Duke. Vielleicht sogar enger als an die eigene Vorgängergeneration. Und es darf munter spekuliert werden, ob Ducati hier an die Weltspitze aufschließt. Oder ob die Italiener mit der Abkehr von der Tradition ihre wichtigsten – und emotionalen – Alleinstellungsmerkmale aufgeben. Ab April 2021 soll die neue Monster beim Händler stehen. **WW**

TECHNIK MIT SCHWARZER SEELE.

CB / **BLACK EDITION**
1000R



DIE NEUE CB1000R BLACK EDITION. EINE DUNKLE DIMENSION.

Fühlen Sie, wie Ihr Puls zu rasen beginnt. Während die CB1000R durch funktionale Schönheit besticht, geht die CB1000R Black Edition einen Schritt weiter. Die Technik bleibt dabei gleich und bietet die aufregende Leistung eines kraftvollen 107-kW-Motors, vier aktualisierte Fahrmodi, Honda Traktionskontrolle (HSTC) sowie das Honda Smartphone Voice Control System. Ein düsteres Aussehen ist der prägende Charakterzug der CB1000R Black Edition. Ein Anblick, an den sich Ihre Augen zum Glück wohl nie gewöhnen werden: Abgesehen von den hochwertigen, gefrästen Aluminium-Highlights ist die CB1000R Black Edition komplett schwarz gehalten: Scheinwerferblende, Cockpitscheibe, SFF-BP-Vordergabelholme, Kühlerverkleidung, Airbox-Abdeckungen (mit eloxiertem Finish) und die 4-2-1-Auspuffanlage. Deep Graphite Black überzieht den Tank und die Soziussitzabdeckung. Lassen Sie sich in den Bann ziehen und erleben Sie das Bike selbst.



Jetzt entdecken:



**Royal
Enfield**
Meteor 350



Royal Enfield setzt auf Verbrenner: Der neue Einzylinder wurde im englischen Entwicklungszentrum feingeschliffen

Letzter Gentleman

Während europäische Umweltaktivisten das Ende des Verbrennungsmotors in den nächsten Jahren herbeisehnen, werden in Indien munter nagelneue Motorengenerationen entwickelt. Royal Enfield, nach Börsenmeinung auf dem besten Weg, zum weltgrößten Hersteller motorisierter Zweiräder zu werden, sieht die globale Zukunft des Verbrenners also durchaus optimistisch.

Neuester Streich der traditionsbewussten Inder ist die Meteor 350-Baureihe, die klassisches Design, minimalistisch-moderne Technik und günstige Einstiegspreise kombinieren soll. Ältere fühlen sich spontan an

die Suzuki LS 650 Savage erinnert, der lotrechte Einzylinder und die cruisertypische Seitenlinie setzen da klare Akzente. Die Preisskala soll bei 3999 Euro beginnen. Dafür gibt es einen 20 PS starken Einzylinder mit oberliegender Nockenwelle, zwei Ventilen und Ausgleichswelle.

Für den indischen Inlandsmarkt zentrale Themen sind anspruchslose und kostengünstige Alltagstauglichkeit, in diesem Sinne verspricht Royal Enfield minimalen Wartungsbedarf und höchste Zuverlässigkeit. Tatsächlich ist die Technik der Meteor erheblich moderner, als der äußere Auftritt

befürchten lässt. Aktuelle Computersimulationen optimierten die Rahmensteifigkeit, der Motor wurde im englischen Entwicklungszentrum der Marke feingeschliffen. Das Fahrwerk scheint – gemessen am Leistungsangebot – üppig dimensioniert, was sich in einem Leergewicht von immerhin 191 Kilo niederschlägt.

Wir sind sehr gespannt, wie der deutsche Markt auf die nominell ja recht zurückhaltend motorisierte Meteor 350 reagiert. Schließlich hat der Name Royal Enfield mittlerweile auch in unseren Breiten einen guten Klang. **WW**

| Technik | |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fertigungsland: | Indien |
| Motor: | Einzylinder-Viertakt, luftgekühlt, zwei Ventile |
| Hubraum: | 349 cm ³ |
| Leistung: | 15 kW (20 PS) bei 6100 min ⁻¹ |
| Drehmoment: | 27 Nm bei 4000 min ⁻¹ |
| Rahmen: | Doppelschleifen-Stahl rohrrahmen |
| Federwege v/h.: | 130/122 mm |
| Reifen v/h: | 110/90 - 19 / 140/70 - 17 |
| Sitzhöhe: | 765 mm |
| Bremse v/h: | 300-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel / 270-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel |
| Umweltstandard: | Euro 5 |
| Tankinhalt: | 15 l |
| Leergewicht: | 191 kg |
| Preise: | ab 3999 Euro |

Klassisches Design und minimalistisch-moderne Technik: Die Meteor 350 leistet 20 PS und soll 4000 Euro kosten



Moto Guzzi V7 850



Lebenskünstler

Seit über 50 Jahren existiert bei Moto Guzzi die Modellbezeichnung V7. Und mit der aktuellen Modellpflege sorgt die Marke mit dem Adlerlogo dafür, dass das auch in Zukunft so bleibt. Kern der Kur ist der Wechsel zum 852-Kubik-Aggregat der Reiseenduro V85TT. Von deren 80 PS kommen aber nur 65 Pferde im Fahrwerk der V7 an, weshalb einige Motorinnereien der neuen V7 etwas einfacher ausgeführt werden konnten.

Ausgehend von den 52 PS des 750er Vorgängers ist der Leistungszuwachs aber schon signifikant, auch beim Drehmoment konnten wir ein Plus von 23 Prozent ausrechnen. Um diesen Druck verdauen zu können, verstärkte Guzzi den Stahlrohrrahmen im Steuerkopfbereich. Kardan und Getriebe stammen aus den V9-Modellen, ansonsten stammt die bewährte Basis weitestgehend aus den bisherigen, recht erfolgreichen V7-Modellen.

| Technik | |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fertigungsland: | Italien |
| Motor: | Zweizylinder-Viertakt, luftgekühlt, zwei Ventile/Zylinder |
| Hubraum: | 852 cm ³ |
| Leistung: | 48 kW (65 PS) bei 6800 min ⁻¹ |
| Drehmoment: | 73 Nm bei 5000 min ⁻¹ |
| Rahmen: | Doppelschleifen-Rohrrahmen aus Stahl |
| Federwege: | 130/ ca. 100 mm |
| Reifen v/h: | 100/90 - 18 / 150/70 - 17 |
| Sitzhöhe: | 770 mm |
| Bremse v/h: | 320-mm-Scheibe mit Vierkolben-Festsattel / 260-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel |
| Umweltstandard: | Euro 5 |
| Tankinhalt: | 21 l |
| Leergewicht: | 213 kg |
| Preise: | ab 9100 Euro |

Neu gezeichnet ist die abgestufte Sitzbank, der Hinterreifen legte 20 Millimeter an Breite zu und der hintere Schutzblechbereich zeigt sich aufgeräumter. Neue Kayaba-Stoßdämpfer sollen der Schwinge mehr Federweg und damit mehr Komfort ermöglichen. Ebenfalls dem verbesserten Komfort sollen die neuen Fahrerfußrasten dienen. Bereits ab Februar wird die neue V7 in den Varianten Stone und Spezial für 9100 Euro beim Händler stehen. **WW**

Honda CRF300L



Leichtmatrosen

Honda nutzte die anstehende Euro 5-Revolverung zur grundlegenden Modernisierung der Schwestermodelle CRF300L und CRF300 Rally. Der Einzylinder legte moderat an Hubraum und Drehmoment zu, der verstärkte Rahmen nimmt eine neue Gabel und neue Alu-Schwinge auf. Die ersten fünf Gänge wurden kürzer, der letzte Gang länger übersetzt.

Die Variante Rally kommt rund 1000 Euro teurer, dafür bietet sie neben Motorschutz-Plaste unter anderem einen größeren Tank und ein Windschild. Das dürfte vor allem Fernreisenden entgegenkommen. Wer vorrangig einen unkomplizierten und leicht zu handelnden Gelände-Begleiter sucht, dürfte mit der elf Kilo leichteren CRF300L besser bedient sein. **WW**

| Technik | |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fertigungsland: | Thailand |
| Motor: | Einzylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile |
| Hubraum: | 286 cm ³ |
| Leistung: | 20 kW (27 PS) bei 8500 min ⁻¹ |
| Drehmoment: | 27 Nm bei 6500 min ⁻¹ |
| Rahmen: | Doppelschleifen-Stahlrahmen |
| Federwege: | 260/ 260 mm |
| Reifen v/h: | 80/100 - 21 / 120/80 - 18 |
| Sitzhöhe: | 880 / 885 mm |
| Bremse v/h: | 296-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel / 220-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel |
| Umweltstandard: | Euro 5 |
| Tankinhalt: | 7,8 / 12,8 l |
| Leergewicht: | 142 / 153 kg |
| Preise: | ab 5337 / 6312 Euro |



Elf Kilo schwerer, 1000 Euro teurer als die Basis: Die CRF 300 Rally ist eine Reiseenduro für die Westentasche



Ducati / MV Agusta

Von vier auf zwei

► **Duplizität der Ereignisse:** MV Agusta und Ducati sind Kooperationen mit zwei edlen Automarken eingegangen, aus denen zwei schicke Sondermodelle entsprossen. MV Agusta legt die Superveloce 800 als gemeinsames Projekt mit dem französischen Sportwagenbauer Alpine auf, einer Renault-Tochter. Dieses Sondermodell trägt den gleichen blauen

Lack wie der legendäre Alpine 110, außerdem ein Alpine-Logo auf der Verkleidung und ein Lederband mit Alpine-Schriftzug über dem Tank. Weitere Zugaben sind ein CNC-gefräster Tankdeckel, eine Auspuffanlage von Arrow und eine Sitzbank mit Alcantara-Bezug. Für die Superveloce 800 Alpine will der MV-Händler 36 600 Euro sehen, immerhin sind da eine Abdeck-

plane und eine Plakette auf der Gabelbrücke inbegriffen. Gebaut werden nur 110 Stück. Die Kooperation zwischen Ducati und Lamborghini liegt praktisch auf der Hand. Beide gehören zum VW-Konzern, beide sitzen in bzw. bei Bologna. Da wäre ein Sondermodell auf Panigale-Basis logisch, aber die Verantwortlichen entschieden sich für eine Diavel

als Grundlage. Heraus kam die Diavel 1260 Lamborghini. Als Designvorbild diente der Lamborghini Siàn FKP 37, mit 819 PS der stärkste Lambo aller Zeiten.

Das Sondermodell trägt die gleiche Farbe wie das Auto, also Grün, mit Schmiedefelgen und Rahmen in Kupferrot. Dazu kommen viele Carboneile wie die Abdeckungen von Kühler, Tank, Schalldämpfer, Soziussitz und Cockpit, vorderer und hinterer Kotflügel sowie der Scheinwerferrahmen.

Ducati stellt von der Diavel Lamborghini 630 Exemplare her, die fortlaufende Nummer steht auf einer Alu-Plakette am Rahmen. Preis: 34 990 Euro, die Maschine ist bereits im Handel. **JS**

www.ducati.de
www.mvagusta.com

Recht §

Vorsatz bei Geschwindigkeitsübertretungen

Das Problem der Regelsatzverdoppelung

► **Letztens auf der A8** zwischen Stuttgart und Karlsruhe. Der grüne Umweltminister Baden-Württembergs ist auf einem Teilstück mit Tempolimit 120 mit 177 km/h unterwegs und wird erwischt. Die Konsequenz für ihn waren wohl vier Wochen Fahrverbot, zwei Punkte in Flensburg, ein Bußgeld von 240 Euro und diverse Rücktrittsforderungen.

Der Herr Minister war eilig

Was mich an diesem Bericht aufmerksam machte, war der Satz, mit dem er zitiert wird. „Ich hatte es eilig!“ Da kommt dem eingefleischten Verkehrsrechtler sogleich § 3 Abs. 4a der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) in den Sinn. Denn dieser besagt: „Wird ein Tatbestand... vorsätzlich verwirklicht, für den ein Regelsatz von mehr als 55 Euro vorgesehen ist, so ist der dort genannte Regelsatz zu verdoppeln.“

Regelsatzverdoppelung?

Als Regelsatz wäre in diesem Fall – außerorts, 51 bis 60 km/h zu schnell – meines Erachtens die lfd. Nr. 11.3.8 der Tabelle 1 des Anhangs zu Nummer 11 der Anlage zur BKatV einschlägig gewesen, also 240 Euro und ein Monat Fahrverbot. Die hier unbetrachteten Punkte richten sich nach Anlage 13 zu § 40 Fahrerlaubnis-Verordnung FeV.

Vorsatz?

Allerdings ist die Klassifizierung von Vorsatz in Abgrenzung zur Fahrlässigkeit im Einzelfall kompliziert. Für die Annahme von Vorsatz muss dem Betroffenen bei einer Geschwindigkeitsübertretung auf der Autobahn wohl nachgewiesen werden, dass er das regelnde Verkehrsschild überhaupt wahrgenommen hat. Was schwierig ist, wenn der sich nicht äußert.

Im Fall des Umweltministers war das aber wohl anders. Er wird mit den Worten zitiert: „Ich war unterwegs zu meiner Familie und hatte es eilig, ich habe die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht beachtet...“. Der Regelsatz von 240 Euro hätte also in seinem Fall meines Erachtens mit guten Argumenten auch verdoppelt werden können.

Die Moral von der Geschichte

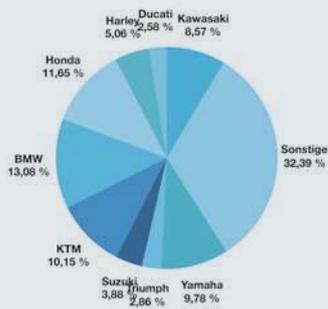
Was wir aus diesem Fall mitnehmen können, ist die Erkenntnis, dass auch hier Schweigen Gold sein kann. Wenn ich also schon beim Flitzen erwischt werde, sollte ich es nicht noch schlimmer machen und versuchen, meinen Fehler zu erklären oder zu entschuldigen. Das endet allzu oft als Regelsatzverdoppelung. Schließlich ist niemand verpflichtet, sich selbst zu belasten. Also: Wirst du geblitzt, dann schwatze nicht.



Rechtsanwalt Peter Uelwer
Rudolfswiehe
146 A, 26802
Moormerland-
Jheringsfehn
04954/
955870,
rechts
anwalt@
uelwer.de

Zulassungszahlen Januar bis November

Endspurt



► **Allen Unbilden** dieses Jahres zum Trotz: Der Motorradhandel hat wenig Grund, sich zu beschweren. Selbst zum Jahresende hin hält das stabile Zulassungshoch an. Insgesamt wurden bis Ende November 123928 Motorräder neu zugelassen, das sind über 12 700 oder 11,5 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Noch besser stehen die 125er da, die gingen mit einem Plus von 73,57 Prozent durch die Decke.

Bestverkauftes Motorrad bleibt die BMW R 1250 GS (8771 Stück) vor Kawasaki Z 900 (3746) und Yamaha MT-07 (3135). Ähnlich wie die GS dominiert die KTM Duke 125 mit 5094 Neuzulassungen die A1-Klasse vor Yamaha MT-125 (2302) und Aprilia SX 125 (2136).



Tablet unterstützt Fahrprüfung

Teurer Service

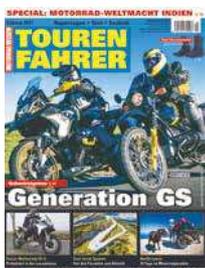
► **Seit dem 1. Januar** legen Fahr Schüler ihre praktische Prüfung nach der „OPFEP“ ab, der „Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“. Deren Ziel ist es, die Beurteilung der Fahrkompetenz zu verbessern und die Rückmeldung an den Bewerber zu erhöhen. Dabei hilft ein bundeseinheitlicher, auf einem Tablet installierter Katalog, der die Anforderungen an den Prüfling sowie die Bewertungskriterien detailliert beschreibt.

Anhand verschiedener Kriterien wertet der Prüfer die Leistungen des Bewerbers und dokumentiert seine Urteile in einem digitalen Prüfprotokoll. Dabei liefert die Software einen unterstützenden Rah-

men, die endgültige Entscheidung über das Bestehen bleibt beim Fahrprüfer. Nach der Fahrprüfung findet ein Beurteilungsgespräch statt, zudem erhält der Bewerber eine schriftliche Rückmeldung zu seinen Leistungen.

Für den Fall des Nichtbestehens liefert die Software gleich die notwendigen Inhalte für die Nachschulung. Die OPFEP wurde gemeinsam von TÜV, DEKRA, technischen Prüfstellen, Fahrlehrerverbänden und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelt. Prüflinge müssen für die Prüfung zehn Minuten mehr Zeit mitbringen und deutlich tiefer in die Tasche greifen – sie zahlen künftig 146 statt 118 Euro. **JS**

TOURENFAHRER 2/21 Lesestoff



► **Seit 8. Januar** liegt der neue TOURENFAHRER im Handel mit folgenden Inhalten: Generationenvergleich BMW R 1250 GS gegen R 100 GS; großer Sonderteil Motorradland Indien; Reisen nach Sachsen, Nordkroatien, Euböa in Griechenland und entlang europäischer Grenzen; Service Test Tourenstiefel; Gebrauchterberatung Kawasaki Z 1000 SX; Youngtimer Yamaha XT 550 u.v.m. Für 5,90 Euro am Kiosk.

Wunderlich macht's virtuell

Neue Wege zum Kunden



► **BMW-Veredler Wunderlich** beschreitet neue Wege zum Kunden. Ab sofort hat rund um die Uhr ein interaktiver Showroom geöffnet, in dem sich Besucher virtuell die Konzeptmotorräder der Eifel besichtigen und Anregungen zum Umbau oder zur Perfektionierung der eigenen BMW holen können. Der Digi-Showroom funktioniert auf Smartphones, Tablets und PCs.

Für die Zeiten, in denen Kunden wieder in die Wunderlich-Zentrale

in Graftschaft oder auf Messen dürfen, hat man die „Docking Points“ entwickelt: Nähert sich ein Interessent einer Wunderlich-BMW auf wenige Zentimeter, öffnet sich im Smartphone, so es NFC-fähig ist, automatisch eine Landingpage mit allen notwendigen Infos über die Maschine inklusive Ausstattungsliste, Fotos und Videos. Das funktioniert auch überall sonst, wo man auf eine Wunderlich-Konzept-BMW trifft. **JS**

www.wunderlich.de

Tourentipps jetzt online

Reise- Archiv



► **Ab sofort stehen** die GPS-Daten der Tourentipps aus NEWS in der Tour-Datenbank unter www.motorradnews.de/tour-datenbank zum Herunterladen bereit. Jede Tour kostet 1,99 Euro, insgesamt warten dort bereits rund 900 Trips auf Nachfahrer, Tendenz steigend.

NEWS-Abonnenten haben die Möglichkeit, zum Vorzugspreis von 9,90 Euro statt 19,90 Euro eine Jahreslizenz zu erwerben, entweder auf <https://shop.tourenfahrer.de/gps-downloads/flatrate-tourenfahrer-tour-datenbank> oder unter dem folgenden QR-Code.

Wichtig: Nur wenn ihr bei der Registrierung eine Abonnementnummer hinterlegt, reduziert sich der Preis. Diese Nummer steht auf der jeweiligen Rechnung oder aber auf dem Adressaufkleber jeder Abo-NEWS – dritte Reihe, in der Mitte zwischen den beiden Rauten. Und wenn Ihr neben NEWS auch den TOURENFAHRER abonniert hat, habt ihr einen Gratiszugang zur Tour-Datenbank. Auch hier gilt: Registrierung im Shop samt Eingabe der TF-Abonnementnummer ist notwendig.

www.motorradnews.de



**Duell der 2021er Reise-
profis: BMW schickt
Deutschlands beliebtestes
Motorrad zur Typbera-
tung, KTM verpasst der
leichten und gelände-
gängigen Adventure
ein Update auf 890
Kubik. Welches
Motorrad erfüllt den
Wunsch nach maxi-
maler Freiheit?**



Richtung



Ausstattung: Wulf / BMW R 1250 GS: Kombi und Handschuhe Büse, Helm Shoei, Stiefel TCX Jan / KTM 890 Adventure: Kombi IXS, Helm Klim, Schuhe TCX, Handschuhe Rukka

gs w a h l



Cinema Bavaria: Der BMW-TFT-Bildschirm lässt sich über das Drehrad am linken Griff steuern



Schnabelschau: Die R 1250 GS führt die Designlinie von 1994 konsequent fort

von **Wulf Weis** Fotos **G. Bergmann/Volker Rost**

Einen runden Geburtstag feiert die BMW-GS-Baureihe: Seit 40 Jahren ballern die Boxer durch ferne Länder und das Hinterland von Wanne-Eickel. Richtig Fahrt nahm der Zug aber erst 1994 auf mit dem neuen Vierventilboxer und dem revolutionären Telelever-Fahrwerk. Und damals nannte ein von mir sehr bewunderter Kollege die 1100er Enduro als „bestes Straßenmotorrad, das BMW je gebaut hat“.

Man darf annehmen, dass die Bayern sich seinerzeit über diesen „Ehrentitel“ kaum gefreut haben. Dennoch wurden hier die konzeptionellen Weichen für eine beispiellose Erfolgsgeschichte gelegt: Seit gefühlten Jahrzehnten führen die großen GSen die Zulassungscharts an. Und es sieht nicht so aus, als ob sich das ändern würde.

An Versuchen, am Thron der GS zu wackeln, hatte es all die Jahre nie gemangelt. Wobei die Herausforderer im Regelfall einen von zwei Kardinalfehlern unternahmen:

Entweder war das Motorrad noch schwerer als die GS (Yamaha XT 1200Z Super Ténéré), oder es fehlte der Kardan (Honda XL 1000 V Varadero).

Die vergleichsweise federleichte KTM 890 Adventure setzt dann auch gar nicht auf die direkte Konfrontation mit der GS. Vielmehr stellt sie die Sinnfrage, ob weniger im Reisebetrieb nicht mehr ist – vor allem jenseits des Asphaltbänders.

Was Motor und Antrieb angeht, legt die BMW machtvoll vor: Der gewaltige Shift-Cam-Boxer pumpt sein wuchtiges Dreh-



Volumen ist alles: Der GS-Schalldämpfer blubbert mächtig los



Biene Maja: Das klassische Design schätzen auch BVB-Fans



Fast schon schlank: Das dreieckige Endrohr der KTM verhält sich unauffällig

moment über einen enormen Drehzahlbereich. Was den Durchzug im sechsten Gang angeht, fliegt die BMW quasi davon. In Sachen Beschleunigung kann die deutlich leichtere – und schwächere – KTM ebenfalls nicht mithalten. Auf der anderen Seite auffällig: Richtigen Vorsprung baut die BMW erst jenseits der 100 km/h auf. Ob das wichtig ist, muss jeder selbst entscheiden.

Der BMW-Leistungsvorsprung zeigt sich erst ab 100 km/h

Tatsache bleibt, dass die Souveränität auf langen und gerne auch schnellen Autobahnpassagen zu den Kernkompetenzen der R1250GS zählt. Fix an einem Tag von Hamburg aus über die Rhonetal-Autobahn

Linientreu: Der serienmäßige Unterfahrschutz überzeugt, der Tank tarnt sich mattgrau

Richtung Mittelmeer, um dann eine Woche durch die Cevennen oder an der Drome entlang zu stromern – die GS beherrscht beide Spielarten. Auch erwähnt sie bei hohem Dauertempo in Sachen Windschutz und vor allem bei den Windgeräuschen am Helm. Die 890 Adventure beutelt ihren Piloten wesentlich mehr.

Die KTM 890 Adventure, nach Ansicht ihrer Erbauer das geländegängigste Adventure-Fernreise-Bike, setzt bei der Autobahnkompetenz

Voll breit: Die schlanke 890 KTM Adventure mutiert mit Koffern zum Windfang



Mäusekino Austria: Das KTM-Display ist klar gegliedert und einfach zu durchschauen

Bei der Autobahnkompetenz will die 890 Adventure gar nicht mithalten. Sie setzt auf maximale Wendigkeit





Paartanz I: Die BMW ignoriert den Beifahrer mit Leibeskraften, der Komfort hinten ist mustergültig



Paartanz II: Nur wenig beengter geht es auf der KTM zu, das Zusatzgewicht fällt aber stärker auf

Die modellgepflegte 2021er GS mit neuem Integral-ABS Pro ist extrem auf Sicherheit abgestimmt

Kurzcheck

| | BMW | KTM |
|-----------------------|----------|----------|
| MOTOR | ████████ | ████████ |
| FAHRLEISTUNGEN | ████████ | ████████ |
| VERBRAUCH | ████████ | ████████ |
| FAHRWERK | ████████ | ████████ |
| BREMSEN | ████████ | ████████ |
| ABS | ████████ | ████████ |
| KOMFORT | ████████ | ████████ |
| VERARBEITUNG | ████████ | ████████ |
| AUSSTATTUNG | ████████ | ████████ |
| ALLTAG | ████████ | ████████ |
| PREIS | ████████ | ████████ |
| FUN-FAKTOR | ████████ | ████████ |

auch gar nicht auf die Konfrontation mit dem BMW-Platzhirsch. Vielmehr geht es um maximale Wendigkeit – mit wenig Gewicht und raffinierter Schwerpunktgestaltung.

Der charakteristische Tank zieht sich an beiden Seiten bis auf Ölwanne-Niveau. Ästhetisch muss man da erstmal schlucken, aber dafür fällt die klassische Tankposition zwischen den Fahrerbeinen sehr kompakt

aus, was die Maschine sehr schlank macht. Außerdem wandert der Schwerpunkt bei vollgetankter Maschine nach unten statt wie üblich nach oben. In der Folge schafft KTM es, ein hochbeinig-geländetaugliches Gerät mit moderater Schwerpunkthöhe zu präsentieren. Was speziell für kurzbeinige Piloten das Sicherheitsgefühl verbessert.

Ein bekanntes Faszinosum ist der enorme Speed, mit dem sich die GS über die Landstraße treiben lässt. Wesentliche Faktoren sind das Telelever-Fahrwerk, das seine Geometrie auf der Bremse kaum verändert und damit die 190 Millimeter Federweg am Vorderrad perfekt verwaltet. Dazu kommt die Reifenwahl im aktuellen Big-Format mit 120/70 R 19 vorne und 170/60 R 17 hinten. Typische Breitreifen, wie sie auch potente Streetbikes bevorzugen.

Klar, dieses Format wird auch als Grobstolle angeboten, aber unser Tester kommt auf asphaltverliebten und herrlich griffigen Bridgestone A41 daher. Genau das Richtige, um in weiten Alpen-Serpentinen die enorme Schräglagenfreiheit der GS auszukosten. Aber bereits eine nasse Wiese stellt die glatt profilierten A41-Pneus vor große Probleme.

KTM positioniert sich da erheblich geländegängiger: 90/90-21 vorne und 150/70-18 hinten setzen klare Duftmarken. Das schmale Vorderrad kann den Handlingnachteil des 21-Zöllers beim Einlenken zwar ganz gut ausgleichen, doch sorgt das hohe Querschnittsverhältnis von 90/90 dafür, dass der Vorderreifen bereits bei mittlerer Schräglage auf der Kante juckelt.

Auf der Reifenkante hilft mentale Stärke

Das fühlt sich in den Lenkerenden nicht wirklich gut an, wobei mentale Kraft durchaus helfen kann: Harte Hunde ignorieren das wimmernde Vorderrad und winkeln noch einen Tacken weiter ab. Normalerweise geht das gut.

Bereift ist unsere 890 Adventure mit Avon AV 53/54 Trailrider. Die sehen vom Profilbild deutlich kerniger aus als die Bridgestones der BMW, sollen laut Avon aber speziell „straßenoptimierte Gelände-Sportmotorräder“ adressieren. Vor dem zünftigen Enduro-Wandern in den Pyrenäen steht also auch hier erst ein Termin beim Reifenhändler an.

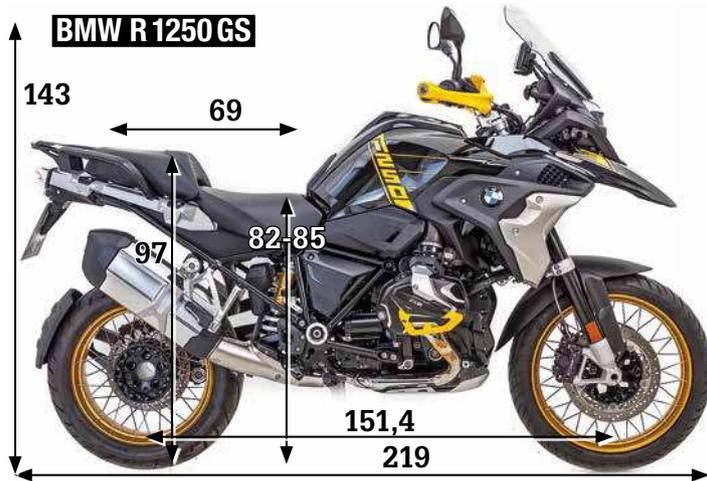


ShiftCam-Bulle: Reichlich Hubraum und variable Ventilsteuerung sind nicht zu schlagen



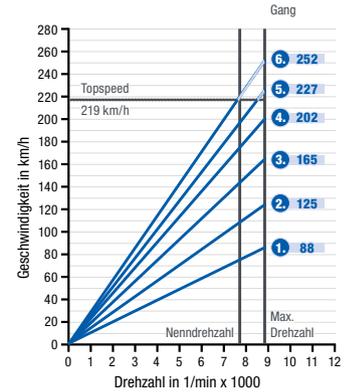
Bruder Leichtfuß: Den Rundlauf in der Mitte hat der KTM-Twin gelernt, oben raus bleibt er dabei zornig

Abmessungen



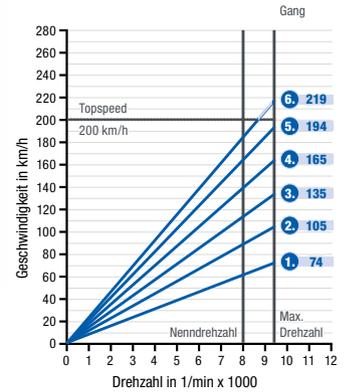
Soweit, so gut: Über das Design der BMW R 1250 GS wurde alles gesagt. Markant bleibt die wuchtige Frontpartie mit breitem Boxer-Motor und fettem Tank

Gangdiagramm



Weniger wild als erwartet: KTM 890 Adventure legt nur wenig Orange auf. Charakteristisch ist die spezielle Tankkonstruktion

Gangdiagramm



Auf der Bremse serviert die frisch modellgepflegte BMW ein neues Integral-ABS Pro mit digitalem Bremsassistenten und Sechschachsen-IMU. Funktioniert wunderbar geschmeidig, man bemerkt die Regeleingriffe kaum. Die Abstimmung selbst ist aber

wirklich extrem auf Sicherheit ausgelegt, weshalb die ABS-Bremswerte kaum besser ausfallen als an der deutlich magerer bestückten KTM.

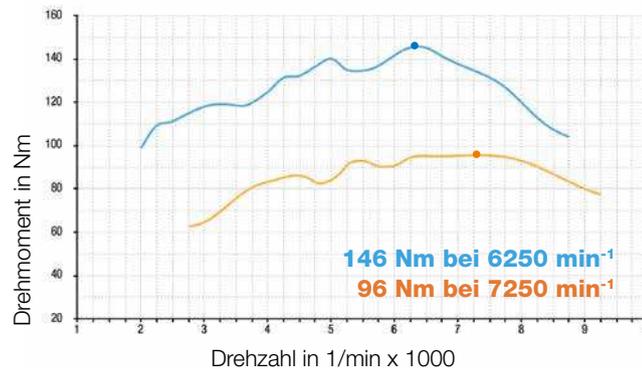
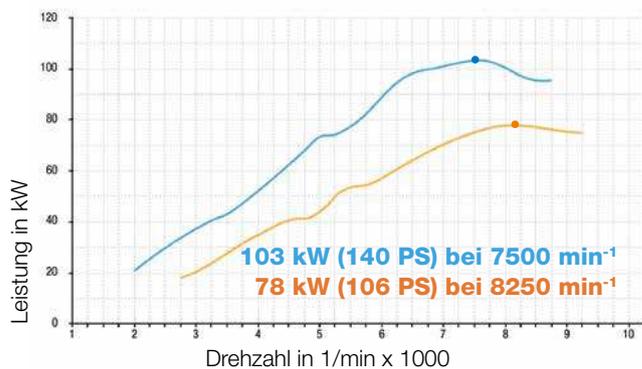
Ganz großer Beliebtheit erfreut sich die GS bei Beifahrern und Beifahrerinnen. Klar,

das Platzangebot ist mustergültig, das Polster hat Fernsehsessel-Qualität und unser Tester ist sogar mit Sitzheizung auf beiden Plätzen ausgestattet.

Den Elektrogrill verkneift sich KTM, dennoch hat Mattighofen das Thema Sozialis

Leistung / Drehmoment

— BMW — KTM



Auf dem Dynojet-Rollenprüfstand kann der Shift-Cam-Boxer seine Muskeln spielen lassen. Der drehfreudige KTM-Twin legt eine ausgewogene Kurve hin

TEST BMW R 1250 GS – KTM 890 Adventure

| Technik (Werksangaben) | BMW R 1250 GS | KTM 890 Adventure |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Herstellungsland: | Deutschland | Österreich |
| Bauart: | 2-Zylinder-4-Takt-Boxermotor, luft-/flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kardan | 2-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette |
| Hubraum / Verdichtung: | 1254 cm ³ / 12,5:1 | 889 cm ³ / 13,5:1 |
| Leistung: | 100 kW (136 PS) bei 7750 min ⁻¹ | 77 kW (105 PS) bei 8000 min ⁻¹ |
| max. Drehmoment: | 143 Nm bei 6250 min ⁻¹ | 100 Nm bei 6500 min ⁻¹ |
| Bohrung x Hub: | 102,5 x 76,0 mm | 90,7 x 68,8 mm |
| Ventile pro Zylinder: | 4 | 4 |
| Ventilsteuerung: | DOHC | DOHC |
| Umweltstandard: | Euro 5 | Euro 5 |
| Standgeräusch: | 88 / 76 dB (A) | 88 / 77 dB (A) |
| A2-Version: | nein | nein |
| Schmierung: | Nasssumpf | Semi-Trockensumpf |
| Kupplung: | Lamellenkupplung im Ölbad | Lamellenkupplung im Ölbad |
| Rahmen: | Stahlrohrrahmen, Heckrahmen geschraubt | Stahlrohrrahmen, Heckrahmen geschraubt |
| Nachlauf: | 101 mm | 108 mm |
| Lenkkopfwinkel: | 25,7 ° | 25,9 ° |
| Radstand: | 1514 mm | 1509 mm |
| Federung vorn: | Telelever, 190 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 37 mm | USD-Gabel, 195 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 43 mm |
| Federung hinten: | Monofederbein, 200 mm Federweg, direkt angelenkt | Monofederbein, 195 mm Federweg, direkt angelenkt |
| Einstellmöglichkeiten Fahrwerk: | Gabel: Semi-aktiv Federbein: ESA | Gabel: keine Federbein: Vorspannung (Handrad), Zugstufe |
| Reifen v./h.: | 120/70 R19 / 170/60 R17 | 90/90-21 / 150/70 R18 |
| Felgengröße v/h: | 3,00 x 19 / 4,50 x 17 | 2,50 x 21 / 4,50 x 18 |
| Bereifung im Test: | Bridgestone Battlax Adventure 41 F/R | Avon AV 53/54 Traveller |
| Bremse vorn: | 305-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Festsättel | 320-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Festsättel |
| Bremse hinten: | 276-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel | 260-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel |
| Lichtmaschinenleistung: | 510 W | 400 W |
| Batterie: | 12,0 V / 11,8 Ah | 12 V / 10 Ah |
| Assistenzsysteme: | ABS, Traktionskontrolle, Schräglagensensorik, ESA | ABS, Traktionskontrolle, Schräglagensensorik |
| Konnektivität: | Smartphone | Bluetooth |
| Cockpit: | TFT-Display | TFT-Display |
| Werkstattintervalle: | 10 000 km oder einmal im Jahr | 15 000 km oder einmal im Jahr |
| Ventilspiel prüfen: | 20 000 km | 30 000 km |
| Preis zzgl. Nk.: | ab 18 101,85 Euro | ab 14 499 Euro |
| Preis Testmotorrad: | 24 011,02 Euro | 14 499 Euro |



im Entwurf sehr ernst genommen. Was Polster und solide Haltegriffe angeht, gibt es ebenfalls nichts zu meckern, auch der hintere Kniewinkel überzeugt.

Dennoch kann die BMW den Sozius-Pokal souverän vereinnahmen. Zum einen reagiert das schwerere Motorrad naturgemäß weniger aufs Zusatzgewicht. Dazu kommt aber auch die aufwändige Fahrwerkselektronik unserer voll ausgestatteten Maschine: Der automatische Beladungsausgleich passt das Federbein wie von Zauberhand auf Sozius und Gepäck an, das semiaktive Dynamik-ESA-System regelt die Dämpfungs-

| MOTORRAD NEWS Messwerte | | |
|-------------------------------------|--------------|-------------|
| Gewicht fahrfertig vollgetankt: | 259 kg | 218 kg |
| Gewicht fahrfertig ohne Kraftstoff: | 244 kg | 203 kg |
| max. Zuladung: | 206 kg | 232 kg |
| Testverbrauch: | 5,50 l/100km | 5,2 l/100km |
| Verbrauch nach WMTC: | 4,75 l/100km | k.A. |
| Tankinhalt (Werksangabe): | 20 l | 20 l |
| Tankreichweite: | 364 km | 385 km |
| Wendekreis: | 430 cm | 460 cm |
| Tacho bei 100 km/h | 104 km/h | 104 km/h |
| v _{max} Werksangabe: | 219 km/h | 200 km/h |
| Beschleunigung: | | |
| 0 – 100 km/h: | 3,5 sek | 3,7 sek |
| 0 – 140 km/h: | 5,6 sek | 6,3 sek |
| Durchzug im 6. Gang: | | |
| 60 – 100 km/h: | 3,2 sek | 3,8 sek |
| 100 – 140 km/h: | 3,3 sek | 4,0 sek |
| Drehzahl letzter Gang bei 130 km/h: | 4600 /min | 5560 /min |
| ABS-Bremung aus 100 km/h (trocken) | 40,3 m | 41,2 m |



Fazit

Reiselustig: **Wulf Weis**

BMW liefert mit der 2021er R 1250 GS eine Vorstellung auf erwartbar hohem Niveau ab. Klar, bei diesen Stückzahlen kann das Münchner Entwicklerteam aus dem Vollen schöpfen. Dennoch beweist die KTM, dass geringes Gewicht und drahtige Erscheinung das Leben häufig einfacher machen.



Entfernte Verwandte: Aus dieser Perspektive zeigt sich, dass KTM 890 Adventure und BMW R 1250GS gar nicht so weit auseinander liegen

kräfte in Echtzeit. Im Zusammenspiel fährt sich die R 1250 GS mit Sozius kaum anders als solo. Okay, besonders pralle Beifahrer ausgenommen.

Ein Graben bei der Wahl des besten Abenteuer-Motorrads

Welches ist die richtige Wahl für Abenteuer? Eine Fraktion in unserer Kolchose tendiert klar in diese Richtung: „Die KTM kann alles, was die BMW kann. Zwar nicht so perfekt und geschliffen, aber dafür erheblich billiger. Und im Gelände hat die 890 Adventure dann klar die Nase vorn.“

Aber da lässt es sich trefflich dagegen argumentieren. Wer im BMW-Enduro-Park Hechlingen die Kühe hat fliegen sehen, macht geländemäßig auf BMW-Seite kaum Defizite aus. Und bekennende Asphalt-Fahrer – wie geschätzte 85 Prozent aller GS-Kunden – freuen sich vor allem über Landstraßen-Pace und den ultimativen Langstreckenkomfort.

Nur beim Kaufpreis der BMW – vor allem in Vollausstattung wie unser Tester – erübrigt sich jede Diskussion. Da reicht der Blick auf den Kontoauszug – im Idealfall  langt es für beide Maschinen.

Auch KTM nimmt das Thema Hinterbank sehr ernst. Aber der Pärchen-Pokal geht trotzdem an BMW



Erdanker: Solide Festsattelbremsen von Hayes sind der neue Standard bei BMW



Bremsen-Tuning: Hitze-Leitbleche rüsten die 890 Adventure für Passabfahrten



Erfolgsgeheimnis: Die famose Telever-Vorderradführung macht die GS erst perfekt



Digitale Brücke: Die Multistrada V4 S erlaubt umfassende Verbindungen



Ausstattung: Helm Nishua, Kombi & Handschuhe iXS, Stiefel Alpinestars

Kultur- Revoluzzer

Die Technik der Ducati Multistrada V4 stellen wir bereits im Detail vor. Auf einer Tour um Bologna kann der neue Vierzylinder ohne Desmodromik beweisen, was in ihm steckt. Und das ist so einiges.

von Tobias Kloetzli Fotos Milagro

Was für eine Überraschung: Auf guten Straßen war die Multistrada bereits bisher eine Macht, auch Reisetauglichkeit zählte natürlich zu den Kernkompetenzen des rassigen V2. Mit ihren 17-Zoll-Rädern vereinte sie die Qualitäten aus sportlichem Stelzen-Tourer und Reise-Supermoto. Geländeausflüge begrenzten sich jenseits der 1260 Enduro auf Schotterwege zum Baggersee. Mit der Multistrada V4 ändert sich nun alles.

Denn Ducati tritt in eine neue Welt ein. Mit dem 1158 Kubik großen V4 Granturismo mit rückwärtsdrehender Kurbelwelle, 170 PS und einzigartigem Serviceintervall fürs Ventilspiel von 60 000 Kilometern läutet Bologna nicht weniger als eine neue Ära ein. Der Gitterrohrrahmen wich einem Mono-coque, die schöne Ein- einer Zweiarmschwinge. Im Zeichen der Vielseitigkeit ist die Multistrada V4 mit 19-Zoll-Vorderrad statt des straßenorientierten 17-Zöllers bestückt, was neben erhöhter Geländetauglichkeit auch ein neutraleres Fahrverhalten auf der Straße verspricht.

Neben dem optionalen Abstandsradar profitiert die populäre S-Variante von der Möglichkeit der Navigation im 6,5-Zoll-TFT-Display. Das umfangreiche Elektronikpaket mit IMU, Kurven-ABS, Wheelie- und Traktionskontrolle, Kurvenlicht, Anti-Schlingerfunktion und semiaktivem Fahrwerk mit Niveauausgleich bietet alles, was man wünschen kann.

Den Transponder in der Jackentasche verstaut, ballert der V4 auf Knopfdruck ansprechend, aber nicht zu laut los – das Standgeräusch liegt nun bei 92 statt 102 dB (A). Manövrieren aus dem verwinkelten Werksareal in Borgo Panigale geht



Abluftschächte:
Die Kiemen helfen beim Temperaturhaushalt der V4

erstaunlich einfach. Mit kurz übersetztem erstem Gang und tieferem Schwerpunkt lässt es sich leicht dahinrollen und dank des großen Lenkeinschlags spielerisch eng wenden.

Leistung hat der V4 definitiv genug, der neue Granturismo fährt sich sehr kultiviert und vibriert kaum. Mit dem Hubzapfenversatz von 70 Grad – Ducati nennt das „Twin Pulse“ – kann es allerdings nicht ab Standgas losgehen. Der V4 Granturismo braucht 2000, 2500 Touren, damit es ohne Stottern vorangeht. Man wähnt sich dank Twin Pulse tatsächlich fast auf einem V2. Allerdings nur beim Beschleunigen, denn sonst läuft der V4 sehr ruhig. Vorbei sind die Zeiten, als man für ein klares Bild in den Rückspiegeln die Kupplung ziehen musste.

Ohne Wheeliekontrolle schnell das Vorderrad blitzartig hoch

Kraftvoll zieht die Multistrada V4 durch den mittleren Bereich, bevor sie ab 8000 Touren gnadenlos anreißt. Auf der Autobahn lassen sich bequem Kilometer fressen. Der Windschutz ist gut, selbst am Helmdach zupfen für Fahrer bis 180 Zentimeter keine Luftverwirbelungen. Auch läuft die Ducati sehr stabil geradeaus.

Nun geht es ans Eingemachte: Wir verlassen die Autobahn und finden uns rasch im Kurvenparadies wieder. Jetzt ist die Multi in ihrem Element. In der Bergwelt hinter Bologna beeindruckt sie mit ihrer Agilität. Ohne hochgekrempelte Ärmel legt sie sich von einer Schräglage in die andere, folgt zielgenau der gewählten Linie und lässt sich einfach korrigieren.



Ausgezeichnet:
Ducati setzt auf Stylema-Bremsen

Kraftvoll powert der V4 aus den Ecken, beschleunigt rasant durch die Mitte, bevor er im oberen Drehzahlbereich brachiale Leistung freisetzt. Traktions- und Wheelie-Kontrolle halten den engagierten Ritt ausgesprochen unauffällig unter Kontrolle.

„Ein paar Wheelies zwischendurch können ja nicht schaden“, denke ich, und schalte die Wheelie-Kontrolle aus. Dann erst zeigt sich anhand des blitzartig hochschnellenden Vorderrads, wie viel Leistung das Sicherheitssystem tatsächlich zurückhält. Schnell aktiviere ich das System wieder – der Ritt auf der winkligen Passstraße ist intensiv genug.

Ähnlich beeindruckend ist auch die Bremsperformance mit den ausgezeichnet dosierbaren, aber nicht zu aggressiven Stylema-Vierkolbenzangen von Brembo. Dank 19-Zoll-Vorderrad gibt sich die Italienerin auch dabei ausgesprochen neutral, zudem stellt sie beim Bremsen in Kurven nicht auf. Selbst Verwerfungen oder andere Unebenheiten, wie sie uns auf der Multistrada 1260 mit

Alles wird anders: Mit dem V4 Granturismo läutet Ducati eine neue Ära ein

| Technik | |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fertigungsland: | Italien |
| Motor: | Vierzylinder-Viertakt-V, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette |
| Hubraum: | 1158 cm ³ |
| Leistung: | 125 kW (170 PS) bei 10.500 min ⁻¹ |
| Drehmoment: | 125 Nm bei 8750 min ⁻¹ |
| A2-Variante: | – |
| Umweltnorm: | Euro 5 |
| Bremse v/h: | 320-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln (S: 330-mm-Doppelscheibe) / 265-mm-Scheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel |
| Reifen v/h.: | 120/70 ZR 17 / 170/60 ZR 17 |
| Einstellmöglichkeiten: | Gabel Zug-, Druckstufe und Vorspannung, Federbein Zug-, Druckstufe, Vorspannung (S: semiaktives Fahrwerk) |
| Assistenzsysteme: | Schräglagensensorik, ABS, Traktionskontrolle, Wheeliekontrolle (S: zusätzlich Berganfahrhilfe, Quickshifter, Tempomat, Navigation über Display) |
| Konnektivität: | nein, S: ja |
| Sitzhöhe: | 840 – 860 Millimeter |
| Tankinhalt: | 22 Liter |
| Leergewicht: | 240 kg (S: 243 kg) |
| Preis zzgl. Nk.: | 17.545 Euro (S: 20.455 Euro) |

ihrem breiten 17-Zoll-Vorderrad noch bei Atem hielten, überfährt die Neue spurtreu, wobei Korrekturen kaum nötig sind.

Das macht die Kurvenfahrt, egal bei welchem Tempo, einfacher und deutlich vertrauenerweckender. Das 19-Zoll-Vorderrad lässt trotz beherztem Gasanlegen nie Grip vermissen. Ein 17-Zöller hat auf topfebener Strecke sicher seiner Vorteile, auf der Landstraße werden diese durch das neutralere Fahrverhalten jedoch mehr als kompensiert.

Zum Urvertrauen trägt auch das neue, semiaktive Marzocchi-Fahrwerk seinen Teil



Ein Ducati-Motor ohne Schnörkel: Durch den Verzicht auf die aufwändige Desmodromik reduziert sich der Wartungsaufwand deutlich



bei. Es liefert klares Feedback und hält die Multistrada V4 sauber in der Spur. Eine Niveauregulierung erkennt die Beladung und passt die Vorspannung selbstständig an. Zudem lässt sich das Fahrwerk übers Display elektronisch individuell einstellen.

Auch im Gelände geht mit der Multistrada V4 viel mehr

Die Settings für die Fahrmodi Sport, Touring, Urban und Enduro lassen sich frei ändern. Selbst auf schlechten Straßen kommt nur einmal leichte Unruhe auf, als ich zugunsten des Komforts den Touringmodus wähle und bei sehr sportlicher Gangart in Schräglage eine grobe Welle erwische. Im Sportmodus, mit deutlich strafferer Abstimmung, hält die V4 die Spur unbeirrt.

Für einen kurzen Geländegang wechseln wir auf eine bereitstehende Multistrada V4 mit Speichenrädern, Enduro-Reifen und diverser Offroad-Zubehör. Den Lenker bis zur Markierung „Offroad“ nach vorn drehen, und schon erweist sich die neue

Ergonomie der Multistrada V4 auch hier als ausgesprochen vorteilhaft. Entspannt lässt sie sich stehend durchs Gelände dirigieren, ohne sich zum Lenker bücken zu müssen. Dabei sorgen die schmale Taille und die Tankform für viel Bewegungsfreiheit.

Die Multi V4 fährt sich im Gelände sehr unbeschwert und harmonisch. Der Geradeauslauf überzeugt auch auf steinigem Untergrund, ohne dass der Fahrer dauernd korrigieren muss. Speziell trialmäßiges, langsames Fahren ist viel einfacher als mit der Vorgängerin. Mit engem Wendekreis, tiefem Schwerpunkt und toller Balance kann sie sich nun auch im Gelände mit den besten Reiseenduros messen.

Ducatis Multistrada wächst zu einer veritablen Reiseenduro heran. Mit hohem Komfort, beachtlicher Geländetauglichkeit, kraftvollem, kultivierterem Antrieb und unkomplizierter Sportlichkeit hat sie ihr Spektrum deutlich erweitert. 20.445 Euro für die S-Version sind viel Geld, doch dafür gibt's richtig viel Motorrad.



Fazit

Ducatis Multistrada wächst vom langbeinigen Sporttourer zur veritablen Reiseenduro. Darunter leiden weder Sportlichkeit noch Komfort oder Offroadeignung. Die V4 ist definitiv einfacher und angenehmer zu fahren und in allen Bereichen besser als ihre Vorgängerin. Die Multistrada V4 ist unglaublich vertrauenerweckend, ihr 19-Zoll-Vorderrad bringt nur Vorteile. Sie schmeichelt dem Auge zwar nicht mehr mit Einarmschwinge und Gitterrohrrahmen – die immer noch hübsche Duc ist fahrdynamisch aber die beste Multistrada aller Zeiten.



Tobias Kloetzli
Moto Sport Schweiz

Leser**bikes**

Zurück nach Hause



Michael Rumpf
Yamaha XJR 1300

„Auch ich möchte die Geschichte meines Bikes vorstellen, meiner Yamaha XJR 1300. 2005 bot ich bei ebay Kleinanzeigen auf eine Yamaha V-Max. Diese wurde so teuer, dass ich auch auf eine XJR 1300 bot. Hatte das ganz vergessen und bekam die Nachricht, dass ich sie ersteigert habe. Also ein Anruf beim Händler in Fürth. Der fragte, ob ich die überhaupt haben wolle. Ich sagte zu –

und für 100 Euro stand sie dann auf meinem Hof. Die erste Tour verlief wie im Rausch – Kraft von unten, auf der Autobahn war sie kaum zu bändigen. Im Winter hab ich sie aufgemotzt. Räder poliert, Tank lackiert, verschiedene Teile verchromt und eine Scheibe verbaut. Bis dato wusste ich gar nicht, dass man Plaste wie das vordere Schutzblech verchromen kann.

Ich fuhr sie zehn Jahre, kam dann auf die Idee „zurück zu den Wurzeln“ und kaufte mir meine Jugendmaschine, eine MZ ES 250/2 Trophy. Die Yamaha musste weichen.

Aber ich hatte nur Probleme mit der ES. Nachdem sie in einer Fachwerkstatt war, lief sie nicht über 80 km/h und ging aus. Motor überholt, neuen Vergaser verbaut usw. Nach 600 Kilometern rasselte schon der Motor wieder – die Werkstatt hatte einen chinesischen Kolben verbaut. Bei ebay fand ich einen originalen ungeschliffenen Zylinder mit Kolben. Nach Montage lief die Maschine dann. Ich stellte die MZ wieder ins Netz und verkaufte sie an einen älteren Herrn, der auch sein Jugendmotorrad noch mal haben wollte.

Nach einer leidvollen Woche fuhr ich reumütig zu dem Käufer meiner Yamaha, um sie zurückzukaufen. Aber der hatte sie zwei Tage vor meinem Erscheinen an ein Motorradhaus in meiner Heimatstadt verscherbelt. Da fuhr ich sofort hin – und wurde mit den Worten begrüßt, dass meine Maschine noch da sei.

Ich antwortete, dass ich sie zurückkaufen möchte. 14 Tage später war sie da wo sie hingehörte – in meiner Garage, mit neuen Reifen und frischer Durchsicht samt Ölwechsel. Sie wird mich nicht mehr verlassen.“



Das Tauschobjekt:
An seiner Jugendliebe **MZ ES 250/2 Trophy** hatte Michael wenig Freude

Habt ihr auch noch ein hübsches Leserbike in der Garage? Wir freuen uns über Post mit Bildern und einem kurzen Text.



Durch viele Extras aufgefrischt:
Mit viel Glück landete die XJR 1300 wieder in ihrer heimischen Garage

Fotos: Privat



Wiedergutmachung: Nach dem MZ-Intermezzo kaufte Michael seine XJR zurück



Tour pur

Große Seitenwagen verlangen nach dicken Zugmaschinen. So bietet Schmidt-Gespannbau für seinen Zweiplätzer Magnum Umbauten mit den 1400er-Guzzi-Twins an.

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

Gemessen an ihrem Marktanteil finden Guzzis in der Gespann-szene nach wie vor überproportional Zuspruch. Seit 2013 gehören die dicken 1400er zu den erklärten Lieblingen. Hedingham-Gespannbau Schmidt hat mit dem Magnum bereits seit 1996 ein zeitloses Großraumboot im Programm, für das California & Co. wie geschaffen scheinen. Vor seinem Einsatz neben der Eldorado dienen der geräumige Seitenwagen und sein sportlicher Ableger Roke schon für zahlreiche andere Zugmaschinen als Begleiter. Etwa 80 PS sollte

das Motorrad der Wahl im Gespannbetrieb allerdings schon mitbringen.

Wie zuvor setzt Uwe Schmidt auch für diese Kombination auf herkömmliche Fahrwerktechnik. Ihr Doppelschleifenrahmen prädestiniert die Eldorado für den Beiwagenanbau mit klassischer Vierpunkt-Anschluss-technik. Vorne findet der schicke Weißwandreifen weiter Verwendung, nicht aber die 46er-Telegabel.

Wegen der hohen Lenkkräfte muss die Telegabel weichen

Deren 145 Millimeter Nachlauf erfordern relativ hohe Lenkkräfte, sodass die Umrüstung auf die hauseigene Universal-Schwingengabel „Unit Forks“ für leichte



Dampftrad: Eldorado und Magnum für entspanntes Touren



| Technik | |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Bauart: | Zweizylinder-Viertakt-V, Luft-Öl-Kühlung, Elektrostarter, Sechsgang-Getriebe, Kardan |
| Hubraum: | 1380 cm ³ |
| Leistung: | 71 kW (96 PS) bei 6500 min ⁻¹ |
| max. Drehmoment: | 120 Nm bei 2750 min ⁻¹ |
| Seitenwagen: | Stahlrohrrahmen, Vierpunktanschluss |
| Rahmen: | Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen |
| Nachlauf (Vorderrad): | 25 mm |
| Radstand: | 1800 mm |
| Spurbreite: | 1560 mm |
| Vorlauf (Seitenrad): | 360 mm |
| Radführung vorn: | Rohrgabel mit geschobener Schwinge, zwei Federbeine, 70 mm Federweg |
| Radführung hinten: | LM-Zweiarmschwinge, zwei Federbeine, 120 mm Federweg |
| Radführung Seite: | Schubschwinge, ein Federbein, 80 mm Federweg |
| Bereifung v/h/S.: | 130/90 B 16 / 185/70 R 15 / 145/80 R 13 |
| Bremsen v/h/S.: | Doppelscheibe 320 mm / Scheibe 282 mm / Trommel 190 mm; Handhebel v./S., Pedal h. |
| Wendekreis re./li.: | 5,14 / 9,07 m |
| Leergewicht: | 445 kg |
| Zul. Gesamtgewicht: | 680 kg |
| Tankinhalt: | 20,5 Liter |
| Kraftstoffverbrauch: | ca. 6,5 l/100 km |
| v_{max}: | ca. 170 km/h |
| Preis: | Komplettumbau ab 19500 Euro |
| Hersteller: | schmidt-gespannbau.de |



Wegen des starken Drehmoments wäre der Originalpneu auch bei vorsichtiger Fahrt schnell durch



Dirigierbarkeit geboten scheint. Das Hinterrad ist für die Aufnahme eines langlebigen Pkw-Reifens auf 15 Zoll umgespeicht. Trotz kurzhubiger Auslegung produziert der Dampfhammer sein maximales Drehmoment bereits bei unter 3000 Touren, entsprechend schnell wäre der Originalreifen schon bei zurückhaltender Fahrweise am Ende. Bei artgerechter Nutzung als Tourer ist das ein teurer Spaß, weshalb sich die Umrüstung allemal rechnet. Vorne wie hinten kommen Dämpferelemente von Wilbers zum Einsatz.

Als Beiwagenbremse bevorzugt Schmidt eine hydraulisch angebundene Trommel aus dem Fiat/Alfa-Romeo-Programm. Bei korrekter Einstellung stellt diese gegenüber einer Scheibenanlage keinen Nachteil dar. Im Fall der Eldorado ist sie mit der linken vorderen Bremse per stahlummantelter Leitung direkt hydraulisch kombiniert. Die früher bei Hedingham gebräuchliche Drehstabfederung wurde mittlerweile durch eine

geschobene Kurzschwinge mit Hagon-Dämpfer ersetzt.

Schon das Studium der Fahrwerkdaten verheißt gutmütige Eigenschaften. Keineswegs zu viel versprochen, wie unsere Probefahrt zeigt. Das in Länge und Breite üppig bemessene Gespann liegt bemerkenswert satt. Doch darf der gewichtige Schein nicht täuschen: Mit der leichtgängigen und auf Straßenunebenheiten souverän reagierenden Lenkung lassen sich die neun Zentner geradezu spielerisch dirigieren. Kein Wunder bei nur 25 Millimetern Nachlauf und des bei Schmidt üblichen Verzichts auf einen Lenkungsdämpfer.

Für den im Sitz 86 Zentimeter breiten und im Heck 380 Liter fassenden Magnum bietet Schmidt zusätzlich einen 25-Liter-Tank, eine elektrische Heizung und andere Annehmlichkeiten an. Sicherheitsgurte und Stoffdach mit Seitenscheiben gibt es serienmäßig. Da steht der großen Tour nichts mehr entgegen.



Muss sein: Drahtspeichenrad und Weißwandreifen sind für leichte Lenkbarkeit mit einer Schwinge kombiniert

Abenteuer drittes Rad

... in deiner Gespannfahrer-Zeitschrift!

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

Alle
zwei
Monate
neu!

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

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



Harley-Davidson schiebt die Iron 883 zum alten Eisen, während Honda mit der frischen Rebel in die Zukunft schaut. Schnell noch eine Sportster sichern oder Richtung Osten blicken?



Zeitenw

enroller



Ausstattung: Till (Harley): Helm Shoei, Brille Piwear, Hemd King Kerosin, Jeans Vanucci, Handschuhe Held, Sneaker Büse
Tilman (Honda): Helm LS2, Brille Madhead, Hemd Büse, Jeans Vanucci, Handschuhe Trilobite, Stiefel TCX



Einfach und schön: Harley feiert den Purismus mit einem simplen Rundinstrument – Zusatzinfos gibt's nur einzeilig



Softchopper? Von wegen, die Harley ist ein originales Eisenschwein – und fährt sich auch so

von **Tilman Sanhüter** Fotos **Volker Rost, TF**

Urgestein gegen Jungspund, Metall-Mühle gegen Hipster-Hobel, Harley Iron 883 gegen Honda CMX 500 Rebel – wer baut den besseren Klein-Cruiser?

Ein langer Ritt, den die Iron 883 hinter sich hat: 1957 brachte Harley-Davidson die erste Sportster in den USA. Kontinuierlich verfeinert, blieb das Grundkonzept doch seitdem gleich. Ein einfacher Zweischleifenrahmen aus Stahlrohr, darin ein charakterstarker V-Twin sowie der Verzicht auf Firlefanz und Spielkram. Eine puristische Fahrmaschine wie sie im Buche steht. Über

die Jahrzehnte hegte die Company ihre Sporty, feilte immer wieder mit größeren und kleineren Modernisierungen nach. Auch im Sport konnte sie einige Pokale einheimen. Und wer die Sportster noch immer für ein Softie-Motorrad hält, sollte sich erstmal im Flat Track oder Hill Climb versuchen.

Die Honda Rebel blickt auf etwas weniger illustre Ahnen zurück. Die kleinvolumigen Softchopper der Achtziger und Neunziger Jahre gelten eher als solide Alltagsmulis denn als großer Freiheitsbringer. Im Gegensatz zur stetig weiter gereiften Sportster-Reihe präsentiert Honda mit der CMX 500 allerdings ein fast taufrisches Motorrad,

das mit den Vorfahren nur noch den Namen gemein hat.

Dafür teilt die CB-Familie ihren Antrieb mit der aufmüpfigen Basis. Beim Zweizylinder und dem Schaltgetriebe mit sechs Gängen handelt es sich um bewährte Großserientechnik. Eine Absage an den selbst verordneten Nonkonformismus zwar, aber aus Ingenieurs- und Kaufmanns-Sicht eine goldene Wahl, denn dieser Antriebsstrang ist nahezu kugelsicher und hohe Stückzahlen drücken bekanntlich den Preis – ein wichtiger Baustein der preiswerten Rebel.

Der kleine 180-Grad-Twin ist also günstig in der Anschaffung, gilt als zuverlässig und



Für die Umwelt: Der Fahrer erlebt den Harley-Sound der 883 eher zurückhaltend



Monumentchen: Milwaukee's kleiner Sportster-Twin hat mehr Charakter als Robert DeNiro

Seit 1986 versetzt der Evolution-V2 die Sportster in Schwingung. Und zwar buchstäblich



Massenbewegung: Der Honda-Twin befeuert auch die CB-Familie

mit rund dreieinhalb Litern Verbrauch im straffen Testalltag ziemlich sparsam. Viele löbliche Tugenden. Wer jetzt aber meint, er hätte es mit einem Streber zu tun, der in etwa soviel Prickeln vermittelt wie eine Ausbildung im örtlichen Versicherungsbüro, sitzt einem Trugschluss auf. Dreht man auf der Rebel am Quirl, ist gute Laune vorprogrammiert.

V2 gegen Reihentwin – wer erobert die Herzen?

Der Motor ist hellwach, hängt spontan am Gas und beschleunigt das Motorrädchen wie eine sauber aufgezoogene Zwillie. Gefühlt zumindest, denn dank der A2-konformen Leistung dient längst nicht jeder beherzte Ampelstart als Aufhänger zum Krisengespräch mit dem Wachtmeister. Mithilfe der leichtgängigen Kupplung kann man die Gänge flott und präzise hoch und runter schnippen.

Zum lebensfrohen Treibsatz passt der bassige Sound aus dem wenig schmucken Endschalldämpfer. Den Ton hat Honda sauber abgemischt, denn der Fahrer bekommt davon am meisten mit. Nach außen hin beweist die Rebel also gute Manieren. Da darf man bestimmt auch mal neben Nachbars Gartenzaun parken, ohne eine dieser ermüdenden Lärmdebatten vom selbigen zu brechen.

Der traditionsreiche Harley-Twin schlägt da in eine ganz andere Kerbe: Seit 1986 versetzt der Evolution-Motor Sportster-Modelle in Schwingung. Und zwar buchstäblich, denn Harley-Davidson kultiviert das Bauprinzip des „echten“ V-Twins. Das bedeutet, dass beide Pleuel auf demselben Hubzapfen sitzen. Daraus folgt ein leicht asynchroner Lauf, der für Puristen zu einer Harley ebenso dazu gehört, wie das deutliche „Klong“ aus dem Getriebe, wenn der erste Gang einrastet.



Schleifstein: Zum Glück aller Mitfahrer lässt sich das Brötchen flott abnehmen

Der 883-Motor ist ein Eisenschwein der alten Schule mit vier untenliegenden Nockenwellen, die die Steuerzeiten per Stößelstangen und Kipphebeln zu den jeweils zwei Ventilen telegrafieren. Aus so einem luftgekühlten Motor kommen naturgemäß ganz andere mechanische Geräusche als aus Triebwerken im Wassermantel. Wer Technik hautnah erleben möchte, liegt hier goldrichtig. Anfassen muss man sie aber in der Regel nicht, Evos gelten als sehr standfest.

Der Harley-Gasgriff leidet unter relativ viel Spiel um die Nullstellung. Zusammen mit dem untenrum etwas müde ansprechenden Motor ergibt sich ein eher



Erbstück: Auch den Kettenantrieb teilt sich die Rebel mit den CB-500-Schwestern

phlegmatisches Fahrgefühl. Erst wenn man den Hahn etwas weiter spannt, ist der kleine Evo so richtig bei der Musik und zeigt seinen wahren Charakter.

Zwischen 3500 und 4500 Touren geht am meisten. Darunter tut sich nicht so viel und darüber geht die Puste aus. Niedertourig cruisen steht ihm allerdings ausnehmend gut zu Gesichte, für den normalen Straßenverkehr ist man damit auch schnell genug. Beim Sound muss man wenig Abstriche machen. Aus dem schwarzen Doppelauspuff kommt echter Harley-Sound. Genauso wie man ihn sich vorstellt, allerdings mit Tirolkonformem Schalldruck. Leider hört die Umwelt deutlich mehr davon als der Fahrer, denn die Endrohre sind sehr lang und der Schall entweicht weit hinten.



Moderne Zeiten: Das LCD-Instrument der Honda ist im Sonnenlicht nur mäßig ablesbar





Dennis Hopper würde Harley fahren, Jimi Hendrix Honda Rebel

Ebenso eisern wie das Triebwerk wirkt das ganze Motorrad. Schutzbleche im Wortsinne und der dicke Lenker mit den feisten Hebeleien fühlen sich nach Bergmannshammer statt Xylophon-Schlägel an. Das suggeriert solide Bauqualität. Dem stehen grobe Schweißnähte an Rahmen und Schwinge entgegen, auch die Auspuffschellen sehen nach Baumarkt aus.

Die Harley ist für so ein kleines Krad verblüffend schwer. Solange man sie aber nicht aus der Horizontalen bergen muss, fällt das gar nicht so arg ins Gewicht.

Die Hebeleien fühlen sich nach Bergmannshammer an

Der niedrige Sitz macht Rangieren auch für leichte Jungs problemfrei möglich, zu-

mindest in der Ebene. Der tiefe Schwerpunkt kaschiert zudem den hohen Wert auf der Waage. Denn es darf schon was dran sein, wenn es eben ordentlich verteilt ist.

Trotzdem fühlt sich die Rebel im direkten Vergleich federleicht an, lässt sich auch von Schmalhans rückwärts bergan über nasses Kopfsteinpflaster bugsieren. Der zierlichen Statur sollten lange Kerls mit regelmäßigen

Kurzcheck

| | Harley | Honda |
|----------------|------------|------------|
| MOTOR | ██████████ | ██████████ |
| FAHRLEISTUNGEN | ██████████ | ██████████ |
| VERBRAUCH | ██████████ | ██████████ |
| FAHRWERK | ██████████ | ██████████ |
| BREMSEN | ██████████ | ██████████ |
| ABS | ██████████ | ██████████ |
| KOMFORT | ██████████ | ██████████ |
| VERARBEITUNG | ██████████ | ██████████ |
| AUSSTATTUNG | ██████████ | ██████████ |
| ALLTAG | ██████████ | ██████████ |
| PREIS | ██████████ | ██████████ |
| FUN-FAKTOR | ██████████ | ██████████ |



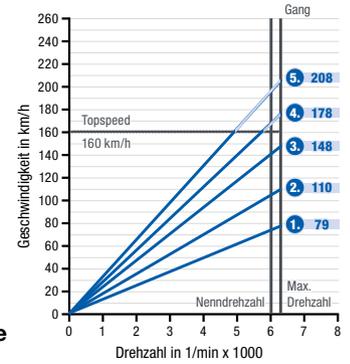
Abmessungen

Harley-Davidson Iron 833

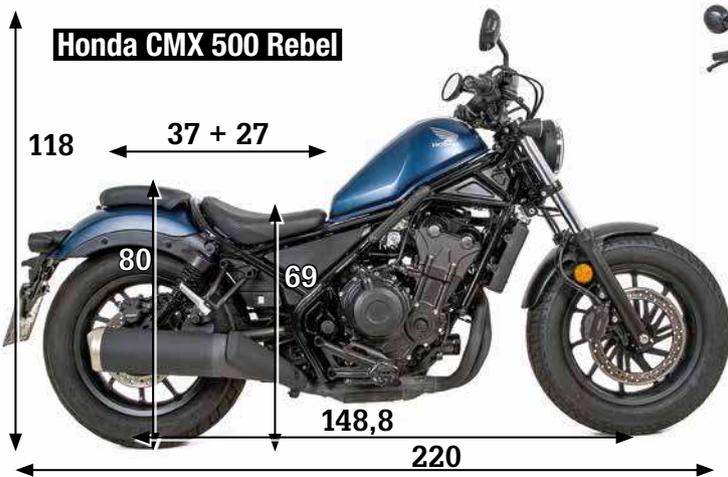


Echtes Schrot, echter Korn, wahrer Heavy Metal: So etwas wie die Harley Sportster 883 wird es wohl leider nie wieder geben

Gangdiagramm

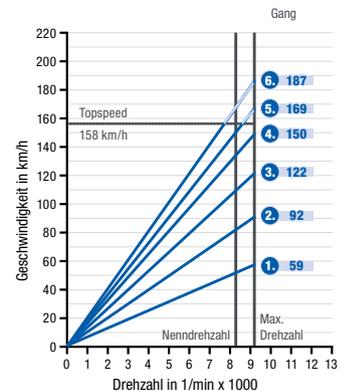


Honda CMX 500 Rebel



Bestseller in der 48-PS-Liga: Mit der Rebel hat Honda ein flottes Spaßmotorrad im Angebot, das niemandem Angst macht

Gangdiagramm



Besuchen im Yoga-Kurs begegnen. Geschmeidige Gelenke dürften kein Schaden sein, wenn man sich in das Dreieck aus mittig angebrachten Rasten, tiefem Sattel und weit vorne liegendem Lenker einsortiert.

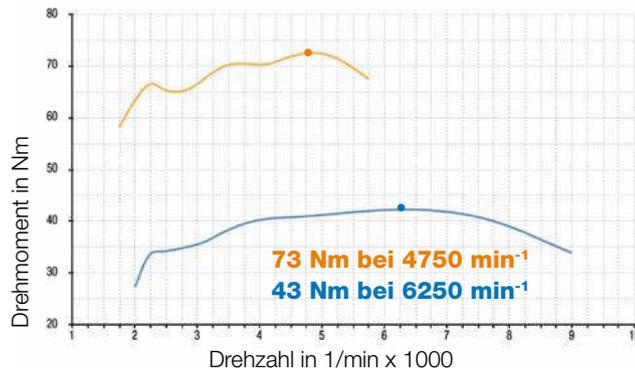
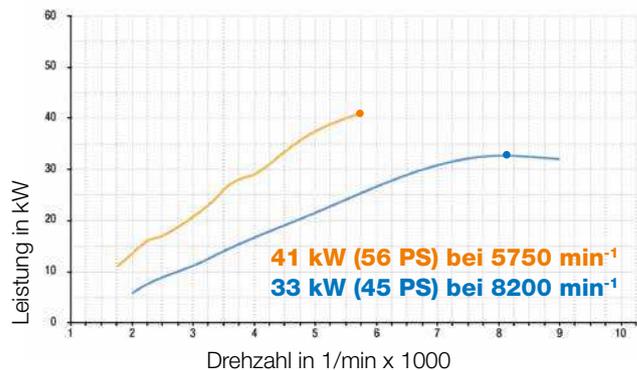
Die Harley räumt etwas mehr Platz ein, von viel kann jedoch immer noch nicht die Rede sein. So begrenzt das Knochengerüst den Tourens Spaß wahrscheinlich eher als

die ordentliche Tankreichweite. Der dicke Sattel – der laut unbestätigten Quellen im ersten Leben die Nase von TV-Alien Alf war – lädt zu ausgedehnteren Sitzungen ein. Dort muss die Honda etwas Federn lassen, denn der Fahrersitz verkürzt das Pausenintervall. Dafür kann man gemeinsam leiden, denn im Gegensatz zur HD ist bei der viel günstigeren Rebel ein Rücksitz inklusive.

Auf der Bremse schenken sich die beiden trotz des großen Gewichtsunterschieds wenig. Die Harley liegt etwas stabiler, die Zangen packen fester zu, dafür regelt ihr ABS grobschlächtiger. In Metern hat sie am Ende leicht die Nase vorn. Erlebniswert bieten beim heftigen Anker beide, denn die Gabeln verwinden sich hüben wie drüben bei der Vollbremsung.

Leistung / Drehmoment

— Harley-Davidson — Honda



Der Klassiker: Drehzahl gegen Hubraum. Die Harley liefert Druck aus dem Keller, die Honda wird obenrum richtig lebendig

TEST Harley-Davidson Iron 883 – Honda Rebel 500



| Technik (Werksangaben) | Harley-Davidson Iron 883 | Honda Rebel 500 |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Herstellungsland: | Thailand | Thailand |
| Bauart: | Zweizylinder-Viertakt-45°-V, luftgekühlt, Fünfganggetriebe, E-Starter, Zahnriemen | Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, flüssigkeitsgekühlt, Sechsganggetriebe, E-Starter, Kette |
| Hubraum / Verdichtung: | 883 cm ³ / 9,0:1 | 471 cm ³ / 10,7:1 |
| Leistung: | 38 kW (52 PS) bei 6000 min ⁻¹ | 34 kW (46 PS) bei 8500 min ⁻¹ |
| max. Drehmoment: | 68 Nm bei 4750 min ⁻¹ | 45 Nm bei 6000 min ⁻¹ |
| Bohrung x Hub: | 76,2 x 96,8 mm | 67,0 x 66,8 mm |
| Ventile pro Zylinder: | 2 | 4 |
| Ventilsteuerung: | OHV | DOHC |
| Umweltstandard: | Euro 4 | Euro 4 |
| Standgeräusch: | 93 / 77 dB (A) | 90 / 77 dB (A) |
| A2-Version: | nein | ja |
| Schmierung: | Trockensumpf | Nasssumpf |
| Kupplung: | Lamellenkupplung im Ölbad | Lamellenkupplung im Ölbad |
| Rahmen: | Zweischleifen-Stahlrohrrahmen | Zweischleifen-Stahlrohrrahmen |
| Nachlauf: | 117 mm | 110 mm |
| Lenkkopfwinkel: | 26° | 28° |
| Radstand: | 1515 mm | 1488 mm |
| Federung vorn: | Telegabel, 92 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 39mm | Telegabel, 121 mm Federweg, Innenrohrdurchmesser 41mm |
| Federung hinten: | 2 Federbeine, 41 mm Federweg | 2 Federbeine, 95 mm Federweg |
| Einstellmöglichkeiten Fahrwerk: | Gabel: keine Federbeine: Vorspannung | Gabel: keine Federbeine: Vorspannung |
| Reifen v./h.: | 100/90-B19 / 150/80 B16 | 130/90 - 16 / 150/80 - 16 |
| Felgenreihe v/h: | 2,15 x 19 / 3,00 x 16 | 3,00 x 16 / 3,50 x 16 |
| Bereifung im Test: | Michelin Scorcher | Dunlop D404 |
| Bremse vorn: | 300-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel | 295-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmsätteln |
| Bremse hinten: | 260-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Festsattel | 240-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel |
| Lichtmaschinenleistung: | 357 W | 500 W |
| Batterie: | 12 V / 12 Ah | 12 V / 7,4 Ah |
| Assistenzsysteme: | ABS | ABS |
| Konnektivität: | keine | keine |
| Cockpit: | Analog/LCD | LCD |
| Werkstattintervalle: | 8000 km oder einmal im Jahr | 12000 km oder einmal im Jahr |
| Ventilspiel prüfen: | entfällt (Hydrostößel) | 24000 km |
| Preis zzgl. Nk.: | ab 10355,00 Euro | ab 6018,35 Euro |
| Preis Testmotorrad: | 10355,00 Euro | 6018,35 Euro |

| MOTORRAD NEWS Messwerte | | |
|-------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Gewicht fahrfertig vollgetankt: | 256 kg | 193 kg |
| Gewicht fahrfertig ohne Kraftstoff: | 246 kg | 184 kg |
| max. Zuladung: | 198 kg | 168 kg |
| Testverbrauch: | 4,6 l/100km | 3,5 l/100km |
| Verbrauch nach WMTC: | 4,8 l/100km | 3,7 l/100km |
| Tankinhalt (Werksangabe): | 12,5 l | 11,2 l |
| Tankreichweite: | 272 km | 320 km |
| Wendekreis: | 505 cm | 500 cm |
| Tacho bei 100 km/h | – | – |
| v _{max} (Tacho): | 160 km/h (168 km/h) | 158 km/h (163 km/h) |
| Beschleunigung: | | |
| 0 – 100 km/h: | 6,8 sek | 6,5 sek |
| 0 – 140 km/h: | 14,1 sek | 16,0 sek |
| Durchzug im 6. Gang: | | |
| 60 – 100 km/h: | 6,3 sek | 8,0 sek |
| 100 – 140 km/h: | 9,2 sek | 13,8 sek |
| Drehzahl letzter Gang bei 130 km/h: | 3900 min ⁻¹ | 5050 min ⁻¹ |
| ABS-Bremung aus 100 km/h (trocken) | 40,2 m | 41,9 m |

Auch im Gebäck kann die Sportster leichte Vorteile verbuchen. Speziell die Federbeine sprechen auf Querfugen sanfter an, geben kurze Stöße weniger vehement in den verlängerten Rücken weiter. Bodenwellen in Schräglage mögen beide Cruiser nicht besonders, die HD liegt aber insgesamt etwas satter. Im Gegenzug fährt sich die Honda spürbar leichtfüßiger, kratzt später mit den Rasten und lenkt trotz des knubbelig breiten Bobber-Pneus vorne direkter ein. Und erkaufte sich mit eben diesen Gummis einen entscheidenden Vorteil bei Nässe.

Die Achilles-Ferse der Harley liegt viel weniger im Fahrwerk als in der Ausrichtung der Serienbereifung. Da die Amerikaner Qualität in erster Linie mit Laufleistung gleichsetzen, mischt Michelin den Scorcher entsprechend holzig ab, sodass man ihn sorgfältig warm kneten sollte. Sobald es feucht wird, hat der Spaß ein Loch. Weshalb die Company für den europäischen Markt keine anderen Reifen bereitstellt, dürfte ein ewiges Rätsel bleiben.

Zum Schluss die schlechte Nachricht: Der Evolution-V2 fällt der Euro 5-Norm zum Opfer und verschwindet vom europäischen Markt. Der Honda-Twin hingegen scharrt schon mit den Hufen, er ist fit für die neuen Vorschriften und damit die Zukunft. Ein langer Ritt, den die Rebel da noch vor sich hat.



Fazit

NEWS-Oldschooler **Tilman**

Diese Wahl ist soviel Typsache wie selten: Der echte Schwarzkittel aus Milwaukee verzaubert mit Flair, Sound und archaischem Geschüttel. Dafür ist er teuer und altmodisch. Das ist etwas für echte Metalheads. Wer jetzt zugreift, kann die Eisenzeit noch lange Jahre in der heimischen Garage konservieren. Die Rebel bezirzt ihre große Fangemeinde mit einem einzigartigen Mix aus Wirtschaftlichkeit und schrägem Charme. Ihr würde man einen Tank in Batikfarben und eine lange Sissybar verzeihen. Das Easy-Rider-Feeling muss man sich aber selbst ausdenken – die Indie-Pop-LP unter den Motorrädern.

Mit V-Faktor



Gebrauchtpreis:
ab
2000 Euro

Ein gut ausgestatteter und zuverlässiger Sportler:
Dank Zündversatz macht die Trixe auf V2

TECHNIK (Herstellerangaben)

| | |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bauart: | Zweizylinder-Viertakt-Reihe, flüssiggekühlt, dohc, vier Ventile pro Zylinder, zwei Vergaser, 38 mm Querschnitt |
| Hubraum: | 849 cm ³ |
| Leistung: | 61 kW (83 PS) bei 7500 min ⁻¹ |
| max. Drehmoment: | 87 Nm bei 6000 min ⁻¹ |
| Reifen v./h.: | 120/60 ZR 17 / 160/60 ZR 17 |
| Bremse v./h.: | 298-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln / 245-mm-Scheibe mit Zweikolben-Festsattel |
| Gewicht | 197 kg |
| Tankinhalt: | 18 Liter |
| Sitzhöhe: | 790 mm |

Sie stand im Schatten der sportlichen V-Twins. Tatsächlich bietet die Yamaha TRX 850 für weniger Geld gleichwertige Qualitäten.

von Axel Koenigsbeck Fotos Archiv

Yamahas Antwort auf die Sporttourer von Ducati, Honda und Suzuki war immer unterbewertet. Dabei hatten die Modellplaner mit der TRX 850 den Vergleich zu den drahtigen Rennern der Konkurrenz provoziert. Zum sportlichen Erscheinungsbild bei niedrigem Gewicht gab Yamaha seinem aus der TDM 850 stammenden Fünfventil-Reihenweizylinder nämlich Laufeigenschaften von V-Twins mit auf den Weg. Der Trick: Die Kolben sausen um 270 Grad versetzt auf und ab. Und damit der Motor dabei nicht über Gebühr vibriert, bekam er gleich zwei Ausgleichswellen.

Technisch zwar unvernünftig, macht der Pseudo-V in jeder Beziehung richtig gute Laune. Bereits bei etwa 2500 Touren nimmt er willig Gas an, ab 4000 produziert er or-

dentlich Druck. Dabei läuft der Kurzhuber über das gesamte Drehzahlband ausgesprochen geschmeidig. Und mit fünf bis sechs Litern Spritverbrauch bei artgerechter Nutzung gehört er nicht zur durstigen Sorte. Ohne Allüren funktionieren auch die leichtgängige Ölbadkupplung sowie das Fünfganggetriebe. Für das 1998er-Modell kürzte Yamaha die Übersetzung des ersten Gangs.

Lediglich 209 Kilo Gewicht mit vollem Tank lassen die „nur“ 83 PS verschmerzen. Gewiss kann man damit auf der Autobahn rasen. Doch ihre Vorzüge spielt die TRX mit ihrem gleichermaßen stabilen wie handlichen Fahrwerk auf der Landstraße aus. Die muss nicht einmal topfeben sein, denn die Feder Elemente mit der 40er-Gabel und dem in Vorspannung und Druckstufendämpfung einstellbaren Monodämpfer hinten bieten ordentlichen Komfort. Überdies lassen



- kräftiger, agiler Motor
- stabiles, handliches Fahrwerk
- niedriges Gewicht



- untauglicher Soziussitz
- kein Hauptständer

die fein dosierbaren und kräftig zupackenden Nissin-Bremsen kaum Wünsche offen.

Dass man sich auf der TRX sofort wohlfühlt, liegt an der gelungenen Ergonomie. Hinter der gut schützenden Halbschale sitzt man entspannter als vermutet. Spaßigen Sozusbetrieb kann man allerdings vergessen. Bei Ausstattung und Zuverlässigkeit lässt die TRX keine Wünsche an ein Sportbike offen. Da nach wie vor unterschätzt, bleibt sie wohl auch weiter die preisgünstigste Alternative zu den flotten V-Twins. **M**

Alternativen

Ducati 900 Supersport

Für 1993 gab es die 900 SS mit dezenter Modellpflege, aber identischer Motorleistung – und wiederum als Nuda und als vollverschaltete Carenata. 1998 folgte die SS mit 80 PS und neuem Design.

TECHNIK

Zweizylinder-Viertakt-V, 904 cm³, 57 kW (78 PS) bei 7300 min⁻¹, 83 Nm bei 6500 min⁻¹, 236 kg, Sitzhöhe 770 mm



Gebrauchtpreis:
ab
3400 Euro

Triumph Sprint 900

Mit der halbverschalteten sportlichen Sprint 900 auf Basis der nackten Trident erweiterte die damals gerade wiederauferstandene Marke Triumph für 1993 ihr Programm. Die Ur-Sprint gab es bis 1998.

TECHNIK

Dreizylinder-Viertakt-Reihe, 885 cm³, 72 kW (98 PS) bei 9500 min⁻¹, 81 Nm bei 6500 min⁻¹, 182 kg, Sitzhöhe 800 mm



Gebrauchtpreis:
ab
1500 Euro

Grüner Cha

Modellpflege

2013

Debüt Z800 mit 113 PS und Z800e (95 PS, drosselbare Basis für A2-Einsteiger). Mehrausstattung der ungedrosselten Version: lackierter Bugspoiler, Sitzbank mit Z-Muster, polierte Krümmer, Gabel einstellbar (Zugstufendämpfung, Federbasis), am Federbein auch Zugstufendämpfung („e“: nur Federbasis). Zusätzlich: Z800 Performance mit erweiterter Ausstattung (Soziusabdeckung, Windschild auf Cockpitmaske, Tankpad, Karbon- oder Titanschalldämpfer von Akrapovic) für 10395 Euro. Farben: Z800 Grün-, Weiß-Schwarz, Schwarz, Z800e Orange-, Weiß-Schwarz, Schwarz;

Preise: 9495 („e“: 8595) Euro

2014

Farben: Orange-, Grün-Schwarz, Schwarz („e“: Weiß-, Grün-Schwarz, Schwarz).

Preise gesenkt:

8995 („e“: 8095) Euro, Performance 9895 Euro

2015

Auch „e“ als Performance-Version erhältlich (+ 850 Euro); Auspuff P-Modelle: Akrapovic Karbon. Farben: Grün-Schwarz, Weiß-Grau, Schwarz („e“: Rot-, Grün-Schwarz, Schwarz).

Preise:

8895 („e“: 7995) Euro, Performance 9795/8845 Euro

2016

Letztes Produktionsjahr vor Ablösung durch Z900. Farben: Schwarz-Weiß, Schwarz.

Preise:

wie 2015

Als Neufahrzeug legte die Z 800 einst einen zackigen Durchmarsch hin. Auch gebraucht ist der kantige Streetfighter noch heiß begehrt – mit Recht?



NEWS-Archiv

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

| | | | | | |
|-------------|-------|----------------|------|----------------|------|
| Vorstellung | 11/12 | Vergleichstest | 2/13 | Vergleichstest | 1/14 |
| Fahrbericht | 1/13 | Vergleichstest | 5/13 | Im Detail opt. | 2/16 |

mp

Gebrauchtpreis:
ab
**5300
Euro**



Lack und
Kunststoffteile
sturzfrei?

Steinschlagschäden
am Kühler?



- Motor mit viel Schub
- fetziges Handling
- fahraktive Sitzposition
- sportliches Fahrwerk



- ziemlich moppelig
- recht hoher Verbrauch

Fakten & Preise

Ersatzteile

| | |
|-------------------------------|-------------|
| Bremsbeläge vorn (zwei Satz): | 117,79 Euro |
| Bremsbeläge hinten (Satz): | 37,31 Euro |
| Kettenkit: | 267,33 Euro |
| Bremshebel: | 53,90 Euro |
| Kupplungshebel: | 16,21 Euro |
| ÖlfILTER: | 10,83 Euro |
| Luftfilter: | 50,03 Euro |
| Spiegel (Stück): | 62,67 Euro |
| Blinker vorn (Stück): | 32,59 Euro |
| Blinker hinten (Stück): | 32,59 Euro |

Zubehör vom Hersteller

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Navihalterung für Lenker: | 68,10 Euro |
| Windschild, getönt: | 109,75 Euro |
| Ganganzeige: | 118,50 Euro |
| Akrapovic-Auspuff, Titan: | 626,70 Euro |
| Riementankrucksack (13–22 l): | 129,40 Euro |
| Abdeckung Soziussitz, lackiert: | 143,40 Euro |
| Motorgehäuse-Protektoren: | 91,05 Euro |
| Schutzpad Vorderachse: | 83,20 Euro |
| Bobbins für Montagegeständer: | 33,75 Euro |
| Set Satteltaschen mit Halter: | 279,05 Euro |
| Hecktasche (13 l): | 99,10 Euro |

Inspektionsintervall

Alle 6000 Kilometer; Öl alle 12000,
Ventilspielkontrolle alle 42000 Kilometer.

Neuzulassungen

| | |
|-------|------|
| 2012: | 53 |
| 2013: | 1559 |
| 2014: | 1945 |
| 2015: | 1865 |
| 2016: | 1866 |
| 2017: | 166 |
| 2018: | 2 |
| 2019: | 1 |

Gesamtzahl: 7457

Gebrauchtpreise

Das Angebot ist trotz Winterzeit recht ordentlich. Es deckt alle Jahrgänge ab, wobei der Schwerpunkt auf 2013/14 liegt. Auffällig: nur wenige Händlerofferten (etwa ein Viertel), viele Zetts noch erste Hand, wenige Exemplare mit Laufleistungen über 25000 Kilometer.

Die Preise starten bei 5300 Euro (EZ 2013, 9000 bis 25000 km), die Obergrenze liegt bei forschen 8000 Euro für Jahrgang 2016 mit 5000 bis 10000 km. Performance-Varianten sind sehr rar, die Preisspanne liegt bei 6500 bis 7200 Euro.

Fast jeder vierte Inserent bietet die Drosselvariante an. Unter 6000 Euro ist die „e“ fast nicht zu finden; die meisten haben Laufleistungen noch unter 10000 Kilometer.

TECHNIK

Motor, Kraftübertragung:

| | |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Bauart: | Vierzylinder-Viertakt-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kette |
| Hubraum / Verdichtung: | 806 cm ³ / 11,9:1 |
| Leistung: | 83 kW (113 PS) bei 10200 min ⁻¹ |
| max. Drehmoment: | 83 Nm bei 8000 min ⁻¹ |
| Bohrung x Hub: | 71,0 x 50,9 mm |
| Ventile pro Zylinder: | 4 |

Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:

| | |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Rahmen: | Brückenrahmen aus Stahl |
| Nachlauf: | 98 mm |
| Lenkkopfwinkel: | 26° |
| Radstand: | 1446 mm |
| Federung vorn: | USD-Gabel, 120 mm Federweg |
| Federung hinten: | Profilschwinge aus Alu, Zentralfederbein, 137 mm Federweg |
| Einstellmöglichkeiten Fahrwerk: | Gabel: Vorspannung, Zugstufendämpfung, Federbein: Vorspannung, Zugstufendämpfung |
| Reifen v./h.: | 120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17 |
| Bremse vorn: | 310-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln |
| Bremse hinten: | 250-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel |
| Sitzhöhe: | 800 mm |

MOTORRAD NEWS Messwerte

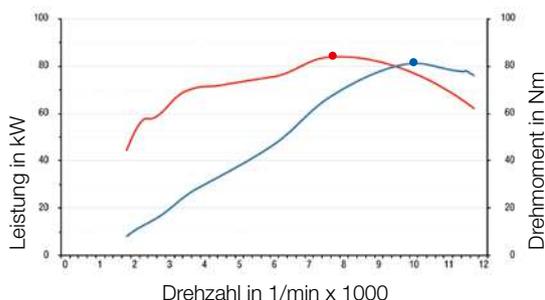
| | |
|---------------------------------------|------------------|
| Gewicht fahrfertig vollgetankt: | 232 kg |
| Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: | 219 kg |
| max. Zuladung: | 179 kg |
| Testverbrauch: | 6,1 l/100 km |
| Tankinhalt Werksangabe: | 17 l |
| Tankreichweite: | 278 km |
| v _{max} Werksangabe/Tacho: | 228/241 |
| Beschleunigung: | |
| 0 – 100 km/h: | 3,8 sek |
| 0 – 140 km/h: | 6,2 sek |
| 400 m bei stehendem Start: | 11,9 sek |
| Durchzug im 6. Gang: | |
| 60 – 100 km/h: | 3,6 sek |
| 100 – 140 km/h: | 4,4 sek |
| ABS-Bremseung aus 100 km/h (trocken): | Bestwert: 42,9 m |

Werte aus NEWS 1/2014

Leistung / Drehmoment

81 kW (110 PS) bei 10000 min⁻¹
84 Nm bei 7750 min⁻¹

Werte aus NEWS 1/2014



Wie Zorro: Die Kawa ritzt ihr „Z“ zackig in den Asphalt

von Dieter Höner Fotos Archiv

Bulliger Motor, Transformer-Body, knackiges Handling. Um der 2013 gestarteten Z800 eine steile Karriere vorherzusagen, musste man nicht an der Glaskugel rubbeln. Kawasaki hatte sie als Nachfolgerin der Z750 genau passend aus dem Hut gezaubert, als der Run auf muskulöse, sportliche Kurvenfeilen richtig loslegte. Und so marschierte der grüne Hulk schnurstracks mittenrein in die Top Ten – mit 1559 Zulassungen auf Rang sieben – und ließ sich dort bis 2016 nicht mehr vertreiben.

Vier Jahre nach dem Debüt reißt schon sein Nachfolger an der Leine, die noch schärfer auf Streetfighter gebürstete Z900. Sie geht sogar noch besser (seit 2017 auf Platz zwei/drei der Charts), kann das Interesse an der 800er aber kaum bremsen. Denn die ist als junge Gebrauchte preiswert, wenn auch nicht billig, und mit ihrer hippen Manga-Optik noch immer U30-kompatibel.

Was nicht heißt, dass ältere Herrschaften kein Zielpublikum wären. Wer auf Streetfighter-Fashion abfährt, lernt das zackige Handling der Zett schnell schätzen. Und den lauffruhigen, bulligen Motor, der schon im Drehzahlparterre kernig zur Sache geht. Der 113 PS starke, breitbandige Vierzylinder nimmt selbst untertouriges Gas aufreißen nicht krumm und

drängt ohne ruckelnde Verschlucker unbeirrt seinem Ziel entgegen.

Das darf denn auch im kurvigen Motorrad-Naherholungsgebiet liegen. Die 800er ist mit gut 230 Kilo zwar spätpubertär moppelig, lässt sich das aber kaum anmerken. In engen Kurvenkombinationen klappt sie alles andere als speckig um. Ihre Schräglagenfreiheit ist enorm; die fahraktive Sitzposition hinter dem breiten, flach angestellten Lenker passt für fast alle Körpergrößen vom Zwerg bis zum Gladiator.

Und die Fahrwerksabstimmung? Taugt, mit Feintuning an den entsprechenden Stell-schrauben, für ziemlich flotte Gangart, ohne dass der Komfort zu kurz kommt. Jedenfalls bei der Standardversion. Die parallel angebotene Z800e, mit 95 PS die Drosselbasis für A2-Anfänger, musste an Ausstattung sparen und lässt sich nur achtern an der Federbasis justieren. Bei den Stoppfern unterscheiden sich die Zett-Schwestern nicht voneinander; sie verzögern knackig, sofern man vorn ordentlich reinlangt. Also eher defensiv, mit Blick auf die Einsteiger so gewollt.



NEWS-Sherlock **Dieter Höner**

Im Gebrauchtmotorradmarkt ist viel Bewegung, die Zett geht fast so gut wie knuspriges Brot. Das Preisniveau: hoch – nicht nur bei den „e“-Typen, wo 75 Prozent vom Neupreis eine fast magische Untergrenze selbst für frühe Jahrgänge bilden. Z-Anwärter sollten cool bleiben und abwägen, ob sich preistreibende Extras wie Akrapovic-Topf und andere edle Anbauteile auch wirklich rechnen.

Die Z800 preschte unverändert durch die Jahre, das Baujahr ist beim Gebrauchtkauf zweitrangig. Erste Hand, niedriger Tachostand, Serviceheft gestempelt, unbeschädigt – das wären Idealkriterien, um einen guten Deal zu machen. Wobei

Alternativen

BMW F 800 R



Kerniger Twin mit vielen Talenten. Alltags- und reisetauglich, sparsam und leichtfüßig im Handling. Mit den BMW-typischen Extras nicht billig, aber wertstabil.

- + kerniger Motor
- + sportliches Fahrwerk
- + gute Ergonomie
- eher hochpreisig

Honda CB 650 F



Kompakter 650er-Quirl mit turbinenartiger Drehfreude, auf den nicht nur die Einsteiger abfahren. Leicht und handlich, ordentlich Platz auch für zwei Personen.

- + spritziges Handling
- + komfortable Federung
- + gute Ergonomie
- giert nach Drehzahl

Suzuki GSR 750



Sportlicher Streetfighter mit reichlich Schmalz auch im Drehzahlkeller. Straff abgestimmtes Fahrwerk, pfeilt sehr präzise auch durch Wechselkurven. Frontbremse beißt verhalten zu.

- + quirliger Motor
- + sportliches Fahrwerk
- + zackiges Handling
- Federbein unsensibel

Yamaha FZ8



Ein drahtiger Kontrahent der Z800. Deutlich leichter, Motor aber nicht ganz so spritzig. Komfort-Fahrwerk, günstig im Verbrauch. 2011 bis '14 auch ohne ABS verkauft.

- + drehfreudiger Motor
- + federleichtes Handling
- + knackige Bremse
- Heckdämpfung (bis 2012)

| TECHNIK | | | | | | | |
|------------------|--------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------|
| Motor: | Zweizylinder-Viertakt-Reihe, 798 cm ³ | Motor: | Vierzylinder-Viertakt-Reihe, 649 cm ³ | Motor: | Vierzylinder-Viertakt-Reihe, 749 cm ³ | Motor: | Vierzylinder-Viertakt-Reihe, 779 cm ³ |
| Leistung: | 66 kW (90 PS) bei 8000 min ⁻¹ | Leistung: | 64 kW (87 PS) bei 11 000 min ⁻¹ | Leistung: | 78 kW (106 PS) bei 10 000 min ⁻¹ | Leistung: | 78 kW (106 PS) bei 10 000 min ⁻¹ |
| max. Drehmoment: | 86 Nm bei 5800 min ⁻¹ | max. Drehmoment: | 63 Nm bei 8000 min ⁻¹ | max. Drehmoment: | 80 Nm bei 9000 min ⁻¹ | max. Drehmoment: | 82 Nm bei 8000 min ⁻¹ |

| NEWS-MESSWERTE | | | | | | | |
|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|
| Gewicht: | 211 kg | Gewicht: | 210 kg | Gewicht: | 215 kg | Gewicht: | 217 kg |
| Verbrauch: | 4,8 l | Verbrauch: | 5,1 l | Verbrauch: | 5,4 l | Verbrauch: | 5,3 l |
| Reichweite: | 312 km | Reichweite: | 339 km | Reichweite: | 324 km | Reichweite: | 321 km |
| Beschleunigung: | | Beschleunigung: | | Beschleunigung: | | Beschleunigung: | |
| 0 – 100 km/h: | 3,9 sek | 0 – 100 km/h: | 4,4 sek | 0 – 100 km/h: | 3,8 sek | 0 – 100 km/h: | 4,0 sek |
| 0 – 140 km/h: | 6,9 sek | 0 – 140 km/h: | 7,5 sek | 0 – 140 km/h: | 6,3 sek | 0 – 140 km/h: | 6,9 sek |
| Durchzug im 6. Gang: | | Durchzug im 6. Gang: | | Durchzug im 6. Gang: | | Durchzug im 6. Gang: | |
| 60 – 100 km/h: | 4,6 sek | 60 – 100 km/h: | 5,1 sek | 60 – 100 km/h: | 4,6 sek | 60 – 100 km/h: | 4,8 sek |
| 100 – 140 km/h: | 5,3 sek | 100 – 140 km/h: | 6,8 sek | 100 – 140 km/h: | 5,2 sek | 100 – 140 km/h: | 6,7 sek |
| <i>Werte aus NEWS 4/2016</i> | | <i>Werte aus NEWS 8/2015</i> | | <i>Werte aus NEWS 1/2013</i> | | <i>Werte aus NEWS 5/2013</i> | |

| GEBRAUCHTPREISE | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Reichlich Auswahl, etwa zwei Drittel von Händlern. Erste Generation (2009–14) 3800 (40 000 bis 55 000 km) bis etwa 6800 Euro (2014, wenig km). EZ 15–19: 5500 bis 9600 Euro. | | Viel Auswahl, ausgewogener Mix privat/Händler. Erste Baureihe (2014–16, 87 PS): 4000 (über 25 000 km) bis 6800 Euro (unter 10 000 km). Typ 2 (91 PS; LED-Licht) ab 5200 Euro. | | Dickes Angebot, etwa zwei Drittel von privat. Einstieg bei 3800 Euro (EZ 2011/12, 30 000 bis 45 000 km). Jg. 2013–15 4800 bis 6300 Euro. EZ 2016/17 max. 6500 Euro. | | Überschaubare Auswahl, mehr Händler- als Privatofferten. Erste Jahrgänge ab 3900 Euro, Laufleistungen 30 000 bis über 40 000 km. EZ 2015/16, kaum gelaufen, ab 6300 Euro. | |

es für die Produktionszeit Ende 2012 bis Sommer 2013 einen Rückruf gab (verunreinigtes ABS-Modul), der belegbar abgearbeitet sein sollte.

Einen Fighter wie die Zett scannt man sorgfältig auf Sturzschäden, also alle Plastikteile, Cockpit-Vorbau oder etwa Lenkerarmaturen. Und rechts den dicken Schalldämpfer-Knubbel, der schon bei einem

Umfaller was abkriegen kann. Sofern er nicht längst amputiert und durch einen schlanken, leichten, legalen (?) Zubehörtopf ersetzt wurde. Ebenfalls checken: Schwingenholme auf Kratzer vom Aufbocken, Bremscheiben und -beläge auf Verschleiß, Kühler auf Macken, Krümmer auf Pflegemuffel-Gammel, Motorspoiler auf Steinschlagschäden.



Schöner schrauben: Individuelles Gabel-Setup ist nur bei der Standardversion möglich

Es war schon länger abzusehen, aber jetzt müssen wir doch die Schneuztücher zücken: Mit Euro 5 verschwinden viele Motorräder in die ewigen Jagdgründe, die uns über viele Jahre treu waren.



Aderlass

Modellwechsel gehören in jedem Motorradjahr dazu. Mal sind es neue Produktlinien, also technische Fortschritte, die Modelle verschwinden lassen, manchmal schlicht eine Marktbereinigung. Oder, wie in diesem Fall, eine neue Umweltnorm, die in Würde ergrauten Maschinen die Luft abschnürt.

Auf den folgenden 13 Seiten präsentieren wir 19 Motorräder, die den Wechsel von Euro 4 auf Euro 5 nicht verkraftet haben oder wo sich die Umstellung schlicht nicht mehr

lohnte. Da sind verdiente Schätze dabei, manchmal sogar Urgesteine: Luftgekühlte Recken wie Harleys Sportster-Reihe oder die Enfield Bullet hatten technisch nicht mehr die Luft nach oben, um mit der Zeit zu gehen.

Jetzt wird eine Phase der Ruhe folgen. Aber der nächste Einschlag steht schon fest: Ab 2024 zündet die nächste Eskalationsstufe Euro 5b für Typgenehmigungen, ein Jahr später für alle Neuzulassungen. Heißt: Ab 2025 pflügt der Sensenmann wieder so richtig durch den Modellwald.

Dann stehen massiv verschärfte Spielregeln an. Zu den bereits definierten Vorschriften wie OBD-Katalysator-Monitoring oder zur Dauerhaltbarkeit gesellen sich nämlich ein paar Fallbeile, die noch gar nicht richtig scharf gemacht sind. So drohen bei den Geräuschvorschriften nicht nur neue Messverfahren, sondern vor allem auch noch drastischere Grenzwerte. Hier knobeln die Bürokraten noch. Aber schon beim heutigen Diskussionsstand könnte das richtig heftig werden.



Ducati Monster 797

Luft-Hoheit

Nach 28 Jahren schickt Ducati mit der 797 die letzte luftgekühlte Monster in den Ruhestand.

Es ist das Ende einer großen Epoche, die Verkaufszahlen lohnten sich wohl am Ende nicht mehr: Die Euro5 kann nicht die Schuld am Ende dieses Motorrads tragen, schließlich erfüllt das auf dem Pantah-Motor von 1977 basierende Triebwerk in der aktuellen Scrambler-800-Reihe die aktuelle Abgasnorm.

Sehr schade drum, denn die 797 war die letzte Baureihe, die das Erbe der 1992 vorgestellten und bis heute legendären Ur-Monster bewahrte – mit Gitterrohrrahmen, hoch aufragendem Buckeltank und einer Sitzposition, die passte wie ein gut eingelaufener Turnschuh. Dazu der herrlich bollernde V2 mit ordentlich Schmalz in der Drehzahlmitte – die Monster, vor allem die luftgekühlten, waren mir neben ST 3 und ST 4 von allen Ducatis immer die liebsten.



Motor: Zweizylinder-Viertakt-V, luftgekühlt, sechs Gänge, Kette **Hubraum:** 803 cm³, **Leistung:** 55 kW (75 PS) bei 8250 min⁻¹, **Drehmoment:** 69 Nm bei 5750 min⁻¹, **Tankinhalt:** 16,5 l, **Leergewicht:** 198 kg, **Preis zzgl. Nk.:** 8990 Euro

Über alle Jahre hat Ducati dieses Motorrad immer wieder verfeinert und verbessert, es sind viele Versionen erschienen und doch ist es im Grunde seines Herzens immer geblieben, was es von Anfang an war: ein sportliches Naked Bike für die Landstraße, das nicht nur Eingeweihte selbst aus 100 Metern Entfernung als Monster erkannten. **Jürgen Schons**

Ducati Monster 821

Gitter-Göttin

Mit der M 821 macht auch die zweite Mittelklasse-Monster Platz für eine neue Baureihe.



Ducati – das ist immer diese unnachahmliche Melange aus Tradition, Sportsgeist, Design und Nimbus, die selbst hartgesottene Tester über die ein oder andere Detailschwäche hinwegsehen lässt. Und gerade die Monster-Baureihe definierte diesen faszinierenden Mix aus schnellem Vortrieb und italienischer Begeisterung in Reinkultur.

Dass Ducati die Monster 821 durch die neuen Monster 950 ersetzt, stand motorseitig zu erwarten, das größere Aggregat ist ja bereits aus Hypermotard und Supersport bekannt. Bedenklich dagegen, dass der identitätsstiftende Gitterrohrrahmen mit der Monster 821 verschwindet. Der Nachfolger bekommt ein schnödes und – mit Verlaub – billiges Alu-Gussteil verpasst. Wer in der Mittelklasse noch klassisch monstern will, wird nur noch gebraucht glücklich.

Wulf Weis

Motor: Zweizylinder-Viertakt-V, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kette
Hubraum: 821 cm³
Leistung: 80 kW (109 PS) bei 9250 min⁻¹
Drehmoment: 86 Nm bei 7750 min⁻¹
Tankinhalt: 16,5 l
Leergewicht: 206 kg
Preis: 11 490 Euro

Harley-Davidson Sportster 883/1200

Der letzte Rocker

Harley ohne Sportster? Das schockt die Fans noch mehr als die surrende LiveWire.

Mit der Sporty verlässt uns ein weiterer Klassiker. Genauer gesagt, eine ganze Reihe: Wie bei Harley üblich, bedient ja jede Motorbasis einen bunten Strauß an Modellen. Mir haben es immer die kompaktesten und reduziertesten Maschinen angetan. Etwa die Iron 883 oder die Forty-Eight: Viel Spaß mit wenig Motorrad war schon immer mein Motto. Und da wurde ich in Milwaukee nur in der unteren Hubraumkategorie fündig.

Der luftgekühlte Twin darf als eines der dienstältesten Aggregate überhaupt am Markt gelten. Und lange Jahre stemmte sich dieses Urgestein gegen die immer schärferen Umweltauflagen. Den Leistungshöhepunkt erreicht der V2 im Jahr 2003, im Gewand der Buell XB12R sprengte er sogar die 100-PS-Schallmauer.

Die stärksten 1200er Sporties des 2020er Jahrgangs brachten es mit Euro4 nur noch auf 68 PS.

Also war es höchste Zeit, in Würde abzutreten,

bevor Euro 5 den altgedienten Ballermann völlig entmannt. Schade ist es trotzdem.

Der „kleine Harley-Motor“ war für mich immer die smarte Variante für Alltag und City. Weit weg von der bleischweren Gigantomanie der fetten Big Blocks. Eben Motorrad fahren statt Motorrad zeigen. Die meisten Markenfans sahen das aber anders, viele belächelten die Sporties als „Damen-Modelle“. Und tatsächlich ist es kein ungewöhnlicher Anblick, wenn die „Old Lady“ ihrem „Fat Boy“ auf der Sporty hinterherfährt.

Doch genug der Klischees. Die Sportster-Baureihe stand ja auch immer für den noch bezahlbaren Start in die Harley-Welt. Quasi als Einstiegsdroge. Und da werden es die Amis schwer haben, passenden Ersatz zu präsentieren. Schließlich sind gleichzeitig auch die wassergekühlten Street-Rod-Modelle verschwunden. Und preisgesenkte Big Blocks würden den Markt untergraben.

Wulf Weis

Motor: Zweizylinder-Viertakt-V, luftgekühlt, fünf Gänge, Zahnriemen

Hubraum: 883 / 1202 cm³

Leistung: 39 / 50 kW
(53 / 68 PS)

Drehmoment: 68 / 96 Nm

Tankinhalt: 7,9 – 17l

Leergewicht: 252 – 274 kg

Preis: 10135 – 12475 Euro



Ein echtes Urvieh: Seit 1957 bereicherten die Sportster-Twins das Harley-Davidson-Programm als Einstiegsdrogen

Honda VFR 800

Ewige Werte

**Schnell, sportlich, touren-
tauglich: Mit der VFR brachte
Honda 1985 den Inbegriff eines
Sporttourers – von dem wir
uns nun verabschieden.**

„Cheri, Cheri Lady“ von Dieter Bohlen wollen wir lieber verschweigen, aber Tina Turner beispielsweise sang in jenem Jahr „We Don't Need Another Hero“. Und doch stellte Honda 1985 mit der VFR 750 eine Heldin der Motorradgeschichte vor.

35 Jahre, also fast ein halbes Menschenleben lang, verkauften Honda-Händler die VFR, erst als 750er, dann als 800er. Ursprünglich als echter Sportler angekündigt, erkannte das Publikum schnell ihren wahren Charakter als eleganter, komfortabler und schneller Sporttourer.

Zehntausende Käufer auf der ganzen Welt lieben sich über dreieinhalb Jahrzehnte von ihren Tugenden Alltagstauglichkeit, Verlässlichkeit, Wertigkeit und Langlebigkeit begeistern. Sechsstellige Laufleistungen sind die Regel, nicht die Ausnahme. 500 Kilometer,



nur von einem Tankstopp unterbrochen, auf der Autobahn abreißen und dann noch 200 zügige Landstraße hinterher– kein Problem, weder für Fahrer noch Maschine. VFR-Enthusiasten sind treue Seelen, die sich nur sehr ungern oder im äußersten Notfall von ihren Schätzchen trennen.

Deshalb wundert es nicht, dass die VFR-Verkäufe im letzten Jahrzehnt kaum noch nennenswert waren, trotzdem hielt Honda eisern an ihr fest. Warum? Nun, dieses Motorrad ist ein wichtiger Teil der Marken-DNA, genau wie Gold Wing, Africa Twin, Fireblade oder weiland CB 750 Four. Sie repräsentiert die Werte und das Selbstverständnis von Honda, Motorräder zu bauen, die ebenso zuverlässig wie faszinierend sind. Ganz so, wie es Firmengründer Soichiro Honda einst formulierte: „Maschinen lügen nie. Wenn sie wirklich gut sind, werden sie immer erfolgreich sein.“

Es kommt nicht von ungefähr, dass Honda die VFR immer wieder als Träger für neue oder außergewöhnliche Technologien einsetzt, sei es der Alu-Brückenrahmen, der Nockenwellenantrieb über Stirnräder, die Einarmschwinge oder die variable Ventilsteuerung VTEC. Ein Kollege brachte es im „Motorradfahrer“ im Zuge einer Spanientour vor Jahren auf den Punkt: „Welche Probleme du auch immer auf deiner Reise haben wirst, die VFR wird keins davon sein.“

Jürgen Schons

Motor: Vierzylinder-Viertakt-90°-V, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kette
Hubraum: 782 cm³
Leistung: 78 kW (106 PS) bei 10250 min⁻¹
max. Drehmoment: 75 Nm bei 8500 min⁻¹
Tankinhalt: 20,8 l, **Leergewicht:** 246 kg
Preis: 12905 Euro



**Ein Meilenstein:
Der aufwändige
VFR-Vierzylinder
begeistert Techno-
phile noch heute**

Honda VFR 800 X Crossrunner Stilles Genie

Der VFR 800-Vierer im hochhackigen Fahrwerk: eine gute Idee, die sich nicht durchsetzen konnte.

Eigentlich hatte die VFR 800 X Crossrunner alles, was es für einen Markterfolg braucht: formidable Motor- und Fahrwerksgene von ihrer legendären Schwester F, jede Menge Fahrkomfort, ein superb Fahrverhalten, tolle Sitzplätze für Zwei, sinnvolle Ausstattung. Trotzdem blieb ihr der große Durchbruch verwehrt. Vielen war das Design der ersten Serie zu pummelig und das der zweiten zu nah an der großen Schwester Crosstourer.

Als Enduro ist sie kaum zu gebrauchen, es fehlt ein 19-Zoll-Vorderrad, die Federwege sind zu kurz, die Bodenfreiheit ist zu knapp. Und für einen klassi-



Motor: Vierzylinder-Viertakt-V, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kette, **Hubraum:** 782 cm³, **Leistung:** 79 kW (107 PS) bei 10 250 min⁻¹
max. Drehmoment: 77 Nm bei 8500 min⁻¹
Tankinhalt: 21,5 l, **Leergewicht:** 252 kg, **Preis:** 13 045 Euro

schen Tourer mangelt es an Durchzugsstärke und Zuladung. Für einen Sporttourer wiederum sieht sie zu sehr nach Enduro aus.

So ist sie nicht Fisch, nicht Fleisch – und doch ein Motorrad, das auf kurvigen Landstraßen selbst dritter und vierter Ordnung jede Menge Fahrspaß bereitet, wie ich bei einem zweiwöchigen Korsika-Aufenthalt erfahren durfte. Dieses Konzept, vielleicht etwas mehr in Richtung Yamaha Tracer 9 getrimmt und mit dem Motor der Africa Twin ausgestattet – das wär's für die Zukunft.

Jürgen Schons



Motor: Vierzylinder-Viertakt-V, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kardan
Hubraum: 1273 cm³, **Leistung:** 95 kW (129 PS) bei 7750 min⁻¹
Drehmoment: 126 Nm bei 6500 min⁻¹, **Tankinhalt:** 21,5 l
Leergewicht: 277 kg (DCT 287 kg), **Preis:** 15 134 Euro (DCT 16 108 Euro)

Honda VFR 1200 X Crosstourer Kraft-Vau

Wie viel Straßentouring bekommt man in ein Adventure-Bike? Die Antwort gibt die Honda VFR 1200 X

Ich liebe V-Motoren – und Honda war die Traummarke meiner späteren Jugend. Beides zusammengepackt – ein sicheres Rezept, um mich zu begeistern? Klappt nicht immer. Die Crosstourer hatten für meinen Geschmack mehr Hightech an Bord, als ich fern der Heimat haben möchte.

Wie die fantastische Zuverlässigkeit des Langstrecken-Komforttourers belegt, ist das reines Kopfkino und eine völlig unnötige Abstoßungsreaktion. Aber so ist das, wenn Emotionen ins Bild greifen. Ansonsten kann die Crosstourer alles, was der schnelle Fernreisende zu schätzen weiß. Außer Gelände, da setzen Gewicht und Schwerpunkt lage enge Grenzen. Wem das egal war, orderte die Crosstourer mit dem zehn Kilo schwereren DCT-Doppelkupplungsgetriebe. **Wulf Weis**

Honda CB 1100

Alte Schule

Der große luftgekühlte Vierzylinder der CB 1100 war der letzte seiner Art. Das wird es so nicht mehr geben.

Das Ticken vergangener Zeiten: Zwei Millimeter dünne Kühlrippen sorgen für das charakteristische Abkühlgeräusch

Tokyo Motor Show im Herbst 2009. Als Star am Honda-Stand sollte eigentlich die VFR 1200F im Rampenlicht stehen, ein Technologieträger der Extraklasse. Doch eine andere Honda stiehlt ihr die Show, die CB 1100. Im Zentrum strahlt ein Reihenvierer, der sich mit Feinripp dem kühlenden Fahrtwind entgegenstemmt, dazu vier elegant geformte Krümmer, die in einem Endtopf münden.

Einfach zum Niederknien schön sind ihre klassischen Linien, dazu gibt es eine traditionelle Schwinge mit zwei Federbeinen, ein klassisches Cockpit, einen runden Scheinwerfer und Seitendeckel aus



gebürstetem Aluminium. Ein klassisches Big Bike, das letzte seiner Art aus Japan.

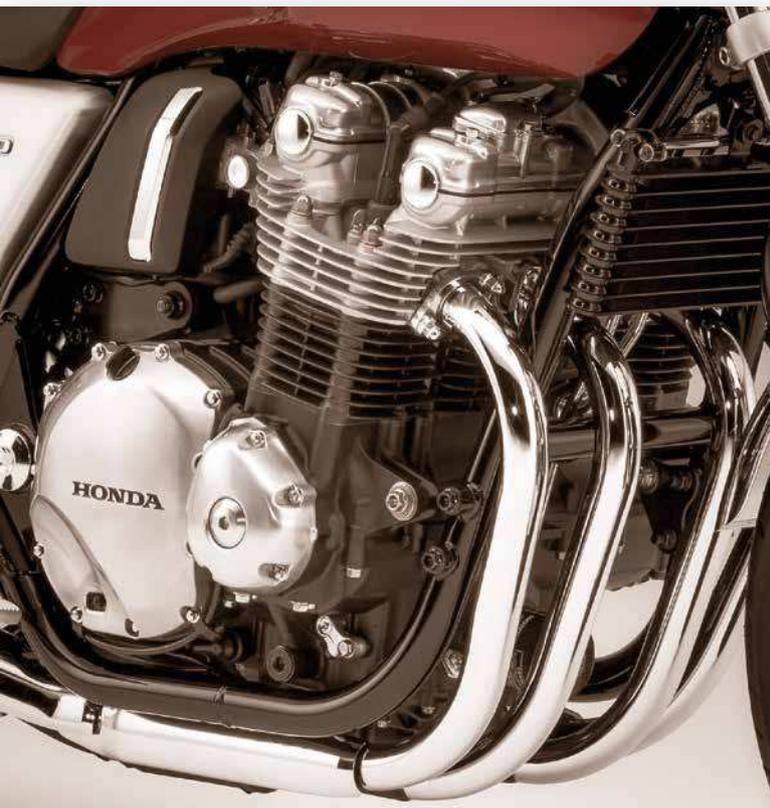
Ursprünglich sollte sie gar nicht nach Europa kommen, doch viele Anfragen von Interessenten bewirkten bei den europäischen Honda-Niederlassungen und -Importeuren ein Umdenken, so dass sie 2013 auch in Deutschland erschien. Hier entwickelte sie sich zwar nicht zum Verkaufsschlager, eroberte sich aber doch eine treue Fangemeinde, zumal sie nach dem Abgang von Kawa ZXR 1200, Suzuki Bandit 1250 und Yamaha XJR 1300 die letzte Vertreterin der ruhmreichen japanischen Vierzylinder-Big-Bike-Flotte war.

Doch das Schönste an der CB, immerhin der erste luftgekühlte Vierer bei Honda seit der CB Seventy von 1992, ist dieses leise Ticken, wenn der Motor abkühlt. Der damalige Honda-PR-Mann Paul Nowers erzählte bei der Fahrpräsentation in Valencia: „Das ist genau so gewollt. Die Ingenieure, die die CB 1100 entwickelt haben, sind allesamt noch so jung, die kennen keine luftgekühlten Motoren aus eigener Erfahrung. Also wurden sie nach Motegi ins Honda-Museum geschickt, um CB 500 und CB 750 zu fahren und zu erfahren. Und dieses tickende Geräusch hat sie so fasziniert, dass sie es auch an der CB 1100 haben wollten. Um das hinzubekommen, wurden die Kühlrippen der Zylinder nur zwei Millimeter dick.“

Dieses Ticken werden wir wohl in Zukunft bei Neumotorrädern nicht mehr hören. Die Luftgekühlten sterben aus. Sehr schade.

Jürgen Schons

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe, luftgekühlt, sechs Gänge, Kette
Hubraum: 1140 cm³, **Leistung:** 66 kW (90 PS) bei 7500 min⁻¹
max. Drehmoment: 98 Nm bei 6000 min⁻¹
Tankinhalt: 16,8 l, **Leergewicht:** 253 kg



Kawasaki Z 1000 Vierer- traum

Der Verkaufsdruck durch die formidable Z900 war übermächtig. Nun weicht eine Legende der anderen.

Die Tausender! Für mich, Führerschein-Jahrgang 1984, waren 1000 Kubik immer das Maß der Dinge. Das Ende der Fahnenstange. Mehr ging nicht. Von diesem Bonus profitierte bereits die erste Z 1000 der Neuzeit von 2002. Wobei das Aussehen eher zum Spalten als zum Vereinen taugte. „Sugomi-Design“ nennt sich das, und es trifft in etwa die Mitte zwischen Batmobil, den Transformer-Spielpuppen meines Neffen und den japanischen Manga-Comics meiner Nichte. Eine Linie, die Kawasaki bis heute konsequent durchzieht.

Markenzeichen der Z 1000 waren und sind der prägnante Vier-in-Vier-Kamin sowie der konsequent umgesetzte Streetfighter-Anspruch. Motorisch wusste die dicke Zetty auch zu begeistern. Nicht zuletzt, weil ihr Aggregat von Anfang an als Straßenmotor



ausgelegt war und nicht wie bei so manchem Mitbewerber von einem Supersportler abgeleitet wurde. Das brachte echte Vorteile bei Durchzug, Laufkultur und Alltagsmanieren.

Und nun läuft sie aus, die Z 1000. Doch mit Euro 5 hat dieser Abgang ausnahmsweise wenig zu tun. Der Motor lebt im Gewand der Ninja 1000 SX schließlich weiter. Ausschlaggebend dürfte vor allem die Konkurrenz aus eigenem Hause gewesen sein: Die 2016 aufgelegte Z900 verkauft sich wie geschnitten Brot. Und kann fast genau so viel, wiegt und kostet aber weniger. Der historische Bezug der „900“ ist sogar noch einen Hauch stärker. Und wem die Z 900 nicht reicht, der soll sich die Z H2 mit 1000 Kubik Kompressor-Power anschauen. Das ist heute das obere Ende der Nahrungskette.

Wulf Weis

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kette
Hubraum: 1043 cm³
Leistung: 105 kW (142 PS) bei 10000 min⁻¹
Drehmoment: 111 Nm bei 7300 min⁻¹
Tankinhalt: 17 l
Leergewicht: 221 kg
Preis: 12277 Euro



Maschinenbaukunst im Manga-Stil: Die Z1000 war der Rabauke im Kawa-Haus

Kawasaki ZZR 1400 Warpgerät

Von allen Eckdaten her ist sie ein echter Dinosaurier. Schon das ist ein guter Grund, die ZZR 1400 zu vermissen

Sie schafft den Korsalflug in weniger als zwölf Parsec. Für alle, die keine Star-Wars-Nerds sind: Mit der Kawasaki ZZR 1400 krümmst du die Raumzeit. Kommst am Ziel an, bevor du losgefahren bist. An einem Sonntagvormittag habe ich mit der ZZR der Liebsten einst einen Frozen Joghurt aus ihrer Lieblingseisdiele geholt – 100 Kilometer Autobahn plus Eiskauf in knapp 40 Minuten. Läuft. Als ich die mächtige 1400er ein paar Jahre später bei einem Knieschleifertest wegwerfe, läuft es nicht so gut.

Denn fürs Knieschleifen ist sie nicht wirklich gemacht: Kawasakis Marschflugkörper ist im Gegensatz zur Suzuki



Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe, **Hubraum:** 1441 cm³ **Leistung:** 147 kW (200 PS) bei 10000 min⁻¹, **Drehmoment:** 158 Nm bei 7500 min⁻¹, **Tankinhalt:** 22 l, **Leergewicht:** 268 kg, **Preis:** 15982 Euro

Hayabusa weniger supersportlich und spürbar touristischer, der Soziussitz etwa ist durchaus brauchbar und man sitzt recht bequem. Ein extrem kraftvoller Sporttourer.

Die Beschleunigung ist phänomenal, der Topspeed von 300 Sachen lässt sich auf deutschen Autobahnen tatsächlich flott erreichen. Dabei fühlt sich die ZZR allzeit sicher an, ist dank agiler Geometrie aber nicht unhandlich. Ja, um diesen Dinosaurier ist es wirklich schade. Doch Kawasaki stellt mit den H2-Modellen eine kompressor geladene Wachablösung, die den Abschied nicht allzu schwer macht.

Till Ferges

Kawasaki ZX-6R 636 Zwischending

Ein Sportler zum Spaß haben jenseits jeder Rennklasse: Der Sonderweg der ZX-6R 636 ist nun zu Ende.



Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe **Hubraum:** 636 cm³, **Leistung:** 95 kW (130 PS) bei 13500 min⁻¹, **Drehmoment:** 71 Nm bei 11000 min⁻¹, **Tankinhalt:** 17 l, **Leergewicht:** 196 kg, **Preis:** 11400 Euro

An meinem allerersten Arbeitstag bei NEWS drückte mir Frank den Schlüssel einer blauen Kawasaki ZX-6R 636 in die Hand. „Hier, probier mal aus und sag' mir, was du davon hältst!“. 2005 war das. Ich sattelte auf, es war ein warmer Tag voller Sonnenschein. Das Blau glitzerte. Ich drehte den Schlüssel um, startete. Nach ein paar Kilometern ließ ich die 636 zum ersten Mal galoppieren – und sofort veränderte das Gekreische aus der Airbox meine Gehirnstruktur dauerhaft. Denn seit diesem Tag liebe ich Supersportler.

Ich folgte der 636 um die ganze Welt, testete alle Baureihen, fuhr 636en auf drei Kontinenten. Sie war immer erste Wahl, wenn es darum ging, eine Rennstrecke kennenzulernen. Die letzte Evolutionsstufe werde ich am meisten vermissen – pfeilschnell, drehzahlgerig, extrem handlich und trotzdem halbwegs bequem und für die Landstraße sicher abgestimmt. Dass es kleine Drehwürmer mit Euro5 schwer haben werden, war klar. Aber dass die 636 nun von uns geht, fühlt sich an wie das Ende einer ganzen Ära.

Till Ferges

Moto Guzzi California 1400 Farewell, California

2013 knüpfte Moto Guzzi mit der 1400-V2 an die Erfolge der legendären California-Tourer an. Leider keine Erfolgsgeschichte.

Die Präsentation der Moto Guzzi California 1400 Touring war eines der Highlights, die das Jahr 2012 für mich bereithielt. An der sonnenverwöhnten Côte d'Azur bollerten wir durch die Touristen-Hotspots, um nach dem Café-Stopp das Küstengebirge zu erklimmen.

Erster Eindruck: Die wichtigste Guzzi aller Zeiten. Was die technischen Daten bestätigten: Knapp sieben Zentner Leergewicht und ein Normverbrauch von 8,23 Litern auf 100 Kilometer. Wenn das kein Big Bike ist. Im Lauf der Jahre kamen mehrere Schwestermodelle hinzu, die je nach Ausrichtung besonders sportlich (Audace), besonders klassisch (Eldorado) oder besonders extravagant (MGX-21) sein sollten.

Das Feeling auf dem Guzzi-Dickschiff war immer maximal entspannt, wobei der Motor zwar souverän und kultiviert, aber nicht besonders druckvoll vorlegte. Das lag aber sicher



auch am Geist der Zeit, weil die etablierte Cruiser-Oberklasse – namentlich aus Milwaukee – bereits in einer höheren Hubraumklasse unterwegs war.

Und nun lässt Moto Guzzi die Serie auslaufen. Angesichts der bescheidenen Verkaufszahlen ist das unternehmerisch die richtige Entscheidung. Und ich muss feststellen, dass mir zukünftig etwas fehlen wird. Die italienische Interpretation des American Way of Drive hat sich über die Jahre immer fester in mein Bewusstsein vorgearbeitet.

Die Marke mit dem Adler ist nämlich so entspannt, dass sie sich sogar aus dem Wettbewerb raushält, wer der Coolste ist und den größten Motor hat. Schade also, dass dieses Kapitel sich dem Ende neigt. Und ich hoffe, dass in Mandello del Lario an der nächsten California-Generation gearbeitet wird. Gerne 80 Kilo leichter, aber bitte mit luftgekühltem V2. **Wulf Weis**

Maximal entspannt: Auch die große 1400er California war die Guzzi unter den Cruisern



Motor: Zweizylinder-Viertakt-V, luftgekühlt, sechs Gänge, Kardan
Hubraum: 1380 cm³
Leistung: 71 kW (96 PS) bei 6500 min⁻¹
Drehmoment: 121 Nm bei 3000 min⁻¹
Tankinhalt: 20,5 l
Leergewicht: 346 kg
Preis: 20 420 Euro

Royal Enfield Bullet/ Classic 500

Die Ewige

Mit der Bullet verabschiedet sich ein fabrikneuer Klassiker für immer. Und Till hat Tränen in den Augen.

Lass ein kleines Kind ein Motorrad malen – es wird eine Royal Enfield. Die Bullet riecht nach den 30er Jahren, fühlt sich an nach den 40ern, schmeckt nach den 50ern und klingt nach den 60ern. Nein, diese Schönheit ist kein Retro-Motorrad. Sie ist das Original. 1933 vorgestellt, seit 1955 in Indien gebaut, ist die Bullet eines der meistverkauften Vehikel der Welt. Zuletzt mit neuem Schalldämpfer, Einspritzung und ABS auf Euro 4 gebracht.

Mein indischer Freund Sherman hat gleich mehrere in seiner Garage in Goa stehen. Sie sind sehr zuverlässig, sagt er. Wenn man sie nicht prügelt. Ins palmenbewachsene Goa mit seinen Traumstränden, dort gehört die Enfield eigentlich hin. Deutschland ist einfach zu PS-geil, zu technoid und nicht spirituell genug für diese zauberhafte Wanderdüne.

Im Sommer 2019 saß ich zuletzt auf der noch ein wenig hübscheren Classic 500, sie hat statt einer



Sitzbank zwei Einzelsitze. Und zumindest das Wetter war indisch. Bei einem normalen Motorrad hätte ich meine Sommerkombi angezogen, dazu vielleicht meinen HJC mit der guten Belüftung, perforierte Handschuhe.

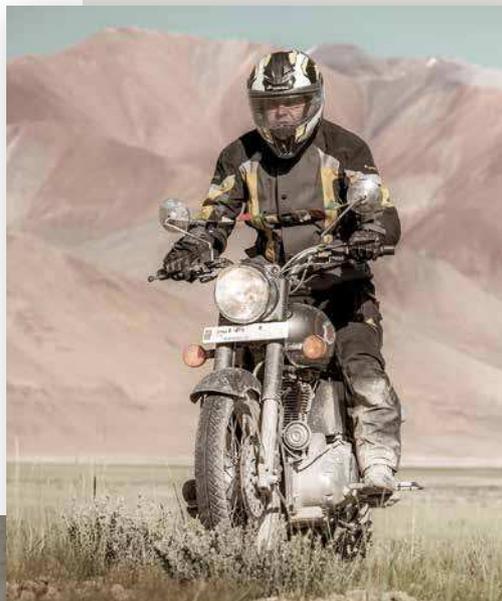
Aber nicht auf der Enfield. Badehose, Unterhemd, Slipper und Halbschale reichten mir an diesem Tag. Auch wenn Fahrlehrer, Unfallforscher und Versicherungsvertreter sich gerade in Embryonalstellung auf dem Fußboden wälzen. Aber es ging nicht anders. Ich wollte bei 38 Grad mit der Schönsten einfach nur zum Badesee.

Und weil die Enfield die Aura der absoluten Harmlosigkeit, ein einmaliges „ready to relax“ versprüht, wird auch das Risikobewusstsein vernebelt. „Vanille für die Seele“ schrieb Tilman einst über sie. Einfacher, freundlicher, entspannter ist keine. Fast möchte man beim Cruisen ein Buch lesen, vielleicht eins über Yoga. Welche Gottheit würde schon so ein Motorrad ausrutschen oder gar umfahren lassen?

Ein Tritt, ein Pfomp. Der Langhuber hämmert lethargisch vor sich hin, die 500er schüttelt sich und nimmt langsam Fahrt auf. Der Wind bläst durch die Badebuxe, ich kann den Baggersee schon riechen. Bis etwa 80 macht das Gebolter Laune, darüber vibriert die Inderin einfach zu heftig.

Völlig egal. Man sitzt bequem. Sie schwingt leicht um die Ecken. Sie bremst akzeptabel. Vor allem aber massiert sie dir den Unterbauch, singt ein lustiges Liedchen und lässt dich alle Sorgen vergessen. Dann springe ich ins kalte Wasser. Ich weiß nicht, ob ich ohne sie je wieder schwimmen möchte.

Till Ferges



Motor: Einzylinder-Viertakt, luftgekühlt, fünf Gänge, Kette
Hubraum: 499 cm³
Leistung: 20 kW (27 PS) bei 5250 min⁻¹
Drehmoment: 41 Nm bei 4000 min⁻¹
Tankinhalt: 14,5 l
Leergewicht: 187 kg
Preis: 5653 Euro (Classic)

Suzuki GSX-R 1000 R

Kilowonne

Joan Mir holt die MotoGP-Krone. Ausgerechnet jetzt schickt Suzuki einen königlichen Supersportler in Rente.

Was für ein Hohn: Während Joan Mir in der Königsklasse den Titel für Suzuki holt, entschließt man sich in Hamamatsu, uns Fans den letzten Suzuki-Supersportler wegzunehmen. Die quirlige 600er und die geniale 750er gibt es ja schon lange nicht mehr. Traurig genug. Und jetzt ist auch der grandiose Kilogixxer fällig. Offenbar ist es lukrativer, winzige Geländewagen zu bauen.

Ihr seht schon, ich bin wütend. Aber wir wollen angesichts des traurigen Anlasses nicht gehässig werden. Denn die GSX-R 1000 ist ein fantastisches Motorrad und wir können nur hoffen, dass eine Nachfolgerin in der Pipeline steckt. Und das behaupte ich nicht nur, weil ich mit ihr 2018 auf dem GP-Kurs von Philip Island hinter Kevin Schwantz herbrennen durfte – einer der schönsten Tage meines

Lebens. Anschließend trug mich die GSX-R viele Tausend Kilometer durch deutsche Kurvenparadiese, durch den Stau zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Zelten, zur Grillparty. Das Motorrad der Wahl, wenn's lustig und schnell werden sollte.

Vor 20 Jahren löste der Kilogixxer die GSX-R 1100 ab. Suzuki entwickelte sie kontinuierlich weiter, 2005 kam mit der K5-Baureihe sogar das vermutlich beste Superbike der damaligen Zeit auf den Markt. Seitdem gab es etliche Überarbeitungen und extrem viel Feinarbeit. Aber keine grundsätzliche Revolution wie etwa der Big-Bang-Motor von Yamaha oder der Wechsel von Gitterrohrrahmen auf Monocoque bei Ducati. Typisch Suzuki schnitzte man immer fleißig weiter an diesem Motorrad.

Und genau diese endlose Feinarbeit hat aus der GSX-R ein extrem ausgereiftes und solides Vehikel gemacht. Sie ist kein Einhorn, längst nicht mehr die Schnellste, Stärkste oder Handlichste. Sie liefert bewährte Technik, einfachste Handhabung, so etwas wie Komfort, astreine Qualität und enorme Fahrdynamik zu einem sehr freundlichen Preis – für knapp 16.000 Euro gibt es bei den Mitbewerbern allenfalls Gebrauchte. Da bleibt dann viel Geld übrig, um sich beispielsweise gezielt eine Rundstreckenfeile aufzubauen oder einfach mal ausgiebig Urlaub mit der 1000er zu machen. Denn auch das ist möglich, sie ist kein brutaler Bock.

Und genau diese Auslegung auf den Breitensport macht den Kilogixxer so sympathisch, dass der Abschied wirklich weh tut. Draufsetzen und zu Hause sein, das konnte kein Superbike so gut wie die GSX-R 1000.

Till Ferges

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kette
Hubraum: 999 cm³, **Leistung:** 149 kW (202 PS) bei 13.200 min⁻¹
Drehmoment: 118 Nm bei 10.800 min⁻¹, **Tankinhalt:** 16 l
Leergewicht: 202 kg, **Preis:** 16.171 Euro



Draufsetzen und zu Hause sein:
Die GSX-R 1000 kann
Rundkurs und Alltag



Aprilia Shiver 900 & Dorsoduro 900 Stadtflüchter

Seit 2007 transportierten Shiver und Dorsoduro italienischen Lifestyle.

Anfangs mit überschaubaren 750 Kubik, was in Kombination mit dem stattlichen Gewicht früh für Kritik sorgte. Die stämmige Statur blieb dann auch Achillesferse der Schwestern. Der Befreiungsschlag sollte 2017 kommen. Passend zur Euro4-Sanierung pumpte Aprilia den V2 auf 900 Kubik auf. Deutlich mehr Druck aus der Mitte machten Shiver und Dorsoduro zwar nicht leichter, aber souveräner.

Charakterlich passte die Shiver perfekt in die City, genau richtig, um mit wehender Krawatte zum Business-Meeting zu sprinten. Das moderne, kantige Design fand seine Freunde, der gelungene Sozius-Platz sorgte für Vielseitigkeit. Lediglich der enge Lenkeinschlag und die unglückliche Kombination des 180er Hinterreifens mit der zu breiten Sechszoll-Felge sorgten bei mancher Probefahrt für lange Gesichter.

Den jugendlichen Gegenpol bildet die Sumo-inspirierte



Motor: Zwei-
zylinder-Viertakt-V,
Hubraum: 896 cm³,
Leistung: 70 kW (95
PS) bei 8750 min⁻¹
Drehmoment: 90 Nm
bei 6500 min⁻¹,
Tankinhalt: 11,5 l
Gewicht: 231/212 kg,
Preis: 9090/9990 Euro

Dorsoduro, die auf der Landstraße richtig Freude macht. Die aufrechte Sitzposition verbessert die Fernsicht auf wuseligen Geläuf, starke Bremsen und der druckvolle 900er-Twin machen auf der Nebenstrecke volle Gaudi. Mein Nachbar Guido hat sich vor zwei Jahren eine Dorsoduro 900 als Ergänzung geholt und es nicht bereut. Das etwas spezielle Fahrwerk – auch die Dorso kämpft mit breiter Felge, straffen Federn und engem Lenkeinschlag – machen Guido nix aus. Nur der kleine Zwölf-Liter-Tank nervt. Besonders, wenn in den Cevennen mal wieder kein Zapfhahn zu finden ist.

Wulf Weis



Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kardan
Hubraum: 1298 cm³, **Leistung:** 108 kW (146 PS) bei 8000 min⁻¹
Drehmoment: 138 Nm bei 7000 min⁻¹, **Tankinhalt:** 25 l,
Leergewicht: 293 kg, **Preis:** 16395 Euro

Yamaha FJR 1300 Traumschiff

Bereits in der letzten NEWS verabschiedete Ingo die FJR 1300 ausführlich. Dennoch möchte ich ihr noch kurz persönlich Lebewohl sagen. Schließlich begleitete sie mich auf einer meiner schönsten Motorradreisen: Vor dreieinhalb Jahren machte ich mit ihr das Vorauskommando für ein große Runde quer durch Südfrankreich.

Brillant als Kofferkuli fürs Familiengepäck, säntfengleich auf der Langstrecke, überraschend flink auf der Landstraße. Und über die Autobahn ging es dank Tempomat wie im Yogasitz, als es galt, die Höchstgeschwindigkeit der MT-125 im Schlepp exakt auszuloten. Allerdings spürte ich auch jedes ihrer 300 Kilo, wenn ich fürs Foto in engen Kehren mal eben wenden wollte.

Aber nicht nur für diese 4500 Kilometer war die FJR perfekt. Vor 15 Jahren habe ich mit ihr 15 Länder in fünf Tagen bereist. Damals zählte sie noch fast als Sporttourer. Nur nervte mich beim Rücksturz über deutsche Autobahnen das hohe Drehzahlniveau. Mit einem sechsten Gang als Overdrive hat Yamaha 2016 die Luxus-Sänfte perfekt gemacht. Noch heute hat sie viele Fans, man trifft sie in aller Welt. Und all ihre Freunde finden keinen echten Ersatz.

Frank Roedel

Yamaha XV 950 R/SCR

Nippon-

Sportster

**Ein feiner luftgekühlter Cruiser,
der ein paar Tage zu spät kam:
Auch die XV950 ist Geschichte.**

Deutlich unter Wert verkaufte sich die Yamaha XV 950 R. Denn als sie 2012 das Licht der Welt erblickte, war die große Cruiser-Sause schon längst vorbei. Thematisch dockte die XV 950 an die Harley-Sportster-Modelle an. Mit kerngesunden 54 PS und einem strammen Drehmoment, das bereits bei 3000 Touren anliegt, machte der luftgekühlte 942-Kubik-V-Twin alles richtig und verlieh der 252-Kilo-Maschine eine akzeptable Dynamik. Auch optisch passte eigentlich alles. Warum sich der Erfolg so hartnäckig verweigerte, bleibt auch mir ein Rätsel.

Später kam die aufgewertete R-Variante dazu, was das Ruder aber auch nicht rumreißen konnte. In Sachen Fahrwerk und Bremsen legte die XV 950 den gewohnten Yamaha-Standard vor, in deutschen Mittelgebirgen, aber auch auf großer Alpentour war man mit der 950er bis auf die magere Schräglagenfreiheit durchaus passend angezogen.

Als echter Reinfluss erwies sich der Versuch, später mit dem



SCR950-Schwestermodell auf der Scrambler-Welle mitzureiten. Zu dominant waren die Cruiser Gene, selbst gemäßigte Schotterstrecken stellten eine gewaltige Hürde dar. Schmutzempfindlicher Zahnriemen und extra tiefer Auspuff schränkten die Offroad-Kompetenz zusätzlich ein. Und bei flott gefahrener Landstraßenrunde machten die früh schleifenden Fußrasten mehr Krach als der Auspuff.

Schade ist es aber schon, dass dieser letzte luftgekühlte Motor im Yamaha-Potpourri den Euro 5-Tod stirbt. Die Kombination aus fast einem Liter Hubraum, zurückhaltender Spitzenleistung und reichlich Drehmoment bereits im Drehzahlkeller ist nach wie vor reizvoll. Dazu die stimmige Optik und das Umfeld in bestem Japan-Standard – wir prophezeien der XV 950 eine zweite Karriere als begehrte Gebrauchtmachine. Schließlich ist sie auch ideal für Custom-Projekte – und sogar gepäcktragende Touring-Umbauten haben wir schon gesehen.

Wulf Weis

**Ein Cruiser für alle Tage:
Mit der XV950 verabschiedet
sich die letzte Luftgekühlte
aus dem Yamaha-Programm**



Motor: Zweizylinder-Viertakt-V, luftgekühlt, fünf Gänge, Zahnriemen
Hubraum: 942 cm³
Leistung: 40 kW (54 PS) bei 5500 min⁻¹
Drehmoment: 80 Nm bei 3000 min⁻¹
Tankinhalt: 13 l
Leergewicht: 252 kg
Preis: 9899 Euro



Motor: Zweizylinder-Viertakt-Reihe, flüssigkeitsgekühlt, sechs Gänge, Kardan
Hubraum: 1199 cm³
Leistung: 82 kW (112 PS) bei 7250 min⁻¹
Drehmoment: 117 Nm bei 6000 min⁻¹
Tankinhalt: 23 l
Leergewicht: 257 kg
Preis: 13597/15937 Euro

Yamaha XT 1200 Z/ZE Super Ténéré

Langläufer

**Eine Reiseenduro wie ein Felsblock:
Eine Super Ténéré kann nichts erschüttern, nur eine neue Abgasnorm.**

Yamahas Anspruch beim Start der Super Ténéré war hoch: Solide, pannensichere Technik, wartungsarm und für weit über 100 000 Kilometer Laufleistung ausgelegt. Klar, die Messlatte kam von BMW. Und wenn GS-Fahrer etwas lieben, dann ihren Kardan. Folglich bekamen die Yamaha-Ingenieure die Anweisung, die XT1200Z nicht leicht, sondern langlebig und anspruchslos zu bauen.

Und beim Blick ins Innere konnte ich mich 2010 bei einem Besuch im Yamaha-Ausbildungszentrum selbst überzeugen: Alles ist sehr satt dimensioniert, Zahnräder wie beim Mittelklasse-PKW und wuchtige Wälzlager. Wobei sich die Konstruktion selbst als sehr geradlinige Umsetzung einer eher bodenständigen Idee darstellt. Keep it simple!

Doch falls sich die Yamaha-Strategen von der XT1200Z Verkaufszahlen auf GS-Niveau versprochen hatten, wurden sie enttäuscht. Immerhin scharte die Super Ténéré eine solide Fangemeinde um sich, speziell Reisefreunde mit Boxer-Allergie. Doch während BMW die GS-Baureihe alle zwei bis drei Jahre gründlich überarbeitet und auch immer als technologische

Speerspitze der gesamten Boxer-Flotte frisch hält, beließ es Yamaha bei Feinretuschen und schob allenfalls die besser ausgestattete Sonderedition ZE nach.

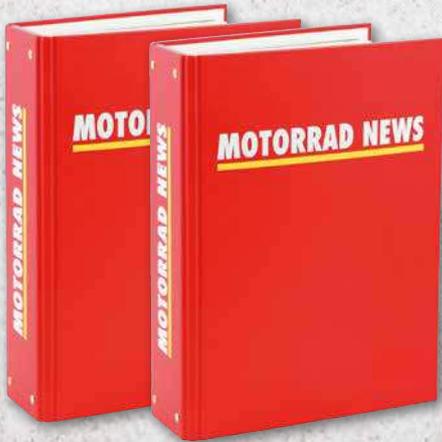
Auf diese Weise ließ sich die GS natürlich nicht einfangen. Aber dennoch finde ich es heute schade, dass Yamaha die große Ténéré gehen lässt. Ich mochte die hohe Sitzposition und den souverän andrückenden Reihentwin immer sehr. Der hohe Schwerpunkt erfordert gute Maschinenbeherrschung, aber mit etwas Einsatz und Übung geht auch flott durch Wechselkurven. Und vor drei Jahren hätte ich mir fast eine Super Ténéré zugelegt. Aber, auf Wunsch der besten Sozia von allen, wurde es dann doch eine GS Adventure – mit einteiliger Sitzbank.

Wulf Weis



Dein Magazin jetzt im Lieferservice bestellen und

MOTORRAD NEWS Sammelmappe (Doppelpack)



So lassen sich die guten Vorsätze für 2021 umsetzen: MOTORRAD NEWS lesen und ordentlich abheften. Mit der hochwertigen Metallhalterung lassen sich pro Ordner acht Ausgaben archivieren. Format der Sammelmappe: A4 mit ca. 6,5 cm Rückenstärke.



Stirnlampe Sigma

Diese superleichte, wiederaufladbare Stirnlampe „Headled 2“ von SIGMA bietet eine Leuchtweite bis zu 35 Metern. Sie leuchtet mit bis zu 180 Lumen in vier Leuchteinstellungen. Der Leuchtwinkel ist verstellbar, die Lampe ist gegen Spritzwasser geschützt. Sie wiegt nur 57 Gramm und enthält einen integrierten Lithium-Ionen Akku, das Micro-USB-Kabel zum Aufladen wird mitgeliefert.

4-fach-Microspeeder mit Ratschenfunktion



Vier Ratschen in einem Werkzeug: 10er und 13er sowie 17er und 19er Schlüsselweite, jeweils Rechts- und Linkslauf umschaltbar, feine Rastungen alle 5 Grad. Genug Kraft mit 210 mm Länge, passt mit nur 220 Gramm in (fast) jedes Bordwerkzeug.

MOTORRAD NEWS

im JAHRESABO

ab 30,80 Euro.

DEINE VORTEILE:

- » Du verpasst mit Sicherheit keine Ausgabe mehr!
- » Portofrei pünktlich im Briefkasten!
- » Günstiger als im Einzelkauf
- » Kein Risiko, nach einem Jahr jederzeit kündbar.



Begrüßungsgeschenk wählen!*

MOTORRAD NEWS Jahresabo (12 Ausgaben) inkl. Prämie: 30,80 € innerhalb Deutschlands / 37,80 € Ausland
MOTORRAD NEWS Abo PLUS (12 Ausgaben plus Jahreskatalog) inkl. Prämie: 36,40 € innerhalb Deutschlands / 43,50 € Ausland
Alle Abos inkl. Versand. Nach dem ersten Jahr jederzeit kündbar.

MOTORRAD NEWS Powerbank



Diese kompakte Powerbank erfüllt gleich zwei Funktionen. Die Taschenlampe leuchtet mit sehr hellem LED-Licht und die Lithium-Ionen-Batterie versorgt dein Smartphone unterwegs mit Strom. Die Powerbank kann mit dem im Lieferumfang enthaltenen USB-Kabel aufgeladen werden. Sie ist mit den gängigsten mobilen Geräten kompatibel.

Technische Daten: 10,8 cm lang, 75 g, 2600 mAh/3,7 V.

MOTORRAD NEWS T-Shirt für Damen oder Herren



Beide T-Shirts aus 100 % Baumwolle sind mit einem hochwertigen, waschbeständigen Siebdruck versehen. Das Herrenshirt ist lieferbar in den Größen S bis XXXL, das Damenshirt in der Größe S.

Packsack 8 Liter

Die leichten, wasserdichten Säcke mit Rollverschluss bündigen Schmutzwäsche oder schützen den Inhalt vor Staub und Nässe. Mit speziell beschichtetem Gewebe und versiegelten Nähten halten sie bei jedem Starkregen dicht, allerdings wie jede wasserdichte Jacke auch, nicht bei einem Tauchgang. Wichtig, damit der Inhalt auch wirklich trocken bleibt: Vor dem Schließen der Schnalle mindestens drei Mal einrollen. Größe: 28 x 29 cm, Farbe: moss



Thermosocken



Lieferbar ausschließlich
in den Größen 37 bis 41!

Der Mix aus Wolle (Merinowolle), Polyacryl und Nylon liegt weich auf der Haut, an Zehenspitze, Sohle und Ferse sind die Socken aus besonders flauschigem Schlingen-Gewebe gestrickt.

* Wähle aus diesen Produkten dein Begrüßungsgeschenk aus. Versand des Begrüßungsgeschenks nur innerhalb der EU und nur, wenn MOTORRAD NEWS im gleichen Haushalt des neuen Abonnenten innerhalb der letzten 12 Monate nicht im Abo bezogen wurde. Der Versand der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang.

JETZT BESTELLEN:

- >> abo.motorradnews.de
 - >> Tel.: 06123 9238-278 >> Fax: 06123 9238-244
 - >> E-Mail: motorradnews@vuservice.de
 - >> per Post: Abo-Service MOTORRAD NEWS, 65341 Eitville
- Bitte Aktionscode **MN 2014** angeben.

MOTORRAD NEWS

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

Geometrische

Die Bewegungsdynamik von Zweirädern allgemein und Motorrädern im Speziellen ist eines der komplexesten Themen im Bereich Fahrdynamik. Welche geometrischen Parameter helfen, unser Motorrad sicher in der Spur zu halten?

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

Warum fällt ein Motorrad eigentlich nicht um? Was bedeuten Lenkwinkel, Radstand oder Nachlauf? Welchen Einfluss haben sie auf das Fahrverhalten? Welche Rolle spielen das Gewicht, die Masse des Fahrzeugs? Eine Menge Fragen. Und leicht zu beantworten sind sie beileibe nicht. Autofahrer haben es da einfacher, deren Fuhre kann wenigstens nicht umfallen.

Das Motorrad jedoch ist ein Einspurfahrzeug mit der leidigen Tendenz, im Stand umzukippen. Es muss also irgendwie gestützt werden. Nun, dazu gibt es ja Ständer, und an der Ampel sollen ausreichend lange Beine auch schon weitergeholfen haben. Warum aber braucht es schon bei langsamer Fahrt derartige Stützhilfen nicht mehr?

Zur Beantwortung dieser Frage muss man zwei Geschwindigkeitsbereiche deutlich voneinander unterscheiden. Bei sehr geringem Tempo – nahe Schrittgeschwindigkeit – sorgt in erster Linie der Fahrer mit seinem Balancegefühl für die Stabilität des Motorrads. Hier wirken sich nämlich die stabilisierenden Kreiselkräfte der Räder und die gesamte Fahrwerksgeometrie kaum aus.

Mit wachsender Geschwindigkeit nimmt jedoch die Verantwortung des Fahrers für die Gleichgewichtslage der Maschine ab. Die Kreiselkräfte und die stabilisierenden Kräfte, die aus der Konstruktion des Fahrwerks resultieren, sowie die Masse des Fahrzeugs inklusive Besatzung und Beladung, übernehmen mehr und mehr das Kommando.

Kräftefrei rotierende Körper behalten ihre Lage im Raum

Physiker sagen dazu: „Ein kräftefrei rotierender Körper behält seine Lage im Raum bei.“ Und genau das versuchen auch die Räder unserer Motorräder. Sie können sich zwar relativ leicht in alle Richtungen bewegen, die in oder senkrecht zu ihrer Rotationsebene liegen – also nach vorn und hinten, nach oben oder unten, links und rechts. Drehen oder kippen lassen sie sich jedoch nur höchst ungern. Das ist die Hauptursache für die erstaunliche Fahrstabilität unseres Einspurfahrzeugs.

Vor allem aber hat die Anordnung der beiden Räder eines Motorrad zueinander entscheidenden Einfluss auf das Fahrverhalten. Voraussetzung dafür ist zunächst einmal: Vorder- und Hinterrad sind über ein Gelenk miteinander verbunden. Ohne dieses Gelenk – bei fast allen Motorrädern abgesehen von allem BMWs mit vorderem Televerssystem bezeichnet man dies als Steuerkopf – würde man ja logischerweise gar nicht um die Ecke kommen.

Doch was viel weniger offensichtlich ist: Ohne diese bewegliche Verbindung würden wir auch bei Geradeausfahrt binnen weniger Meter auf der Nase liegen. Warum das so ist? Die Kreiselkräfte der beiden Räder mögen ja hoch und ihr Bestreben, stabil im Raum zu rotieren, groß sein. Eine Störung – Seitenwind, Bodenebenheiten,



Überlegungen

Der Nachlauf entscheidet bei den Fahrwerksdaten über die Geradeauslauf-Stabilität

Schwerpunktverlagerung des Fahrers – bringt sie dennoch ziemlich schnell aus ihrer Rotationsebene. Und ohne Lenkung gibt es keine Möglichkeit mehr, wieder in die Senkrechte zu kommen – wir kippen um.

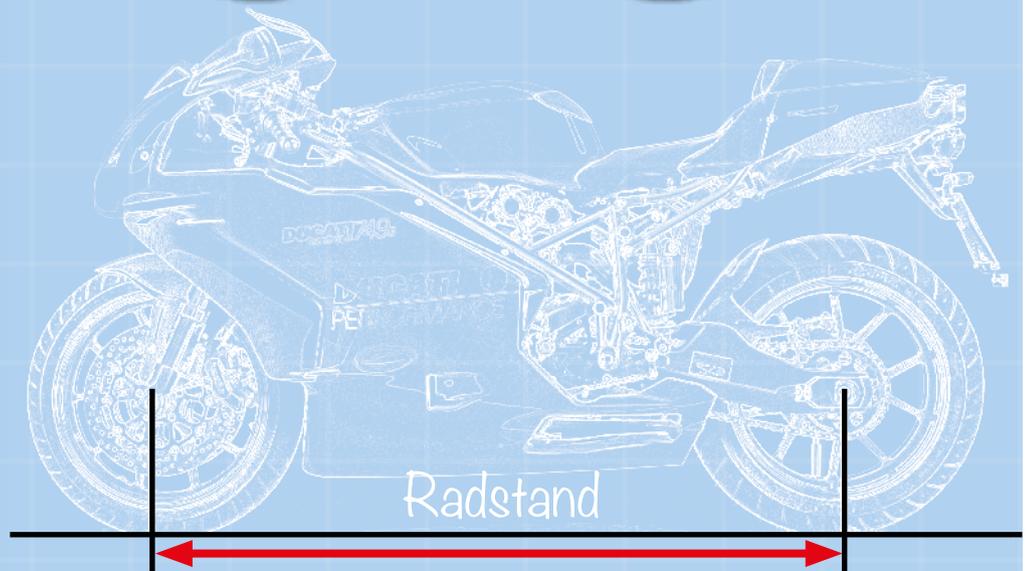
Entscheidend sind Radstand, Lenkwinkel und Nachlauf

Drei entscheidende Größen bestimmen dabei die Lenkung eines Motorrads: Radstand, Lenkwinkel und Nachlauf. Als Radstand bezeichnet man den Abstand der beiden Radachsen zueinander. Üblicherweise liegt er zwischen 1350 Millimetern – bei kleinen und sportlichen Motorrädern – und 1550 Millimetern oder gar mehr bei großen Cruisern, Touren und Enduros.

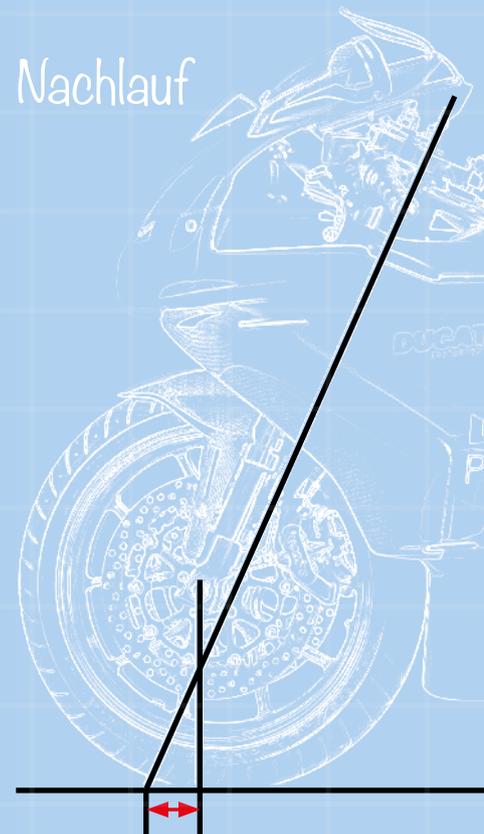
Lenkwinkel bedeutet die Neigung der Lenkachse. Wir geben in Deutschland in der Regel den Winkel zwischen Fahrbahnoberfläche und Lenkachse an. Üblicherweise liegt der Lenkwinkel zwischen 55 und 65 Grad. Entscheidender für die Geradeauslaufstabilität als diese beiden Faktoren ist jedoch der Nachlauf.

Der Nachlauf

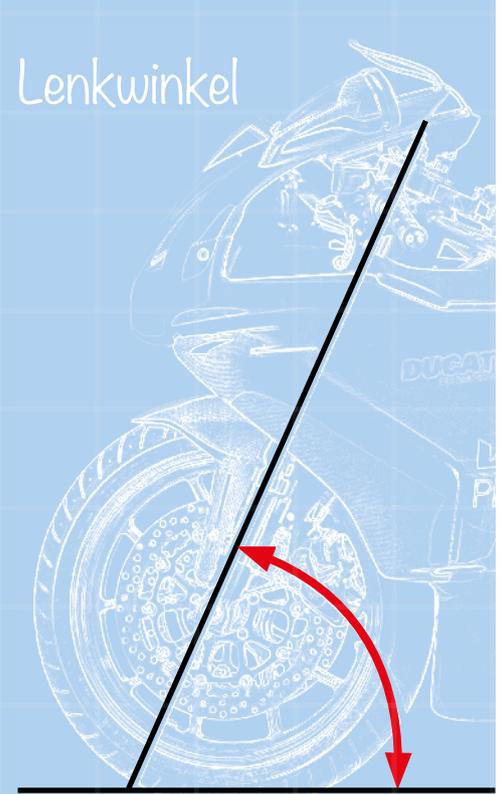
Sehen wir uns ein Motorrad von der Seite an: Wenn wir uns eine Linie vorstellen, die den Steuerkopf nach unten verlängert – also im geringen Abstand parallel hinter der Gabel verläuft – schneidet diese irgendwann die Fahrbahnoberfläche. Dieser Punkt liegt im normalen Fahrbetrieb immer vor der Reifenaufstandsfläche – zu den Ausnahmen kommen wir gleich. Die Strecke zwischen diesen beiden Punkten bezeichnet man als Nachlauf.



Ganz einfach: Den Radstand misst man zwischen den beiden Radachsen, dieser Wert spielt beim Geradeauslauf eine Rolle, allerdings keine Entscheidende



Nachlauf: Abstand zwischen Reifenaufstandspunkt und gedachter Linie durch die Lenkachse



Lenkwinkel: Winkel gemessen zwischen der Lenkachse und der Fahrbahnoberfläche

Ein Blick auf eine Skizze verdeutlicht dies besser als viele Worte. „Nachlauf“ heißt dieser Wert deshalb, weil das Vorderrad praktisch um diesen Abstand der Lenkachse hinterherläuft. Verändert sich nun die Stellung der Lenkung durch eine äußere Störung, steht der Reifenaufstandspunkt plötzlich nicht mehr genau hinter der Lenkachse, sondern seitlich versetzt. Die Reibung des Reifengummis auf der Straße drückt nun das Rad wieder hinter die Lenkachse zurück – und die Fuhre läuft geradeaus. Diese Vorgänge wiederholen sich sehr schnell und unzählige Male, im Grunde fahren wir immerzu Schlangenlinien.

Radstand und Lenkwinkel haben einen geringeren Einfluss auf die Geradeauslaufstabilität, als häufig angenommen wird. Es stimmt zwar tendenziell, dass „Länge läuft“, ein langer Radstand sich positiv auf den Geradeauslauf auswirkt. Der Lenkwinkel hingegen ist im Hinblick auf dieses Phänomen völlig nebensächlich, es gibt konstruktiv jede Menge Möglichkeiten, den nötigen Nachlauf bei beliebigem Lenkwinkel einzustellen.

Bei der Konstruktion eines Motorrads strebt der Hersteller jenen Nachlauf an, den er für sein Motorrad für den besten hält. Der liegt bei Serien-Motorrädern in der Regel zwischen mindestens 60 und bis zu 130 Millimetern bei Motorrädern, die auf guten Geradeauslauf getrimmt werden sollen. Tendenziell stimmt: Je länger der Nachlauf, desto höher die Rückstellkraft, die das Rad wieder hinter die Lenkachse zurück drückt. Und desto stabiler – beziehungsweise unhandlicher – wird das Motorrad.

Blöd ist nur, dass der Nachlauf, wenn die Fuhre einmal in Fahrt ist, keine konstante Größe mehr ist. Er schwankt schon deshalb stark, weil die Maschine in Bewegung ja vorn wie hinten ein- und ausfedert, womit sich der Lenkwinkel und damit gleichzeitig auch der Nachlauf ändert. Federt die Maschine hinten ein, wird der Lenkwinkel flacher, der Nachlauf länger. Anders, wenn die Maschine vorn einfedert: Jetzt wird der Lenkwinkel steiler, der Nachlauf kürzer.

Ähnlich, wenn das Vorderrad über wellige Straßen oder gar über eine Stufe rollt: Dann verändert sich nämlich die Reifenauf-

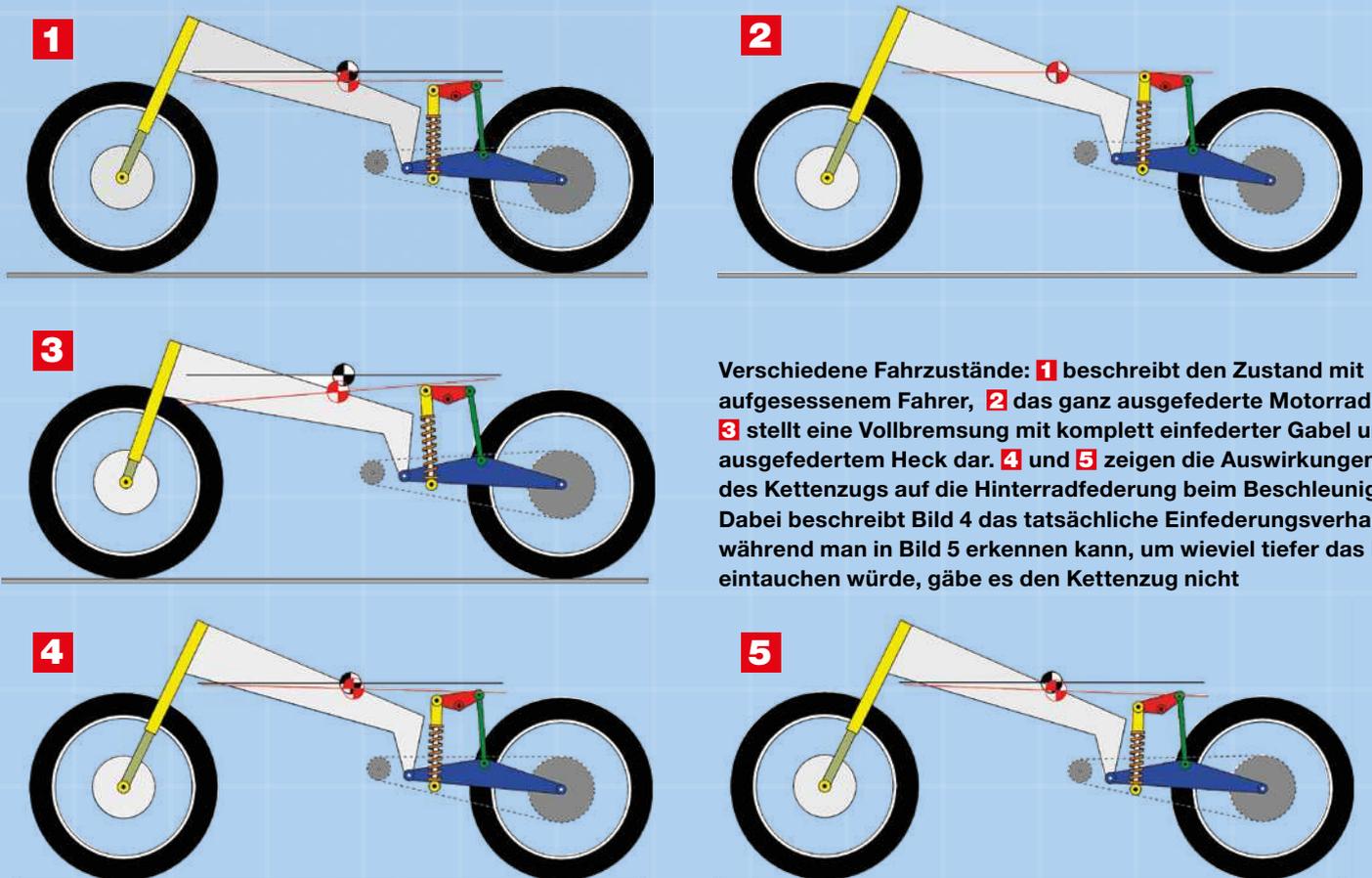
standsfläche – im Falle des Überfahrens einer Bordsteinkante zum Beispiel wandert sie schlicht auf dem Reifenumfang nach vorn, der Nachlauf verkürzt sich und kann im Extremfall sogar negative Werte annehmen.

Schwankende Rückstellmomente auf welliger Fahrbahn

Mit all diesen Veränderungen schwankt natürlich auch jene Kraft, mit der die Reibung des Reifengummis das Vorderrad wieder hinter die Lenkachse zurückdrückt. Besonders auf extrem welliger Piste kann das zu stark schwankenden Rückstellmomenten und unruhigem Fahrverhalten führen.

Dieser Effekt ist wiederum umso stärker, je kleiner der Durchmesser des Vorderrads ist – große 21-Zoll-Enduro-Vorderräder reagieren deutlich weniger sensibel auf Fahrbahnunebenheiten als kleine Roller-Räder, bei denen auf unebener Piste fühlbar stärkere Nachlaufänderungen auftreten.

Wie groß diese Veränderungen im Fahrbetrieb tatsächlich sind, veranschaulichen unsere Grafiken. Sie basieren auf einer Simulations-Software, in die wir die Fahr-



Verschiedene Fahrzustände: **1** beschreibt den Zustand mit aufgesessenem Fahrer, **2** das ganz ausgefederte Motorrad, **3** stellt eine Vollbremsung mit komplett einfedertem Heck dar. **4** und **5** zeigen die Auswirkungen des Kettenzugs auf die Hinterradfederung beim Beschleunigen: Dabei beschreibt Bild 4 das tatsächliche Einfederungsverhalten, während man in Bild 5 erkennen kann, um wieviel tiefer das Heck eintauchen würde, gäbe es den Kettenzug nicht

**Dynamische Radlastveränderung:
Bei einer Vollbremsung taucht die
Telegabel sehr weit ein, das
Heck kommt hoch**



werksdaten, das Gewicht, die Schwerpunktlage und viele andere Parameter einer Ducati 1098 eingeben haben.

Hier kann man schnell erkennen, dass der Nachlauf im Fahrbetrieb durchaus zwischen 70 – bei einer Vollbremsung – und 110 Millimetern – beim vollen Beschleunigen – schwanken kann. Man sieht ebenfalls, was passiert, wenn der Fahrer beim Beschleunigen Gas gibt: Nachlaufänderungen gibt es nämlich auch dann, wenn der Fahrer einfach nur das Gas auf- und zumacht.

Denn unsere Motorräder sind ja seit der frühen Nachkriegszeit mit Hinterradfederungen ausgestattet. Das bringt selbstverständlich im Bereich Antrieb ein kleines Problem mit sich: Das Hinterrad kann sich relativ zu Motor und Getriebe bewegen. Von der Hinterradschwinge geführt, läuft es quasi im Bogen um die Schwingenachse auf und ab. Deshalb brauchen wir auch eine Art flexiblen Antrieb fürs Hinterrad.

Das wird heute über einen Ketten-, Zahnriemen- oder Kardanantrieb mit einem oder zwei Kreuzgelenken realisiert (siehe NEWS 10/2020). Und selbstverständlich wirken die Antriebskräfte des Motors auch in diesen Systemen auf unterschiedliche Art.

Bei einem gängigen Kettenantrieb zum Beispiel entsteht beim Beschleunigen ein Moment um die Schwingenachse, die versucht, das Motorrad hinten aus der Federung zu heben. Die Größe dieses Moments wird beeinflusst durch die Lage der Getriebeausgangswelle, die Lage der Schwingenachse relativ zur Getriebeausgangswelle, die Länge der Schwinge, dem Durchmesser von Ritzel und Kettenrad und selbstverständlich auch von der aktuell bereitgestellten Motorleistung.

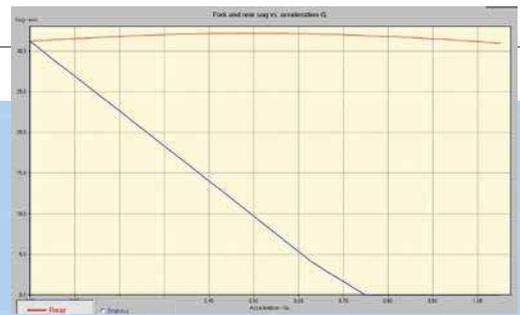
Die Zusammenhänge selbst sind relativ

komplex und ändern sich zudem über den Einfederweg hinweg zum Teil deutlich. Fazit aber bleibt bei den meisten Motorrädern mit Kettenantrieb: Beim Beschleunigen versucht sich die Maschine, hinten aus den Federn zu heben. Das wirkt dem Effekt genau entgegen, dass die Maschine beim Beschleunigen aufgrund der dynamischen Radlastveränderung hinten einfedert. Was wiederum dazu führt, dass der gesamte Vorgang dem Fahrer weitestgehend verborgen bleibt.

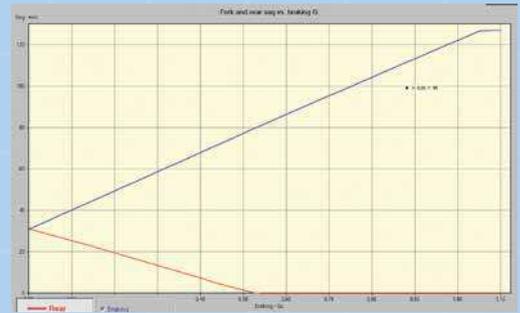
Theoretisch ähnlich, in der Praxis dann doch ein bisschen anders präsentiert sich die Geschichte beim Kardanantrieb. Hier gibt es ja bekanntlich kein vorderes Ritzel, was die geometrischen Betrachtungen im Endantrieb doch deutlich vereinfacht.

Bestimmt wird das Kardanaufstellmoment abgesehen von der aktuellen Motorleistung nur durch die Länge der Schwinge. Da diese aber bei den meisten klassischen Kardanmotorrädern von BMW und Guzzi wegen der Gesamtlänge des längsdrehenden Antriebsstrangs vergleichsweise kurz ausfällt, sind die Reaktionen am Fahrzeugheck relativ gesehen deutlicher, als es bei kettengetriebenen Motorrädern der Fall ist.

Abhilfe schafft bei inzwischen beinahe allen Kardan-Motorrädern ein Viergelenkssystem, das im Prinzip bei allen Herstellern nach dem gleichen System arbeitet: Bei BMW heißt es Paralever, Guzzi nennt das CAR-Centt. Aber auch diese Systeme reduzieren



**Federbewegung beim Beschleunigen:
Während die Gabel – blaue Kurve – ganz
ausfedert, bewegt sich das hintere
Federbein wegen des Kettenzugs kaum**



**Vollbremsung: Die vordere Federung – blaue
Kurve – geht auf Block. Das Heck – rote
Kurve – hebt sich schon früher ganz raus**

die Antriebsmomente nicht auf Null. Und das nicht, weil es technisch unmöglich wäre, sondern vielmehr, weil ein gewisses Aufstellmoment durchaus gewollt ist. Einfach gesagt verbessert es den Grip am Hinterrad beim Beschleunigen – und genau diesen Effekt wünscht man sich in diesem Moment.

Angesichts der Komplexität all dieser Parameter erstaunt es nicht mehr, wenn auch die besten Rennfahrer der Welt ihre Motorräder manchmal nicht oder nur schlecht auf einen bestimmten Rundkurs abgestimmt bekommen. Bei so vielen möglichen Varianten bei Lenkwinkel, Gabel-Offset, Kettenradgröße, Schwingenlänge, Höhe des Schwingendrehpunkts, Schwerpunktlage und weitere Parameter, über die diese Grand-Prix-Motorräder verfügen, kann man innerhalb der knapp bemessenen Trainingszeit schon mal kräftig danebenliegen.

Was für ein Glück, dass die Herren Ingenieure bei der Konstruktion unserer Motorräder all dies bereits durchdacht haben sollten. Und wir uns während der Fahrt mit all diesen Vorgängen nicht groß beschäftigen müssen.



**Durch die Bewegungen während
der Fahrt ist der Nachlauf
keine konstante Größe**

Beste Freunde

US-Desert-Racer Bud Ekins war nicht nur der „King of California“, er hatte auch großen Anteil daran, dass Steve McQueen als „King of Cool“ verehrt wurde. Die Geschichte einer königlichen Männerfreundschaft.

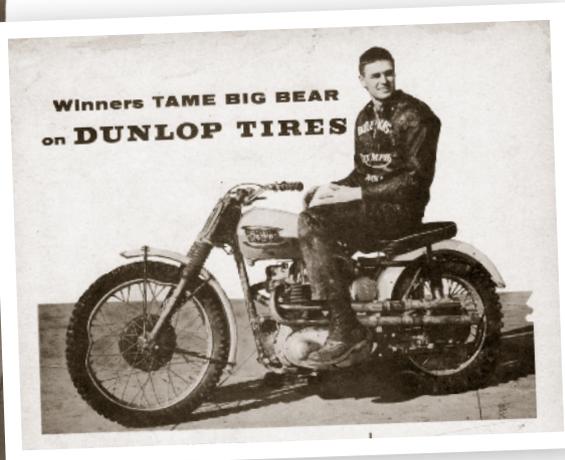
von **Uli Böckmann**

Fotos **Bud and Dave Ekins-Collection**

Hast du einen Anzug?“ „Hab’ ich.“ „Dann zieh’ ihn an, wir treffen gleich John Sturges.“ Heute müsste man bei diesem 58 Jahre alten Dialog den Namen durch Steven Spielberg ersetzen. Oder Quentin Tarantino. In etwa diesen Bekanntheitsgrad hatte 1962 der US-Filmregisseur John Sturges, der das Genre der Westernfilme geprägt hatte. Das kurze Gespräch spielte sich zwischen einem Motorradhändler und einem seiner Kunden ab, was allein schon erstaunlich ist. Nicht minder erstaunlich jedoch ist die Vorgeschichte.

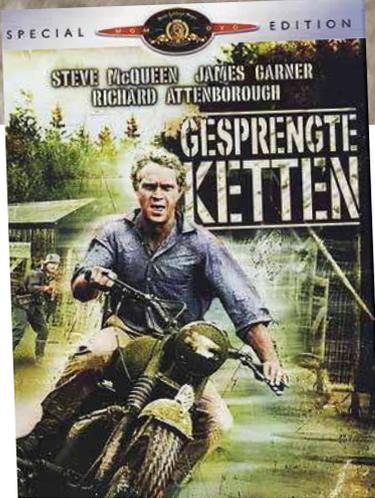
Der Händler hieß Bud Ekins und hatte in seinem Laden am Ventura Boulevard in Los Angeles stets eine feine Auswahl der neuesten Triumph-Modelle in der Auslage. Die schicken Brit-Bikes zogen viele junge Burschen an, und weil der Ventura Boulevard von Hollywood aus in einer Viertelstunde zu erreichen ist, fand eine illustre Kundschaft den Weg in Bud’s Motorcycle Store: Warren Beatty, Paul Newman und Dennis Hopper hingen ebenso gern in seinem Shop ab wie Clint Eastwood und eben Steve McQueen, mit dem Ekins schon bald eine besondere Freundschaft verbinden sollte.

Die nahm ihren Lauf, als McQueen 1959 zum ersten Mal in Bud’s Laden auftauchte



Ramponiert: Bud Ekins am 13. Januar 1957, direkt nach seinem Sieg beim „Big Bear Hare & Hound Desert Race“. Wie anspruchsvoll das Rennen war, sieht man an der vorderen Felge

Immer etwas mehr: Bud Ekins war nicht nur fast einen Kopf größer als Steve McQueen, nach den Rennen fielen auch seine Pokale stets etwas opulenter aus



Durchbruch: Schon Ekins erster Stunt im Jahr 1962 schreibt Filmgeschichte. In „The Great Escape“ („Gesprengte Ketten“) doubelt er McQueen beim Sprung über einen Stacheldrahtzaun

und nach einer Probefahrt mit einem 500er Triumph Dirt-Bike fragte. McQueen war zu der Zeit zwar schon auf dem besten Weg zum Petrolhead, diese Offroad-Bikes jedoch waren ihm noch fremd. Was sich von Bud Ekins so nicht sagen lässt: Vier Jahre zuvor hatte er auf einer Matchless den legendären Catalina Grand Prix auf der Pazifikinsel Santa Catalina gewonnen – die man auch die „amerikanische Isle of Man“ nannte.

Seit einer Wüsten-Fahrstunde sind Bud und Steve Kumpels

Auch beim gut 150 Meilen langen „Big Bear Run“, dem wichtigsten US-Wüstenrennen jener Zeit, hatte er 1959 bereits zum dritten Mal triumphiert. Bud Ekins war der dominierende US-Offroad-Champion jener Zeit, was auch das Verhältnis zur oben beschriebenen Kundschaft relativiert: Bud Ekins schmückte sich nicht mit Filmstars. Sie schmückten sich mit ihm.

Von daher war er sicher nicht der schlechteste Ansprechpartner für eine Offroad-Fahrstunde. Und so brachen Bud Ekins und Steve McQueen zu ihrem ersten gemeinsamen Ausritt in der Wüste auf, der am Ende nicht nur einen ganzen Tag lang dauern und den Kauf der Triumph besiegeln, sondern außerdem eine tiefe Freundschaft begründen sollte.

McQueen erwies sich als talentierter Schüler. Doch brachte ihm Ekins nicht nur



Staubig: Bud Ekins (52) und Steve McQueen (152) beim „Greenhorn Enduro Offroad Race“ des Pasadena Motorcycle Club in den kalifornischen Greenhorn Mountains

das Offroad-Fahren, sondern auch das Schrauben bei, denn in der Wüste gab es keine Mechaniker. McQueen wollte schließlich nicht nur aus Spaß im Dreck umherfahren, sondern auch bei Rennen starten – und im Idealfall gewinnen.

Genau das passte seinen Studiobossen so gar nicht. McQueen war in den frühen Sechziger Jahren nicht nur einer der bestbezahlten, sondern auch bestversicherten Schauspieler Hollywoods („The Million-Dollar-Body“), in seinen Verträgen war explizit festgeschrieben, was er in seiner Freizeit darf und was nicht. An Motorradrennen durch die Wüste teilzunehmen, gehörte definitiv nicht dazu.

Doch McQueen interessiert sich nicht für Vertragsklauseln, für ihn waren seine Motorradfluchten auch stets eine willkommene Auszeit von den „fucking suits from Hollywood“, wie er gern betonte. Dabei war er stets anonym unterwegs. Wenn er sich bei einem Rennen dann doch mal in eine offizielle Starterliste eintragen musste, tat er das unter dem Pseudonym „Harvey Mushman“.

Seine Fahrkünste hatten sich prächtig entwickelt, bei den Rennen gewann er oft die Amateurklasse und ließ dabei sogar viele Lizenzfahrer noch hinter sich. Dabei pflegte McQueen einen eher rustikalen Fahrstil, den Bud Ekins einmal so beschrieb: „Steve fuhr wie eine hart gestoßene Billardkugel und rempelte da und dort an. Aber

wenn er im Ziel ankam, war er unter den Schnellsten.“

Außerdem lässt McQueen keine Gelegenheit ungenutzt, Beruf und Hobby zu verquicken. So kommt es eines Tages dann auch zu der eingangs zitierten Anzug-Frage. McQueen ist als Hauptrolle in dem Film „The Great Escape“ besetzt (deutscher Titel „Gesprengte Ketten“), der Geschichte der letztlich gescheiterten Flucht einer Gruppe Kriegsgefangener aus einem deutschen Lager. Die Dreharbeiten in Deutschland unter Starregisseur John Sturges standen kurz bevor, doch hatte McQueen Einfluss auf das Drehbuch genommen und darauf bestanden, dass eine Verfolgungsjagd auf Motorrädern in die Handlung eingebaut wird.

Für diese Fahrscenen, vor allem aber für den dramatischen Fluchtsprung über einen Stacheldrahtzaun, wollte McQueen Bud Ekins als Stunt-Double. Und weil man McQueen zu der Zeit nur noch schlecht etwas abschlagen konnte, saß Bud Ekins schon kurze Zeit später in einem Flugzeug, das ihn nach München brachte – gedreht wurde der Film in der Nähe von Füssen.



Reifenprüfung: Fahrerlager bei den International Six Days in Erfurt 1964

Die Filmstars standen im Laden von Bud Ekins Schlange – und sonnten sich im Ruhm des Champions

Drehpause: Mit James Garner, Steve McQueen und Betty Ekins am Set von „The Great Escape“



Da ist das Ding: Bud Ekins und sein Matchless-Team mit dem Siegerpokal des Catalina Grand Prix 1955

McQueen hätte den Sprung wohl gern selber versucht, doch die Produzenten verboten ihm den riskanten Stunt, zumal niemand sagen konnte, wie die Nummer ausgeht. Auch Bud Ekins nicht. Immerhin sollte er mit einer rund 170 Kilo schweren Triumph TR6 Trophy einen Zaun überspringen, über dessen Höhe bis kurz vor dem Dreh noch diskutiert wurde.

An den Sprung selber erinnerte Bud Ekins sich später so: „Am Drehort waren hunderte Leute, die ganze Crew und viele andere Schauspieler wollten zusehen. Ich bin dann vorsichtshalber etwas schneller gefahren als bei den Proben, und als ich in der Luft war, ging der Motor aus. Da registrierte ich, dass ringsum Totenstille herrschte. Aber direkt nach der Landung brach dann der Jubel los.“ Die Szene war im Kasten und der waghalsigste Stunt seiner Zeit konnte in die Kinogeschichte eingehen.

Mit diesem kolossalen Hüpfer im Allgäu legte Bud Ekins den Grundstein für seine dritte Karriere. Als Rennfahrer immer noch aktiv, war er inzwischen außerdem zu einem der erfolgreichsten Triumph-Händler der Welt aufgestiegen. Ein Umstand übrigens, der ihm ein weiteres Ruhmesblatt in seinem Buch legendärer Erfolge verwehrte: Eigentlich wollte Ekins im Auftrag von American

Honda Motor im März 1962 gemeinsam mit seinem jüngeren Bruder Dave, ebenfalls höchst erfolgreicher Desert-Racer, auf zwei CL 72-Scramblern eine besondere Pionierfahrt auf der Baja California von Tijuana nach La Paz unternehmen.

Bei dieser Fahrt galt es keinen Rekord zu brechen, sondern eine erste Zeit zu setzen, denn nie zuvor hatte jemand die tausend Meilen lange Strecke durch die Wüste mit einem Motorrad zurückgelegt. Doch zu der Zeit verkaufte niemand in den Staaten mehr Triumphs als Bud Ekins, weshalb ihm sein Triumph-Distributor Johnson Motors schlichtweg nicht gestattete, in den Sattel einer Honda zu steigen.

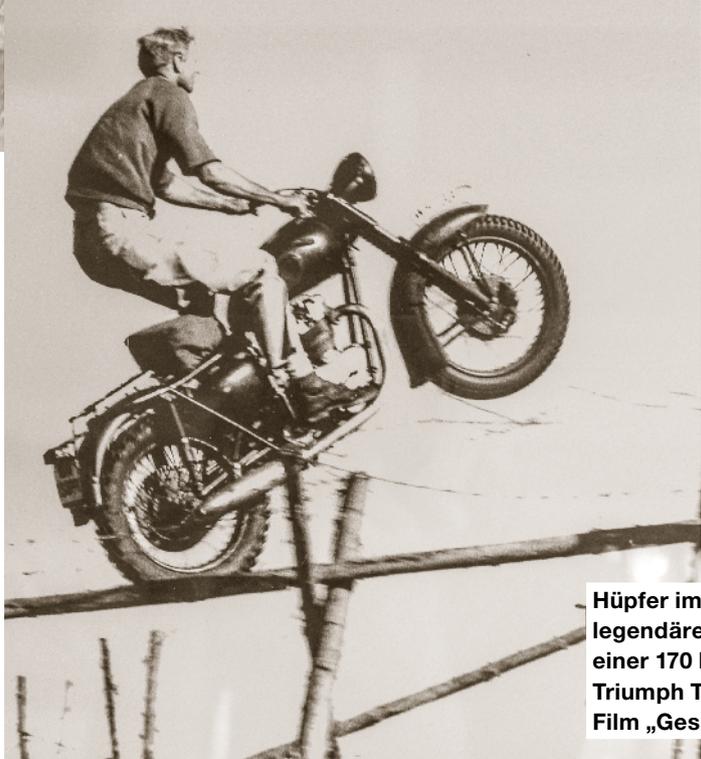
So konnte Bud Ekins dieses Kapitel der Motorsport-Historie nicht mitschreiben. Sein Bruder Dave fand in Bill Robertson jr. einen neuen Mitfahrer, absolvierte den Horrortrip in weniger als 40 Stunden und schuf damit eine Marke, aus der sich später eine legendäre Rennveranstaltung entwickeln

sollte – die „Baja 1000“. Bud Ekins war stattdessen spektakulär über einen Zaun geflogen, und dieser erste Auftritt als Stuntman sollte nicht sein letzter bleiben.

Doch über allem anderen stand für ihn zunächst weiterhin die Rennerei. Er vertiefte seine europäischen Motocross-Netzwerke, importierte Offroad-Races auf abgesperrten Rundkursen auch in die USA und pflegte enge Beziehungen zu den Stars der Szene. So holte er auch die mehrfachen Weltmeister Joël Robert, Roger de Coster und Europameister Dave Bickers in die Staaten und brachte sie in seinem Haus und auf den Starterlisten der Wüstenrennen unter, damit sie ihre Fahrkünste im offenen Gelände vertiefen konnten.

Auch an den „International Six Days Trial“, quasi der Enduro-WM für National-Teams, hatte Ekins mehrfach teilgenommen. Logisch, dass auch McQueen da mitmischen wollte. Und so kam es 1964 zu einem sport-historischen Ereignis: „Hollywood behind the Iron Curtain“ titelten die großen Magazine, als das US-Team mit Bud Ekins, Dave Ekins, Steve McQueen, John Stehen und Cliff Coleman mitten im Kalten Krieg in Erfurt bei den Six Days antraten. Dass sich überhaupt eine amerikanische Mannschaft hinter den eisernen Vorhang wagte, war allein schon einen großen Aufmacher

Bei seinem legendären Sprung ging der Motor aus. Und Bud Ekins bemerkte die Totenstille am Set



Hüpfer im Allgäu: Bud Ekins legendärer Sprung mit einer 170 Kilo schweren Triumph TR6 Trophy im Film „Gesprengte Ketten“



Six Days-US-Team 1964: Dave Ekins, John Stehen, Steve McQueen, Cliff Coleman, Bud Ekins (v. l. n. r.)



Nur Meister: Bud Ekins mit Dave Bickers, Joël Robert und Roger de Coster

wert. Doch dass zum Team auch noch der berühmteste Hollywood-Star seiner Zeit gehörte – der im Übrigen die gesamte Expedition aus seiner Tasche finanzierte – war schlichtweg eine Sensation.

Steve und Bud starten hinterm Eisernen Vorhang

Bud Ekins nahm insgesamt sieben Mal an den Six Days teil und errang in der Zeit allein vier Goldmedaillen. Auch in Erfurt lag die US-Mannschaft in Front, bis es dann gleich zwei Fahrer erwischte: McQueen wurde in einen Unfall verwickelt und erlitt schwere Prellungen und Gesichtsverletzungen, Bud Ekins brach sich den Knöchel. In diesem Jahr gab es keine Medaillen.

Aber es gab weitere Engagements als Stuntman. Nach seinem Stuntwork in den Filmen „Cincinnati Kid“ und „Speedway“ setzte Bud Ekins 1968 im Film „Bullit“ einen weiteren Meilenstein in der Geschichte der Filmstunts, wenn auch auf vier Rädern. Die Verfolgungsjagd in den Hügeln von San Francisco zwischen einem Mustang 390 GT und einem Dodge Charger wird von Cineasten als die Geburtsstunde des Action-Kinos angesehen, machte McQueen zum unumstrittenen Helden des Genres und festigte seinen Nimbus als „King of Cool“. Am Steuer des Mustang saß jedoch zumeist sein Freund Bud.

Doch Ekins doubelte schon bald nicht mehr nur McQueen. Er wurde zu einem der gefragtesten Stuntmen und Stuntkoordinatoren Hollywoods, und das mehr als 30 Jahre lang. Im Jahr 1980 war er in seinem

neuen Beruf an einer weiteren Bestleistung beteiligt, als er gemeinsam mit seinen Kollegen im Film „Blues Brothers“ insgesamt 103 Autos in nur einem Film zu Schrott fuhr, mehr als je zuvor.

Doch brachte dieses Jahr für ihn auch einen harten Einschnitt: Sein bester Freund Steve McQueen starb im Alter von nur 50 Jahren nach einer Krebsoperation in Mexiko an einem Herzinfarkt. Ekins nahm danach zwar gelegentlich noch an Rennen teil und ließ sich auch weiterhin für Stuntjobs engagieren, doch machte ihm all das keinen rechten Spaß mehr: „Nichts war mehr wie früher. Steve fehlte mir.“

Auch das Sammeln von Motorrädern brachte ihm keine Freude mehr, denn selbst dabei hatten er und McQueen stets in einer Art Wettstreit gelebt. „Ich habe 40 Jahre lang Motorräder gesammelt und besaß Maschinen von 50 verschiedenen US-Herstellern. Steve war mir bald dicht auf den Fersen, hatte aber nur drei oder vier Jahre gebraucht, um beinahe die gleiche Anzahl Motorräder zu besitzen – ich denke, dass hatte was mit dem Geld zu tun.“ Dennoch besaß Ekins eine der bedeutendsten Sammlungen historischer Motorräder in den USA, rund 150 Bikes hatte er zusammengetragen.

In den neunziger Jahren zog er sich dann in einen schlichten Backsteinbau in North-Hollywood zurück, eröffnete erneut ein Motorradgeschäft und reparierte dort wieder englische Motorräder für Hollywood-Stars. Seine Sammlung löste er auf, behielt nur ein paar Dutzend Maschinen und lebte daneben von der schmalen Rente,

die er sich als Stuntman verdient hatte. An der „Budweiser“-Neonreklame in seinem Schaufenster leuchteten nur noch die ersten drei Buchstaben. Und in der Mitte der Halle stand ein Billardtisch, um den sich immer wieder alte Freunde versammelten und bei einem Bier von den alten Zeiten erzählten.

1980 schon nahm man Bud Ekins in die „Offroad-Motorsports Hall of Fame“ auf, im Jahr 1999 dann wurde ihm eine weitere besondere Ehrung zuteil: Gemeinsam mit seinem Freund Steve McQueen fand er in dem Jahr auch seinen Platz in der „AMA Motorcycle Hall of Fame“, dem Olymp des amerikanischen Motorradsports.

Am 6. Oktober 2007 starb Bud Ekins, „The King of California“, im Alter von 77 Jahren in Los Angeles.



Dreharbeiten: Steve McQueen und Bud Ekins als deutsche Landser in „The Great Escape“

Neues aus dem Superbike-Fahrerlager: Chaz Davies bekommt für 2021 nun doch noch eine Werks-Ducati, Jonas Folger eine Werks-BMW. Und Sandro Cortese arbeitet nach wie vor an seiner Genesung.



Neue Heimat: Haudegen Chaz Davies findet Unterschlupf im GoEleven-Team



Noch nackig:
BMW testet
die nagelneue
M 1000RR ohne
Sponsorenkleber

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

So ganz mochte Ducati den Briten Chaz Davies nach sieben Jahren im Werksteam dann doch nicht gehen lassen. Im Anschluss an die eher unrühmliche und von vielen Fans auch nicht verstandene Entlassung – der Mann ist immerhin WM-Dritter – war Davies lange auf Job-Suche, bis er schließlich im Spät-Herbst bei GoEleven andocken konnte.

GoEleven, das ist jene Truppe, die vor Jahren noch eher durch Pleiten, Pech und Pannen auffiel, sich aber in der letzten Saison mit Michael Ruben Rinaldi im Sattel einer 2019er Ducati Panigale V4R zum Siegerteam mausern konnte. In diesem Team erhält Chaz Davies nun eine aktuelle Werks-Ducati. Michael Ruben Rinaldi wechselt bekanntlich neben Scott Redding ins Ducati-Werksteam.

Bei Kawasaki und Honda bleibt in Sachen Fahrer alles beim Alten: Bei den Grünen greifen nach wie vor Jonathan Rea und Alex Lowes an den Lenker, bei Honda wie im letzten Jahr Leon Haslam und Alvaro Bautista. Kawasaki hat aber neues Motorrad

am Start, die gründlich überarbeitete ZX-10RR konnte bei Testfahrten in Spanien ihr Potential bereits beweisen. Die Gegner der Grünen müssen sich wohl auch in der kommenden Saison wieder warm anziehen.

Zwei neue Piloten finden sich auch bei Yamaha: Im Werksteam fährt jetzt neben dem Türken Toprak Razgatlioglu der Italiener Andrea Locatelli, bei GRT-Yamaha nach wie vor der Amerikaner Garret Gerloff und jetzt neu der Japaner Kohta Nozane. Bei Ten Kate ist das Budget für eine fünfte Yamaha – dann sicher mit dem Franzosen Loris Baz – noch nicht fix.

BMW startet mit zwei Teams – und der neuen M 1000 RR

Neues auch bei BMW: Zum einen haben die Münchener mit der M 1000 RR ein taufrisches Basismotorrad und mit dem Niederländer Michael van der Mark neben dem Briten Tom Sykes einen neuen Piloten im Werksteam und zum anderen mit Michael Laverty und Jonas Folger noch zwei Spitzenpiloten in Kundenteams. Alle vier Fahrer stehen direkt bei BMW unter Vertrag, zumindest zu Saisonbeginn starten sie auf



Deutscher Meister nun international: Jonas Folger startet im BMW-SBK-Team von Michael Galinski



Niederländer im Bayern-Sattel: Michael van der Mark fährt im BMW-Werksteam



MotoGP in KTM-Motohall Ruhmeshalle

► **Im August 2020** schrieb Red Bull KTM Factory Racing im tschechischen Brunn Geschichte: Auf seiner KTM RC16 errang Brad Binder sensationell den ersten Sieg in der MotoGP. Im vierten Jahr in der Königsklasse des Rennsports zum ersten Mal ein Rennen zu gewinnen und gleich darauf noch weitere Siege und Podestplätze einzufahren, war Grund genug für den österreichischen Motorradhersteller, in der KTM Motohall in Mattighofen die MotoGP-Themenwelt zu erweitern. Motorsport-Begeisterte können hier die Originalbikes von der Rennstrecke aus der Nähe bewundern und erfahren alles rund um KTM's MotoGP Geschichte. Öffnungszeiten KTM Motohall/ MotoGP-Themenwelt: Mittwoch bis Sonntag, neun bis 18 Uhr.



ZY

MotoGP-Kalender Provisorium

► **Das sind die vorläufigen** GP-Termine für 2012. Wobei man mindestens hinter den geplanten Übersee-Rennen ein dickes Fragezeichen setzen muss. Im Falle des Brunn-GP, der im August starten soll, ist gerade der Veranstalter insolvent, der könnte also ebenfalls kippen.

- 28. März:** Doha
- 11. April:** Las Termas
- 18. April:** Austin
- 02. Mai:** Jerez
- 16. Mai:** Le Mans
- 30. Mai:** Mugello
- 06. Juni:** Barcelona
- 20. Juni:** Sachsenring
- 27. Juni:** Assen/
- 11. Juli:** KymiRing
- 08. August:** Brunn
- 15. August:** Red Bull Ring
- 29. August:** Silverstone
- 12. September:** Aragón
- 19. September:** Misano
- 03. Oktober:** Motegi
- 10. Oktober:** Buriram
- 24. Oktober:** Phillip Island
- 31. Oktober:** Sepang
- 14. November:** Valencia



Ducati

In neuen Farben

► **Der Halbbruder** von Valentino Rossi, Luca Marini, steigt in dieser Saison aus der Moto2-WM in die MotoGP auf. Er tritt für das spanische Team Esponsorama Racing an, für das auch Moto2-Weltmeister Enea Bastianini startet. Aber nur die Ducati von Luca Marini rollt in den Farben der VR46-Akademie auf die Strecke. Sieht auf jeden Fall schon mal gut aus.



MotoGP

Marc Marquez wieder operiert

► **Nach bereits zwei** Operationen im Sommer musste sich Marc Marquez vor kurzem einen dritten Eingriff an seinem gebrochenen Oberarm unterziehen. Bei der mehr als achtstündigen OP in Madrid wurde eine neue Platte zur Fixierung des Trümmerbruchs eingesetzt, dazu entnahm man aus seinem Beckenkamm Knochen, um die zertrümmerte Bruchstelle aufzufüllen. Außerdem entdeckten die Ärzte eine Infektion um die Verletzung herum, die im Krankenhaus mit Antibiotika behandelt werden musste. Insgesamt kein kleiner Eingriff – ob der achtfache Weltmeister zu Saisonbeginn 2021 am Start stehen kann, steht in den Sternen.



identischen M1000RR. Jonas Folger fährt im von Michael Galinski geleiteten Team Bonovo Action, mit dem er in der vergangenen Saison die Superbike- IDM gewinnen konnte.

Auch Sandro Cortese rechnet sich nach der Genesung von seinem folgenreichen Sturz in Portimao noch Chancen auf einen Platz in der Superbike-Weltmeisterschaft aus. Am liebsten bei Barni-Ducati, aber hier scheint das letzte Wort auch mangels Sponsoren noch lange nicht gesprochen.

Die deutschen Fans werden wohl auch in diesem Jahr auf ein Rennen in Deutschland verzichten müssen. Nachdem 2020 der Lauf in Oschersleben zwar fest im Kalender stand, wegen der Corona-Situation aber schließlich nicht über die Bühne gehen konnte, stehen die Chancen wegen der weiter unveränderten Lage nicht besser.

Die Motorsport Arena bräuchte mindestens 15 000 zahlende Zuschauer, um einen Superbike-Event kostendeckend abbilden zu können. Das eine Veranstaltung in dieser Größenordnung in diesem Sommer möglich sein könnte, wagt aktuell niemand zu sagen.





Sie kraxeln wieder: Die Enduro-WM gastiert im Oktober in Sachsen

Sachsen

Zu Gast in Zschopau

Endurofans können sich freuen: Der DM-Kalender steht, Höhepunkt ist der WM-Lauf im Oktober.

Zschopau. Land in Sicht für Endurofans: Der DM-Start ist für den 6./7. März in Uelsen vorgesehen, danach soll der Meisterschaftslauf in der Dahlemer Heide am 21. März über die Bühne gehen. Am 22. August gastiert die DM-Karawane in Waldkappel, bevor am 11. September Rehna in Mecklen-

burg-Vorpommern und Burg in Sachsen-Anhalt am 25./26. September die DM-Akteure an den Start rufen. Der Terminplan sieht weitere Rennen in Streitberg (17.10.) und das Finale am 6./7. November in Rüdersdorf bei Berlin vor. Saison-Höhepunkt ist mit dem Enduro-WM-Lauf vom 8. bis 10.

Oktober in Zschopau festgeschrieben. Zudem wird voraussichtlich die World Enduro Super Series (WESS) im Herbst wieder Tausende Fans zum Getzen-Rodeo nach Griebßbach locken. Mehr Infos auf enduro-dm.de, getzenrodeo.net, hardenduro-germany.de.

Hans-Jürgen Fischer

Bundesweit MX-Masters



München. Der ADAC hat die Termine für das diesjährige MX Masters veröffentlicht:

- 17./18.04. Dreetz
- 15./16.05. Möggers/A
- 05./06.06. Reutlingen
- 03./04.07. Bielstein
- 17./18.07. Tensfeld
- 04./05.09. Fürstlich Drehna
- 11./12.09. Gaildorf

Alle Rennen sind per kostenlosem Livestream im Internet zu sehen.

www.adac.de/mx-masters

Bundesweit

Kawasaki rollt wieder

Friedrichsdorf. Als Ersatz für die ausfallenden Motorradmessen im Winter und Frühjahr stellt Kawasaki wieder seine Roadshow auf die Räder. Zwei Teams besuchen die bundesdeutschen Kawasaki-Händler, im Gepäck haben sie das

Kawasaki-Angebot für 2021 zum Anschauen und Probesitzen. Da jedoch nur eine bestimmte Anzahl an Besuchern erlaubt ist, müssen die sich per Internet anmelden. Termine und Anmeldungen auf www.kawasaki-roadshow.de



Niedersachsen

K 1100 RS für guten Zweck



Augustfehn. Es ist nicht das erste Custombike, das Heinz Diers umgebaut hat und das zugunsten des Ammerland-Hospizes versteigert wird: Die BMW K 1100 RS, auf die man für den guten Zweck bieten kann, ist gerade auch live zu besichtigen. Wer nicht nur ein Los kaufen, sondern das Bike vorher einmal sehen möchte, schaut bei Börjes Biker Outfit vorbei. Die Firmen Hattech, AHK Preisbrecher, Börjes Bikers-Outfit, Scrambler-Garage, Praxis für Ergotherapie und Neurofeedback sowie Fotogefühl Oltmanns unterstützen das Projekt großzügig. www.projekt-hospiz-k1100.de.

Europaweit

In Feierlaune



Neu-Isenburg. Harley-Davidson zeigt Optimismus und hat den Kalender für seine Festivitäten im Jahr 2021 vorgelegt:

- 10.-13.06. H.O.G. Rally in Potoroz/SLO
- 25.-27.06. Hamburg Harley Days
- 02.-04.07. Swiss Harley Days in Lugano/CH
- 23.-25.07. Harley Days Dresden
- 07.-09.09. European Bike Week in Faak/A

www.harley-davidson.com

Der Kleinanzeigen- Markt

Riesige Reichweite:



Viele private Kleinanzeigen auch online auf

Motorrad.net



Kombination mit den regionalen **Motorrad Szene**-Magazinen möglich!

Federbeine neu, Nr. 7610, ovp, Preise VHS, Tel.: 040/801832 oder 0179/8039890



S 1000 RR in (fast) ladeneuem Zustand mit sinnvollen Extras, Bj. 2015, VB: 12.990 Euro, granitgrau-metallic-matt/alpinweiß, Schaltassistent (Halbautomatik), heizbare Griffe, ABS-Pro (Kurven-ABS), Sonderlenker „Multi-Clip“ (Erhöhung möglich und variabel einstellbar, AC-Schnitzer Verkleidungserhöhung, Wunderlich Hebel, RoMatech Kennzeichenträger, Spiegelverbreiterung, Originalteile vorhanden, Raum MG-ERK, bitte melden unter Tel.: 0163/6403230

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

BMW R nineT Lifter von becker-technik.de, 45 Euro, abzuholen in 76829, Tel.: 06341/62299, jennykempf74@web.de

BMW R 1200 ST, EZ 6/06, TÜV 3/22, Reifen neu, Garage, guter Zustand, 2. Scheibe, Funkalarm, Tankrucksack, VHS, Tel.: 0173/2606438



BMW R 65, Bj. 79, ca. 50.000 km, sehr viele Neuteile, läuft super, Preis VS, Tel.: 05333/8081, meier.elf@gmx.de

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

BMW R 45, Bj. 83, in Teilen (nicht mehr komplett) zu verk., Tel.: 040/801832 oder 0179/8039890

BMW R 100 RS, Bj. 77, div. Restteile zu verk., Tel.: 040/801832 oder 0179/8039890

Krauser Koffer, K1 System, Modell Starlet, 25 l., Einzelstück rechts, incl. Schlüssel, 50 Euro, Tel.: 040/801832 oder 0179/8039890

Suche noch einen rechten Seitenkoffer für BMW 1200 R ab Bj. 2012 mit Schlüssel, WhatsApp: 0174/7688831

REMUS®
PERFORMANCE SPORT EXHAUSTS

REMUS NXT für die BMW F 900 XR

- Mantelmaterial Edelstahl, silbern oder schwarz matt
- REMUS Logo gelasert
- Kraftvoller Klang
- Hydroformed

JETZT ENTDECKEN:
www.remus-motorrad.de



AC Schnitzer Motorrad Technik | Tel.: 0241 / 5688-222 | shop@ac-schnitzer.de



BMW R 100 GS Koffer für Heckträger, Alu mit schwarzem Leder überzogen (im Handel nicht erhältlich, Eigenbau) Preis: 120,- zzgl. Versandkosten, bitte melden unter Tel.: 0171/5088881



BMW R 1200 GS Triple Black. Das Fahrzeug ist tiptop, keine Macken, keine Kratzer und scheckheftgepflegt. Es hat eine Vollausrüstung. Verkauf ohne Navi und ohne Koffer. Ausstattung: Sondermodell II, Dynamic ESA, LED-Scheinwerfer, Keyless Ride, Sondermodell Triple Black, Tagfahrlicht, Bordcomputer Pro, Schaltassistent Pro, Fahrmodi Pro, Komfort Paket, Touring Paket, Dynamik Paket, Vorbereitung für Navigationsgerät, Abgasanlage verchromt, Heizgriffe, RDC, Temporegelung, Antriebsstrang Schwarz, Handschutz, LED-Blinkleuchte Weiß, ABS Pro, ASC, Kofferhalter Li/Re, Kreuzspeichenräder. Preis: 13.300,-, Tel.: 0170/2347368

TOURENFAHRER im Internet:
www.tourenfahrer.de



BMW R 1200 RS, EZ 09/15, HU 10/21, TOPZUSTAND, lediglich aus Altersgründen abzugeben (74 J.), TOP GEPFLEGT, Scheckheft, letzter Service 03.11.2020! Erst 14.500 km schonend gefahren! Neue Bereifung Pirelli Angel GT II Lackierung: Lupinblau-metallic, SONDER-AUSSTATTUNG: Comfortpaket mit heizbaren Griffen und RDC (Reifendruckkontrolle), Dynamic Traction Control (DTC), Dynamic ESA Schaltassistent Pro Fahrmodi Pro, Hauptständer, weiße Blinker, ZUSÄTZLICH: Original BMW Koffer Touring mit original Gepäcksystem und gleichschließenden Schlössern, Navi TomTom Rider Great Rides Edition mit lebenslangem Kartendate, Kurven-ABS nachgerüstet, PUIG Hinterradabdeckung mit ABE, Wunderlich Lenkererhöhung 25 mm mit ABE, LiFePO4 Lithium-Motorradbatterie (2019), sehr leicht! Barracuda Hyper Maxx Slipon Auspuff V2A, hochglanz, mit ABE und Serienauspuff verchromt BMW, Zylinderkopfschutz Edelstahl, Felgenaufkleber, 11.259 Euro, Tel.: 0174/1686313

GESPANNE

DER MOTORRAD-GESPANNFÄHRER-SHOP

- Bücher, Expertenwissen
- Magazine, Zeitschriften
- T-Shirts, Fleece
- Aufkleber

... und jede Menge Spaß!

www.motorrad-gespanne-shop.de

MOTORRAD GESPANNE

+++ leichtes Finden +++ gebündelt +++ immer griffbereit +++

Mit Ordnung ins neue Jahr!



Mit unseren praktischen Sammelmappen hat das Durcheinander ein Ende!

Bewahre deine Ausgaben übersichtlich geordnet auf, so dass du deine MOTORRAD NEWS immer griffbereit hast. Mit Hilfe der Metallstäbchen lassen sich bis zu zehn Ausgaben pro Sammelordner archivieren. Format des Ordners: A4, ca. 6,5 cm breit.

Ein Sammelordner kostet nur 6,50 €, ein Doppelpack 9,95 € (zzgl. Versand).

Jetzt bestellen:
www.shop.motorrad.net

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

HONDA



Honda CX 500 C Chopper, 53.000 km, läuft gut, Standort: 67714 Pfalz, VHB: 1.499 Euro, Tel.: 0178/2131453

Honda CX 500 C, EZ 3/81, TÜV 3/22, Originalzustand, rot-metallic, Reifen neu, Motor überholt, sehr gut erhalten, Preis VHS, Tel.: 0173/2606438

GW 1800, EZ 6/16, dunkelrot, 79.000 km, 1. Hd., Garagenfzg., weg. Gesundheitsgründen abzugeben an christlichen Motorradfahrer/-in, mündlich oder schreib SMS: 0171/7235995

AQ africanqueens.de enduro special parts
Sofort lieferbar:

Kennzeichenhalter-Kit „Sport“ für alle „Africa Twin“ CFR 1100 Modelle. Passend auch mit AQ-Koffersysteme & Gepäckbrücke.
 Infos unter Tel. 08441-18442 e-mail: info@AfricanQueens.de
www.africanqueens.de



NTV 650, Bj. 1991, 1.199 Euro, 46.000 km, TÜV 5/21, Reifen 90 %, Lenkkopflager neu, Stahlflex, Kardan, Farbe: mitternachts purpurmetallic, war 20 Jahre in meinem Besitz, wegen Umstieg zu verkaufen, 50 PS, unfallfrei, ab 2021 ist H - Kennzeichen möglich, für weitere Fragen gerne Email: detlefschmidt@gmail.com



NTV 650, Bj. 1991, 87.000 km, gut gepflegtes Garagenfahrzeug, nur (!) Langstrecke, Krauser 35 L Koffer und 25 L Topcase, Proterra Kat, Sturzbügel, verstellbare Windschutzscheibe (siehe Fotos), Sattel im Oktober 19 neu gepolstert, Vergaser, Batterie, Bremszangen, Bremsscheibe im April 19 überholt, fahrbereit, aber wg. Saison-KZ z. Zt. abgemeldet, Email: Helmtor@mail.de

Nachsende-Anträge bei der Post gelten NICHT für Zeitschriften!
 Bitte teile uns Änderungen deiner Anschrift unter Angabe deiner alten Adresse umgehend mit.
 ABO-Service MOTORRAD NEWS
 65341 Eltville
 Tel. 06123 9238-278
 Fax 06123 9238-244
 E-Mail: motorradnews@vuservice.de
Vielen Dank!

Honda XLR 125 R als Ersatzteilsender, 400 Euro, Tel.: 0162/5667244

Honda VTR 1000 Firestorm in gutem Zustand zu kaufen gesucht, Angebote unter Tel.: 01578/4919495

Honda CM 400 T Chopper, neu TÜV, original Lack, guter Zustand, VB: 1.299 Euro, Honda VF 1100, läuft, für Selberrmachen, VB: 1.100 Euro, Bilder über WhatsApp, Tel.: 0178/2131453

Bikers Helpline e.V.
 ehrenamtlich bundesweit aktiv

 Notruf »rund um die Uhr«
 0176-30 191 110 NOTRUF
www.bikershelpline.de

GoldWing GL 1500, CB-Funkgerät, Sitzbank mit Fahrerrückenlehne u. Tasche, Schonbezug für Sitzbank, Spiegel mit Chromblende, Spiegelumrandung rot u. Chrom, Gabelfedern, Bugspoiler silber, Motorabdeckung silbern, oberes Ablagefach, Kofferspoiler rot/silber, Zierrahmen für Topcasedeckel Chrom, Lautsprecher mit Überblendregler, Tachometereinsatz, Tachoscheiben Chrom, rot leuchtend, Lenkerbedienteil rechts und links, Werkstatthandbuch Teil 1 u. 2 u. als CD uvm., gebrauchte u. neue Teile, Preis VB, Verkauf nur

komplett, Selbstabholung, kein Versand, Verkauf erfolgt nur gegen Barzahlung, VB: 4.399 Euro, Tel.: 0152/51882324

Verk. von Honda 900 F, Typ SC 01: Tank, Räder, Cockpit, Beleuchtung usw., Preis VB, Tel.: 0162/5816218

Suche ein Motorrad Honda CBF 600 oder 1000 oder Suzuki 650 ccm, Yamaha 700 ccm, BMW 650/700 ccm, Kawasaki 650 ccm, zahle bis 3.000 Euro, im Monat von privat in Raten, ab Bj. 2008 mit ABS, mit mehr Kilometern, Tel.: 0170/3650644

Honda CX 500 C Chopper, 46.000 km, blau, Topzust., 2. Hd., TÜV neu, Batt. und Inspektion neu, FP: 2.600 Euro, Bj. 81, Rex Sexy 50 Roller, Topzustand, Tausch gegen 125er oder Roller 125er, Honda CB 900 Cornet, Bj. 03, 39.991 km, blau-met., wie neu, FP: 4.650 Euro, kein Notverkauf! Tel.: 0173/7320282

KAWASAKI

Suche Kawasaki A7 Avenger, Tel.: 03385/506974

Z 440 LTD, EZ 6/84, 26.400 km, 29 kW, TÜV 6/22, schwarz-rot, 1.500 Euro, Tel.: 0621/677410

Verk. **Kawasaki Z 1300**, EZ 81, 6/1 Anlage, 76.000 km, mit Zubehör wie 2 x Tanks, 5 x Räder vorne/hinten, 2 x Kardan komplett, Gabelholme, für VB: 9.500 Euro, Tel.: 0162/5816218

Zephyr 550, Bj. 1993, 1.400 Euro AB, 49.000 km, TÜV 08/2021, erneuert: Öl + Filter, Luftfilter, Kerzen, Simmerringe, Bremsen, Reifen, Kette..., unverbastelter Originalzustand, bis auf die kleine Scheibe von PUIG, Koffertträger von H&B ist dran, kann aber demontiert und die Blinker wieder umgesetzt werden, Bild kann ich hier leider nicht hoch laden, gerne per WhatsApp, Standort 41069 MG, bitte melden unter Tel.: 0151/46472266

Zuverlässiger Youngtimer in gepflegtem Zustand und ohne Wartungsstau: **Kawasaki GPZ 1000 RX (ZXT00A)**, blau-silber, EZ 05/86, HU 02/2019, 125 PS/92 kW, ca. 46.000 km, neuwertiges Wilbers-Federbein Typ 64, schwimmend gelagerte Daytona-Bremsscheiben vorn, stahlummantelte Brems- und Kupplungsleitung von Spiegler, MIVV Endschalldämpfer, alles eingetragen oder mit ABE, Tank entrostet und dauerhaft versiegelt, Sitzbank neu überzogen, Batterie, Gabelsimmerringe, Kettenschleifschutz, Ansaugummiss von Vergasern neu, inkl. Bedienungsanleitung und Werkstatthandbuch von Kawasaki, Ersatzteilkiste dabei, 1.999 Euro, Tel.: 0178/6278158

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

MOTO GUZZI



Moto Guzzi Nevada Anniversario, absolut neuwertig, EZ 02/2013, 48 PS, 750 ccm, erst 2.488 km gelaufen, Sturzbügel, Gepäckbrücke, Spiegelverlängerung, Garagenfahrzeug, Standort Wuppertal, 5.590 Euro, Kontakt: mg.nevada16@gmail.com oder Tel.: 0202/401052



Moto Guzzi Quota 1100, EZ 01.10.98, 70 PS, HU 7/21, 16.300 km, Sturzbügel, Alu-Boxen, LI-Batterie, Beläge neu, Wilbers-Fahrwerk, VB: 5.990 Euro, Tel.: 02641/9099703



Moto Guzzi California Vintage, Bj. 2011, 2.000 km, aus erster Hand, mit Watsonian Beiwagen Palma, Bj. 1963, von Fa. Ott aufwändig restauriert, für 4 Personen zugelassen, wahlweise Gespannbetrieb eingetragen, Sonderlackierung, perlmuttweiß, unfallfrei, Standort Südpfalz, umständehalber für 17.600 Euro Festpreis abzugeben, Tel.: 06349/3262 oder 0157/74259383

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

MOTORRAD NEWS im Internet:
www.motorrad.net

California 1400 Touring Euro 4, schwarz, unfallfrei, 97 PS, EZ 09.03.2017 (Tageszulassung auf Händler), Wiederzulassung 30.08.2019 mit 0 km, HU 8/2021, jetzt 4.950 km gelaufen, Topcase, Gepäckträger, Sissybar, Alu-Abd. f. Bremsflüssigkeitsbehälter, kl. Normsteckdose, kl. Magnetucksack, Halter für Navi, VB: 13.990 Euro, Tel.: 06083/3294412 oder Email: joekillroy@gmx.de

SIMSON

Simson Sperber, Habicht, Gehäuse S 50/51, Tank für Star + Sperber, Rahmen, Rücklicht, Seitenbleche, Spiegel, Schwinge ES 175/250/1, uvm., Tel.: 0162/5667244

SUZUKI



DR 600 Dakar, Bj. 1989, alles komplett neu aufgebaut, Reifen, Stoßdämpfer, Bremsen, Bowdenzüge etc., km-Stand: 37.500, TÜV 09/22, aus Platzgründen, VB: 2.700 Euro, Tel.: 0179/7471100

SRX 600, silber, EZ 4/86, 33 kW, 31.500 km, TÜV 4/22, techn. in gutem Zustand, 1.400 Euro, Tel.: 0621/677410

Suzuki SV 650 Umbauprojekt. Nachdem mich die Lust verlassen hat, muss jetzt mein Umbauprojekt verkauft werden. Der Umbau ist zu 80 % fertig, alle Teile sind vorhanden und gehören zum Angebot. Folgendes wurde gemacht/angeschafft: Felgen schw. gepulvert,

F.-rand poliert, Gabel & Gabelbr. schw. Kräusellack (KL), progressive Gabelfedern, Kawa Bremspumpe, Pazzo Hebel, Zündschloss neu, Bremsbeläge v./h. neu (Sintermetall), Rahmen (incl. Fahrzeugbrief/Schein) glatt geschliffen und hellgrau gepulvert RAL 9023, Fußrastenanlage geä. & KL, Elektrik verfeinert, LED Blinker hinten als Brems-, Blinker-, Rücklicht, LED Blinker vorne als Standlicht, Blinker, 2 x Mini Scheinw. D=38 mm, KOSO Tacho DB02R, Duc. 916 Verkl. neue Scheibe, Triumph Daytona Heckverkl. incl. Gutachten, Kennzeichenhalter neu, Alu-Kühler neu, GSX-R Federbein, VHB: 1.650 Euro, Tel.: 04488/71429

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



Biete unbenutzte **Suzuki AN650 Telegabel** aus Gespannumbau, Preis: 675,- VB, Tel.: 0371/8345784

Suzuki SV 650 S: Schwere Herzens verkaufe ich meine Suzuki mit Teilverkleidung aufgrund von

Kleinanzeigen mit Bild

Lade mit einem Klick deine Bilddatei hoch!
www.motorrad.net

Syburger 59423 Unna
VERLAG GmbH Hertinger Straße 60

Zeitmangel und Familienzuwachs, kleiner Sturzschaden an der Verkleidung, EZ 07/2002, 46.970 km, Gesamtleistung 52 kW (aktuell gedrosselt 25 kW), TÜV neu, Reifen neu 2020, VB: 1.650 Euro, nur Abholung in 95326 Kulmbach

Suzuki GSX 1100 F von 06/90 zum Schlachten mit Brief und Gutachten von den angebauten Teilen, Auspuff 4 in 1 Speed Products, Fußrasten - Gimbel, Sondersitz Gimbel, 93 kW/126 PS, Standort 33415 Verl, Tel.: 0176/47378366

YAMAHA

XJ 900 F mit Lackierung wie im Bild gesucht, Email: manfred.gramatke@online.de

Hallo, Daniel Meyer aus Amelinghausen! Melde dich nochmal bei mir. Habe jetzt einen Rahmen- und Motorblocknummer mit Brief

zum Aufbauen (Yamaha XS 250). Für dich günstig geschossen. Tel.: 0179/1366235 (Tel. ab 21.00 Uhr)

Suche von Yamaha XS 250 (360/400), Typ 1U5 Rahmen-Nr. u. Motorblock-Nr. mit Papieren, alles anbieten, auch Schrott, Totalschaden (kein Diebesgut), ruft ruhig an, wer weiterhelfen kann, Tel.: 0179/1366235 (Tel. ab 21.00 Uhr)

Hallo, ich will meine **Sammlung** (4 Stück) von **XS 250 Yamaha** (Typ 1U5) verkaufen, alle blau, ohne TÜV, 17 PS, 3 Liter auf 100 km, Versicherung ca. 60 Euro, teilweise mit Brief, Schlüsseln und Reparaturbuch, an Bastler, Preis für 1 Stück 310 Euro, alle 4 für VB: 980 Euro, Standort alle: Lüneburger Heide, Handy ab 21.00 Uhr: 0179/1366235

Original **Yamaha Topcase**, nur 2 Jahre alt, mit Rückenlehne, Festpreis nur 300 Euro, Fotos kann ich gerne schicken, absolut neuerwertig, da nur 10 x im Einsatz, Tel.:

motorradnet-Shop.de

IHR ONLINE-SHOP FÜR MOTORRAD-MODELLE, DVDS UND BÜCHER

■ **Riesenauswahl**
■ **Neuheiten**
■ **Sonderangebote**



BMW R90/S Boxermotor Modellbausatz

199,- €

Maßstab ca. 1:2
Maße: 34 x 25,5 x 31 cm
Bestell-Nr.: MB0135

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



BMW R90/6 1974

Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1499

16,95 €



Kawasaki Z900 1973

Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1497

16,95 €

Velo Solex 1966

Hersteller: Norev
Maßstab 1:18
Bestell-Nr.: MM1291

16,95 €



Yamaha XT500 1986

Hersteller: Minichamps
Maßstab 1:12
Bestell-Nr.: MM1498

189,95 €

BMW R69/S

Hersteller: Schuco
Maßstab 1:10
Bestell-Nr.: MM1493

79,95 €



Zündapp KS 50

Hersteller: Schuco
Maßstab 1:10
Bestell-Nr.: MM1494

79,95 €



- **günstige Preise**
- **schnelle Lieferung**



Info- und Bestelltelefon: 02302 390079

Online bestellen: www.motorradnet-shop.de

Lieferung nur so lange unser Vorrat reicht!

Deine PRIVATE KLEINANZEIGE

in **MOTORRAD NEWS** und **MOTORRAD REISEN TOURENFAHRER** ...

**Auch
mit Foto
kostenlos!**



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



**Kostenlos
weitere Fotos
für die Online-
Version
hochladen!**

Steigere deine Erfolgchance!

Durch die zusätzliche Belegung **ALLER** bundesweiten regionalen **Motorrad Szene**-Magazine für einen Aufpreis von nur 18,- EUR erscheint deine Anzeige dann in bis zu 190.000 weiteren Heften!

So kommt deine private Kleinanzeige zu uns:

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

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

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

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

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE 3/2021: 8.1.2021

05442/8029900 oder Email: klaus-kannemann@t-online.de



XV 535 Virago Klassiker, 34 PS, ca. 47.800 km, bordeauxrot, EZ 03/96, TÜV 4/22, original von älteren Herrn gefahren, neuwertige Batterie wartungsfrei, neuwertige Reifen vorn 80 %, hinten einen neuen 140/90 15 Zoll Metzeler + Ersatzteile auf Wunsch Zubehör, VB: 2.290 Euro, Tel.: 0151/43152736

Du möchtest dein Motorrad verkaufen?

Hier im MARKT, dem größten Kleinanzeigenmarkt für Motorräder, kannst du kostenlos inserieren, auch mit Bild – siehe Coupon am Anfang des MARKT-Teils.

ZÜNDAPP

Suche Auspuff für 200er Comfort, Tel.: 02307/934789

VERSCHIEDENES

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

Gebe meine **TOURENFAHRER-Sammlung** von 266 Heften in gutem bis sehr guten Zustand an Selbstabholer -möglichst komplett- ab: 6/84-4/5/6/86-1-6/87 kompl., 1/3/5/88-2-6/89-1-6/90 kompl., 2-6/91-2-6/92-1-12/93 kompl., 1-7 u. 9-12/94-1-4 u. 6-12/95- 1-12/96 /97/98/99/2000/2001/2002/2003/2004/2005/2006/1/3/4/7-12/2007, 1/3-12/2008, 1-3 u. 5-10/12/2009, 1/6/8/11/2010, 1 0 / 1 1 / 2 0 1 2 , 1 / 3 2 0 1 3 , 7/9/10/11/2014, 5-10/20015, 1 / 5 / 6 / 8 / 9 / 1 1 / 2 0 1 6 , 3/4/7/8/10/11/20017, 5-7 u.10-12/2018. Preis: 0,50,- pro Heft, bei Interesse bitte anrufen unter: 0173/2908304

SOS Reparaturhilfe: Piaggio Experte/Schrauber dringend gesucht, bin 57 J., haben einen reparaturbedürftigen 50er Mofa-Motorscooter Piaggio Typhoon 50 (25 km/h), wohne im Alten Land 8 km von Stade entfernt. Welcher Hobby-Schrauber, Piaggio 50er Motorscooter-Experte/Schrauber, Bastler Privat-Fachmann kennt sich gewissenhaft, fachmännisch mit Piaggio 50er Mofa-Motorscootern (25 km/h) aus Piaggio Typhoon 50 (TPH) und wohnt in der Nähe von 21723 Hollern bzw. 21680 Stade



ALWAYS AHEAD
VALIANT II
Optimiertes Evolutionsmodell des Top Sellers LS2 Valiant (Testurteil „GUT“ im MOTORRAD-Test).
Kinnteil mit 180° Rotation. Integrierte Sonnenblende. Als Jet- und Integralhelm zugelassen. Inklusive Pinlock-Antibeschlag-Scheibe und Bluetooth-Vorbereitung. Metall-Ratschenschluss. Größe XXS – 3XL.



UVP Uni: 319,- Euro
UVP Dekor: 349,- Euro

VALIANT II



Customer Service Germany: 04451-9602980 / vertrieb@ls2helmets.com
f LS2 Helmets Deutschland @ls2helmetsgermany

THE FASTEST GROWING BRAND IN THE WORLD

u. könnte meinen Roller reparieren - in Ordnung bringen, damit ich damit wieder fahren kann. Tel.: 04141/4118822



BMW R 100 GS: Koffer für Heckträger, Alu mit schwarzem Leder überzogen (im Handel nicht erhältlich), 120 Euro + Versandkosten, Tel.: 0171/5088881



Ersatzräder für BMW R 100 GS/R 80 GS kompl., Vorderrad mit Bremscheibe, Abholpreis 650 Euro, Tel.: 0171/5088881

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

Motorradbekleidung-Kombi, Gr. XL 5/54, Hose Overall Leder, Hose Overall Gewebe, Moto Dress Motorradstiefel m. Knöchelschutz, Gr. 46, Tankrucksack, Preise VB, Tel.: 0221/436113, AB

Garmin Zumo 660 mit Widescreen 4,3" Touch-Display, Europa Karten vorinstalliert, kostenlose lebenslange Updates, Motorrad- und Auto-

halterung sowie alles serienmäßige Zubehör im Originalkarton, leichte Gebrauchsspuren am Gehäuse, 150 Euro, Email: gue-schubert@online.de oder Tel.: 0212/2239632

Sehr viele **Zeitschriften „Tourenfahrer“** von 1985 bis 1994 in Topzustand, 1985: 6, 1987: 6, 1988: 4, 5, 1989: 3, 1990: 3, 4, 5, 1991: 2 - 6, 1992: 1 - 6, 1993: 3 - 11, 1994: 1 - 9, 10 Euro, Tel.: 0178/6278158

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

Rentner, 66 Jahre sucht Arbeit als Schrauber auf 450 Euro oder Steuerkarte, wohne in Steinhagen, Gütersloh, Bielefeld, Halle Westfalen, Tel.: 0170/3650644

Batterieladegerät AccuMate, vollautomatisches Batterielade- und Wartungsgerät für herkömmliche Gel- und MF-Batterien, Batteriespannung 12 + 6 V, Ladestrom 1,2 A, 15 Euro plus Porto bei Versand, Raum Lübeck, Email: hon-dacbf2014@gmx.de



Laser Kettenflucht-Tester

Made in Germany, Messgerät - max. Toleranz: <0,05%
CAT-Linienlaser Mag. € 69,95 (inkl. Werkz. und Versand)
CAT-Punktlaser Mag. € 62,95

Mehr Info's im Shop: www.drylube.de

PROFI PRODUCTS
GERMANY
INNOVATIONS CREATE ORIGINALS

Hol dir dein regionales Magazin!

Jeden Monat KOSTENLOS bei deinem Motorradhändler!

Die regionalen **MotorradSzene**-Magazine mit den Ausgaben Nürnberger, Syburger, Kurve, Motorrad Kontakte, Motorrad Treff, Motorrad Spiegel, MotorradSzene und MotorradSzene Bayern sind Publikationen der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna. Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführer: Ulf Mommertz, Dr. Michael Werner, Martina Knehaus.

Mehr Infos unter www.motorrad.net

Motorrad Szene

Suche 1/2 Zyl. Motor, auch defekt, soll als Deko fungieren! Möglichst klein, 49 ccm aufwärts, luftgekühlt, Fabrikat egal, möglichst günstig bevor es in den Schrott geht, 3 alte Kerle wollen eine Schrauber-Lounge aufbauen! Bitte an ruderreimann@yahoo.de oder Tel. unter 0151/12444440

Wer weiß, ob die Oldtimer-Motorradmesse in Bremen im Februar/März 2021 stattfindet? Tel.: 0179/1366235 (Tel. ab 21.00 Uhr)

BEKLEIDUNG



Verkaufe **Nolan N87**, Größe XL, mit B601R und Nolan N91, Größe S, mit B601S, beide mit Kommunikationssystemen. Gekauft in September - nur 5 mal getragen wegen für uns unpassende Größe. Die Helme sind in einwandfreien Zustand. Gerne auch einzeln abzugeben. 300 Euro VB. Weitere Infos per Email: giotedesco68@gmail.com oder Tel.: 0160/97489039.



BMW Damen Goretex-Anzug, neuwertig, rot/blau, Jacke Aspen, Gr. 25, Hose Madison, Gr. 46, mit wechselbaren Protektoren, mit Verbindungs-RV, 200,00,- zzgl. Versandkosten, Tel.: 0171/5088881



BMW Herren Goretex-Anzug, Top-Zustand., blau/rot, Jacke Aspen, Gr. 54, Hose Madison, Gr. 27, kompl. mit Protektoren + Verbindungs-RV, 200,00,-, Ersatzhose, Gr. 52, neu, mit Protektoren, 100,00,- zzgl. Versandkosten, Tel.: 0171/5088881

Kindermotorradbekleidung: Jacke, Gr. 176 + 146/152, Hose, Gr. 158-164 u. 134/140, Stiefel, Gr. 38 + 40, Helm, Gr. M, Handschuhe, Gr. XXS, 200 Euro, Tel.: 06239/1236

Su. BMW Protektoren für BMW Motorrad Jacke, Schulter, Ellenbogen, Rücken, Tel.: 02972/2868



ALNE 2-teilige Kombi „Touing 1“, hydrophobiertes Känguruleder mit Protektoren, sturzfrei. Deutsche Qualitäts-Kombi. Blaugelb-schwarz, maßgeschneidert, entspricht Gr. 29/27 (Jacke/Hose) Gekauft im Frühjahr 2017 für über 2000 €, für Fahrer 175 cm groß, 98 kg schwer, kaum getragen, kein Sturz. 1 bis 1,2 mm starkes nahezu wasserdichtes Känguruleder - hält bis zu 2 Stunden Starkregen dicht. Leicht und bequem: Gewicht nur ~ 5 kg, Protektoren für Rücken, Schultern, Ellenbogen. Belüftungsschlitze, Jacke mit 2 Innentaschen und 2 wasserdichten Außentaschen, Hose mit 2 wasserdichten Außentaschen. Weitere Details siehe Website www.alne-leader.com. Auch dabei: herausnehmbare Steppfutterinnenjacke und -hose für die kalte Jahreszeit! Preis: 499,-, Tel.: 0511/405352



Rukka Hose, Gr. 56, Jacke, Gr. 54, beide Goretex, an meine Größe angefertigt, Preis nach VB, 2 Jacken, Cima m. Wärmefutter, Gr. 54, gut, Zustand nach VB, Stiefel Daytona M-Star GTX, Gr. 47, Tel.: 0171/7235995

Suche eine preiswerte neue oder gebrauchte lange schwarze Kunstleder/Lederimitat oder (echte) **Lederhose/Lederjeans**, Lederleggings in großer Grösse, ich bin ein XXL Typ, 172 cm groß, habe einen Hosebund/Bauchumfang von 140 cm, für Angebote bitte Tel.: 04141/4118822



Scott Track Lederjacke Motorradjacke in Gr. L (wenige Male getragen/sehr gepflegt), bequemer Kragen mit weicher Einfassung, Stretch-Einsätze für absolute Bewegungsfreiheit, Perforiertes Leder für optimale Belüftung, SAS-TEC Protektoren an Schultern und Ellenbogen, Reflektierende Elemente für perfekte Sichtbarkeit 76 cm Verbindungsreißverschluss, 1 Innentasche, 1 Brusttasche, 2 Außentaschen, verstellbarer Kragen und Saum, 125 Euro, Tel.: 0163/3122853

Jetzt abonnieren!

MOTORRAD NEWS TOURENFAHRER-NEWSLETTER

newsletter.tourenfahrer.biz



Sehr gut erhaltene und gepflegte **Harro 'TomCat' Zweiteiler-Kombi** in Gr. 52/50 (Maßanfertigung) für 173 cm Körpergröße. Kein Sturzschaden etc.! Namenszug auf Höcker aufgenäht - aber ablösbar. Rindleder mit Kevlar-Strech. ProSafe-Sicherheitspaket. Versand 9 Euro. Abholung Aßling/Bayern. Email: t.bartels@gmx.biz oder Tel.: 0170/1808378



Helm Marke NEXO, neuwertig, 45 Euro, nur 2 mal angehabt, ist mir leider zu klein, mit Sonnensvisier, Größe L, nur 1450 Gramm, an Selbstabholer gegen bar, Versand möglich gegen Übernahme der Versandkosten, Tel.: 06206/9270334



BMW-Kombi "Air Flow" 1 x getragen, Jacke, 62 + Hose, 56, Tel.: 04931/9187566



Halbstiefel, neuwertig, Tel.: 04931/9187566

Motorradlederjacke, schwarz, Gr. 54 für 50 Euro, normale schwarze Lederjacke, Gr. 56, fällt größer aus,

für 50 Euro, Kreis Schleswig-Flensburg, Tel.: 04633/8634

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



Verkauft wird eine **HAVEBA Industries Damen-Motorradhose**, Größe XL (Größe 40) - neuwertig! Das Material ist extrem haltbar und dennoch leicht, trocken sehr schnell, zudem wasserdicht, atmungsaktiv, winddicht (NP: 159 Euro), VP: 79 Euro einschl. Versand, Tel.: 08623/2339014



Verkauft wird eine **BÜSE „AIR VENTILATION“ Damen-Motorradjacke**, Größe 40, im modischem Design, neuwertig! Jacke Innenfutter zum herausnehmen, mit verstellbarer Taille, zahlreiche Protektoren wie Arm/Ellbogen/Schulter - Air Ventilation, Lufteinlässe mit Reißverschlüssen (NP: 279 Euro), VK einschl. Versand 139 Euro, Tel.: 08623/2339014



Sehr schöner **PROBIKER PR2 Integralhelm**, Größe S (55 cm), in den Farben schwarz/weiß/rot Dekor, sehr selten! Gebraucht, in gutem Zustand - siehe Bilder, Ausführung lt. Herstellerangaben: Integrierte Sonnenblende und klares Wechselvisier, Pinlock prepared - Gewicht 1680 Gramm, in Originalverpackung & Schutzhülle, VP: 60 Euro einschl. Versand, Tel.: 08623/2339014

GEBRAUCHTKAUF-CHECKLISTE **MOTORRAD NEWS**

| | Prüfpunkt | Prüfart | ok | nicht ok |
|--------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------|
| Sichtprüfung | Armaturen | Funktion prüfen: Bremslichtschalter, Blinker, Lichtschalter, Warnblinker, Fernlichtschalter, Hupe, KILLSCHALTER, Starter. | | |
| | Auspuff | Korrosion? Unfallspuren? Innenleben fest (dagegen schlagen)? | | |
| | Bowdenzüge | Leichtgängig? Verstellmöglichkeiten aufgebraucht? | | |
| | Bremse | Belagstärke? Letzter Flüssigkeitswechsel / Farbe? Zustand Bremsscheiben: Riefen? Unrunder Lauf? | | |
| | Elektrik | Zustand Batterie optisch? Säureschäden? Zustand Kabelbaum und Stecker? Beleuchtung vorne / hinten prüfen. | | |
| | Federbein | Dichtigkeit? Nachwippen? Rost an der Dämpferstange? | | |
| | Flucht / Rahmen | Stehen beide Räder in einer Spur, wenn der Lenker gerade steht? | | |
| | Gabel | Dichtigkeit? Korrosion? Ein- / Ausfedern normal? | | |
| | Hydraulikleitungen | Überaltert? Spröde? Porös? Stahlflexleitungen? | | |
| | Kardan | Dichtigkeit? Geräusentwicklung beim Drehen von Hand? | | |
| | Kette | Rostige Glieder? Verschleiß mit Abziehen der Kette vom Kettenrad überprüfen. Kettenlängung gleichmäßig? Noch Spannungsbereich übrig? Haifischzähne am Kettenrad? | | |
| | Lenkanschlag | Unbeschädigt? Abstand Lenker-Tank rechts und links gleich? | | |
| | Lenkkopflager | Vorderrad entlasten: Leichtgängigkeit beim Drehen des Lenkers überprüfen. Rastpunkte? | | |
| | Motor | Dichtigkeit? (Alu-)Korrosion? Zustand Kühlschläuche / Ölleitungen? Steinschläge Kühler? | | |
| | Optik | Allgemeinzustand? Lackschäden? Sturzschäden? Abnutzung? | | |
| | Räder | Durch seitliches Wackeln am Rad Radlager auf Spiel prüfen. Korrosion und Spannung von Speichen bei Speichenrädern prüfen. Beschädigungen? | | |
| | Reifen | StVO-Grenzwert: 1,6 mm! Alter (DOT)? Risse? Reifentyp und -größe zulässig / eingetragen? | | |
| | Schlüssel | Alle vorhanden? Nicht verbogen? Alle Schlüssel schließen alle Schlösser? Lenkerschloss kontrollieren. | | |
| | Seitenständer | Muss selbstständig einklappen oder Seitenständerschalter muss funktionieren. | | |
| | Tank | Rostspuren innen und an der Unterseite? | | |
| Verkleidung | Sturzschäden? Kratzer? Risse? Farbunterschiede? | | | |
| Fahrprüfung | Abgase | Farbe? Blau = verölt; Undichtigkeit im Motor / Weiß (wenn Motor warm) = Verbrennt Kühlflüssigkeit. | | |
| | Bremse | Wirkung? Druckpunkt? ABS regelt? | | |
| | Fahrwerk | Zieht das Motorrad in eine Richtung? Geradeauslauf? | | |
| | Getriebe | Schaltbarkeit? Keine Geräusche beim Einlegen der Gänge? | | |
| | Instrumente | Funktion Tacho, Drehzahlmesser, Kontrollleuchten, Beleuchtung, Kilometerzähler prüfen. | | |
| | Kupplung | Sauberes Trennen? Leichtgängigkeit? Rutscht durch? | | |
| | Motor | Startverhalten? Gasannahme? Sauberes Hochdrehen? Leistungslöcher? Geräusche? | | |
| Papiere | Kfz-Brief | Zuasslungsbescheinigung II vorhanden? Abgleich Rahmennummer. Abgleich Halter-Verkäufer. | | |
| | Kfz-Schein | Zulassungsbescheinigung I vorhanden? Abgleich Rahmennummer Abgleich Halter-Verkäufer. Eintragungen prüfen. | | |
| | Serviceheft | Vorhanden? Vollständig ausgefüllt? Kilometerstände abgleichen. | | |
| | Sonstiges | Letzter Service Öl & Bremsflüssigkeit? Rechnungen, Gutachten und ABEs prüfen. | | |
| | TÜV | Rest-TÜV vorhanden? Letzter TÜV-Bericht? TÜV-Historie (Kilometerstände). | | |



Original **BARHonda - Formel 1 Racing Jacke** OFFICIAL TEAM MERCHANDISE, neuwertig! Sehr guter Zustand, siehe Bilder, Größe S, mit Kapuze, Reisverschluss und Druckknöpfe, VP: 140 Euro einschl. Versand, unter Tel.: 08623/2339014

Lederkombi Harro, Gr. 29, Protektoren Lederkombi, RST, sehr guter Zustand, Protektoren, Gr. 58, für kleine füllige Fahrer, Tel.: 07135/19080



Motortextilanzug von Büse mit herausnehmbaren Innenfutter, Größe XL, wie neu, 150 Euro, Ehrmann Norbert, Burg-Dauchsteinstr. 10, 74862 Binau, Tel.: 06263/429570

Büse Motortadstiefel, Gr. 45, wie neu, 80 Euro, Norbert Ehrmann, Burg-Dauchsteinstr. 10, 74862 Binau, Tel.: 06263/429570



Regenkombi, Zustand neu, 40 Euro, Größe XL, Norbert Ehrmann, 74862 Binau, Burg-Dauchsteinstr. 10, Tel.: 06263/429570

Emotion und Leidenschaft



www.motorradabenteuer.de



Textil Jacke u. Hose von Cycle Spirit. Verkaufte gut erhaltene Textiljacke (Größe 52) und Hose (Größe 26) von Cycle Spirit. Preis: 40,- VB, Tel.: 0173/7687076

ÜBERBLICK TOTAL
Preise • Daten • Fakten

Der aktuelle Gespann-Katalog

nur **14,50 €**
zzgl. Versand

- Alle Gespanne
- Alle Beiwagen
- Alle Umbauten
- Alle Hersteller

www.motorrad-gespanne-shop.de

Alles für Motorradfahrer unterwegs

TOURENFAHRER

www.tourenfahrer.de



Das Klassikmagazin von **MOTORRAD NEWS**

Alle Ausgaben erhältlich im Shop auf www.shop.motorrad.net

REIFEN



Ersatzräder für BMW R 100 GS/ R 80 GS, kompl., Vorderrad mit Bremscheibe, Zustand neuwertig, Abholpreis: 650,00 €, Tel. 0171/5088881

Der Reifen Fuchs

Montag - Freitag:
10 - 18.30 Uhr
Samstag: 10 - 14 Uhr

- Freie Werkstatt (aller Marken)
- Modernste Diagnosetechnik
- Originalteile aller Hersteller
- Reifen sofort Montage für Roller & Motorräder

Afferder Weg 130 • 59425 Unna
Tel.: 02303/83052 • Fax: 89029
Email: derreifenfuchs@gmx.de
www.derreifenfuchs.de

ZUBEHÖR/TEILE



REISEN/TREFFEN

Mitfahrer für Tour auf die Peloponnes im September 21 gesucht, Dauer 4 Wochen, Ich: 60/184, Email: Schroeder_04@posteo.de

Motorrad und Urlaub
Dein Motorrad-Reisebüro

Komm mit nach Österreich!
Geführte Themen-Motorrad-Touren
Biker, Bier und hohe Berge
Weinland Österreich
Auf den Spuren der Habsburger
Tel: +43 3 136 82201
www.motorrad-und-urlaub.at

Individuell entdecken - mit schönen Hotels

Neue Touren Im Norden

Feelgood Reisen

Norwegen - Schweden - Finnland - Baltikum

www.feelgoodreisen.de
Buchung +49 (0) 45 42 - 82 95-10
Feelgood Reisen GmbH • Hauptstraße 86 • 23879 Mölln

www.hannibal-tours.ch

Namibia - Botswana - Kirgistan
Motorrad + 4x4 Safari seit 1998

www.smiley-tours.de

Bequem und ohne Anfangsstress zu interessanten Zielen in Europa inkl. Motorradtransport, Flug und Hotel.
Telefon: 09545/4300

Motorradreisen in Ostafrika

www.trayoowa.com

MOTORRÄDER DORTMUND romania m3 adventure

Besuchen Sie uns auf der Motorrad Messe Dortmund 04.03 - 07.03
www.RomaniaMotoAdventure.de

Seit 1988 weltweit Touren mit

Motorradreisen von Fahrern für Fahrer/innen!
Geführte- sowie selbstgeführte Touren, Flüge
Motorradmiete Vom Profi alles aus einer Hand

www.GS-Sportreisen.de
Arnulfstr. 300 • D-80639 München
Tel. 089-27818484 • Fax 089-27818481

BMW MOTORRAD TOUREN + MIETE

SPANIEN MAROKKO PORTUGAL

www.HISPANIA-TOURS.DE

Enfieldtours.de

Über die höchsten Himalaya-Pässe

Penegal - Mendelpass - Südtirol - Italien
Hotel - Restaurant - Kaffee - Aussichtsterrasse

TF-Partnerhaus

GPS: N: 46.43804 O: 11.21584 www.penegal.com - Tel. 0039 338 3882008

www.hotel-kaserer.de

www.ladiestour.de

move
MOTORRADREISEN



Neuseeland
Australien
Südafrika
Kanada

Tel. +49 (0)7131-4057971
www.move-motorradreisen.de

Schnieder REISEN

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

www.schnieder-reisen.de

INDIVIDUELLE TOUREN MIT GPS-DATEN



KÄRNTEN
Motorradland

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

Urlaubsinformation Kärnten +43 463 3000
info@kaernten.at, www.motorrad.kaernten.at

Neue Website mit Online Tourenportal

HERMANN
WANDERN MIT DEM MOTORRAD



hermann-motorrad-reisen.de
info@hermann-motorrad-reisen.de - Tel: 08432 949426

NEUE TOUREN ONLINE



facebook.com/HermannMotorradReisen

Taurus Türkei mit dem Motorrad
www.taurus-motorrad.com

Motorrad und Urlaub
Dein Motorrad-Reisebüro

Komm mit uns in den Osten!
Geführte Motorrad-Touren nach
Rumänien | Russland | Balkan | Kroatien
Serbien | Albanien | Bosnien | Slowenien
Bulgarien | Ukraine | Montenegro | Polen

Tel: +43 3136 82201
www.motorrad-und-urlaub.at

BEKANNTSCHAFTEN



Humorvoller nicht nur Biker, Witwer, 62/1,89/88, Kultur und Kunst interessiert, ohne Altlasten und noch im Berufsleben, wünscht sich eine SFIN im passenden Lebensalter für Wochenendtouren und wenn die Sympathie zueinander da ist, auch für die Tour durchs Leben. Ich freue mich auf eine Antwort von dir. Email: waage2022@web.de

Ich bin Anfang Juni im Ruhestand und möchte dann sehr gerne nach Norwegen fahren (ich bin das 3. Mal da). Ich bin 192 cm groß, wiege 100 kg und bin dann 59 Jahre alt. Wer jetzt noch Lust hat Yamaha 1300 mit/zufahren (suche Bekanntschaft für IMMER) suche ich für immer. Bernd, Tel.: 0171/6139901

Mitfahrer/in für große Reise gesucht. In ca. 3 Jahren soll es losgehen. Ich, dann 66 J., weibl., mit meiner Transalp, Bj. 1997. Ob erst in den Westen o. Osten ist egal. Gern kl. Touren zum Kennenlernen. Tel.: 0160/93888224

Nicht nur beim Motorradfahren füreinander da sein! Ich, w., 58 J., 1,72 cm aus Kassel suche zuverlässigen, großen Biker um die 60 J., bis 30 km Ri. Süden, Osten, Westen u. Norden. Freue mich über jede Zuschrift (gerne m. Bild). Bis bald! Bleib gesund! Chiffre: 02120

Er, 73 J., 168, schlank, NR, Natur- und Motorradliebhaber, suche ebensolche sie für die Reise des Lebens, Raum Bayern/Österreich, Chiffre: 031220Moto Guzzi Quota 1100, EZ 01.10.98, HU 7/21, 16.500 km, Sturzbügel, Alu-Boxen, Wilders-Fahrwerk, LI-Batterie, Öle und Ölfilter gewechselt, Anlasser überholt, Bremsbeläge neu, 5.990 Euro, Tel.: 02641/9099703

Sozia gesucht! Biker, 63 J., 186cm, TÜV neu, sucht seine Sozia nicht nur zum Motorrad fahren. Raum PRÜ, DAU, EU. E-Mail: no-b-mw@gmx.de, Tel.: 0173/8328811

HOTELS/GASTHÄUSER

Die 5 Tourenfahrerhotels
klein, fein, familiär
www.dies5.info

Hotel Cardedu
Ogliastra-Cardedu

Motorradparadies Sardinien
20% Rabatt bei Buchung bis zum 31.01.2021!
info@hotelcardedu.com
www.hotelcardedu.it

... inmitten der drei schönsten Motorrad-Regionen Mitteleuropas.
Pfalz Elsaß Lothringen

Landhotel GRAFENFELS
www.landhotel-grafenfels.de
Telefon 06331 20 14 0

Timmelsjoch 2509 m **Nr. 1**

Biker Gasthof HOTEL POST

25 JAHRE

Sommer-Postwochen
vom 21.05.2021 bis 11.09.2021
1 Woche HP im DZ p.Pers. zum Preis von 413,- €

Boxenstopp
3 Nächte vom 21.05.2021 bis 10.10.2021
pro Person mit HP im DZ zum Preis von 192,- €
zzgl. 3,50 Euro Ortstaxe p.P. + Tag (ab 16 J.)

Fam. Jürgen Parth
Dorfstraße 46
A-6432 Sautens/ Ötztal
Tel. 0043 5252 6237
Fax 0043 5252 21224
info@gasthof-post.at

Boxenstopp beim Ötztalrider Jürgen Parth
www.gasthof-post.at

DU MÖCHTEST AUF EINE CHIFFRE-ANZEIGE ANTWORTEN?

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

Adressiere diesen bitte an:
Chiffre xxxxxx (= Chiffre-Nummer)
Syburger Verlag GmbH
Hertinger Str. 60 • 59423 Unna

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



Wunderlich-Fahreranzug Kombi ohne Namen

BMW-Spezialist Wunderlich geht unter die Bekleidungshersteller und nimmt einen von Stadler gefertigten, textilen „Fahreranzug“ ohne spezielle Produktbezeichnung ins Sortiment, der aus Cordura 500 und Cordura Air besteht. Den Regen- und Windschutz organisiert eine herausnehmbare Gore-Tex-Membran, die man sowohl in als auch über dem Anzug tragen kann. In der Ausstattung fährt das Ensemble alles auf, was gut und sinnvoll ist: Es gibt Belüftungsöffnungen an Ärmeln und Rücken, sechs Außen- und eine Innentasche an der Jacke sowie vier an und in der Hose. Dazu Stretchbereiche an Schulter, Rücken und Knie, Einstellriemen an Ärmeln, Taille und Oberschenkeln zur Anpassung an den individuellen Körperbau, herausnehmbare CE-Level 2 Protektoren an Schulter, Ellbogen, Rücken, Hüfte und Knien sowie reflektierende Elemente. Den schwarz-grau-blauen Anzug gibt es in 48 bis 62 und in Zwischengrößen. Dabei lassen sich Jacken- und Hosengrößen individuell kombinieren, auch Maßanfertigungen sind machbar. Die Jacke kostet 990 Euro, die Hose 790 Euro. Den Anzug darf man natürlich auch tragen, wenn man keine BMW fährt.

www.wunderlich.de



Stylmartin Matter Treter

Einfach „Matt“ heißt ein neuer Citystiefel von Stylmartin. Das italienische Unternehmen fertigt ihn aus hydrophobiertem, vollnarbigem Rindleder, ein spezielles Futter macht ihn endgültig wasserdicht. Auf der Habenseite vermeldet das Schuhwerk im Sneaker-Stil Schalthelbelverstärkungen, Protektoren für die Knöchel und eine mikroperforierte Innensohle, die schwitzige Füße verhindern soll. Schnürsenkel mit reflektierenden Elementen plus ein Reflektorstreifen an der Achillessehne verbessern die Sichtbarkeit im Dunkeln. „Matt“ gibt es ausschließlich in Schwarz, in den Größen 36 bis 47 und für 169 Euro.

www.grandcanyonbike.eu



Bridgestone T32 Regensocken

Mit dem T32 entwickelt Bridgestone den Sporttourerpneu T31 weiter. Von dem Neuling erwartet der japanische Reifengigant in erster Linie ein verbessertes Fahrverhalten bei Nässe, er soll im Vergleich zum 31er einen bis zu sieben Prozent kürzeren Bremsweg haben. Das wollen mehr und anders angeordnete Profilrillen bewerkstelligen. Diese besitzen keine geraden, sondern wellenförmige Kanten. Parallel zum normalen T32 kommt eine GT-Ausführung für schwere Motorräder à la K 1600. Dessen Negativprofilanteil fällt etwas geringer aus als beim Standardmodell, auf das versprochene Nässeverhalten soll das keinen Einfluss haben. Die Laufleistung liegt laut Bridgestone zehn Prozent über der des Vorgängers. Der T32 kommt im Januar in den Reifenhandel, und das in acht Größen für vorn und neun für hinten. Die GT-Ausführung erscheint in zwei Front- und drei Heckdimensionen.

www.bridgestone.de



Louis Erhellender Rückblick

Manchmal liegen Ideen so nahe, dass man sich fragt, warum man selbst nicht darauf gekommen ist. Ein Rückspiegel mit integriertem Tagfahrlicht zum Beispiel, den es ab sofort bei Louis gibt. Bei dem ist ein LED-Leuchtring in den Spiegelkörper integriert, der alle gesetzlichen Anforderungen bezüglich Leuchtfäche und Leuchtstärke erfüllt. Die Stromversorgung erfolgt übers Bordnetz. Der Spiegel misst 100 Millimeter im Durchmesser und kostet pro Stück 99,99 Euro.

www.louis.de

SW-Motech

Dezente Blazer

Fest montierte Koffer sind praktisch, die nötigen Halterungen verunstalten aber häufig das Heck. Eine Lösung für den gelegentlichen Gepäcktransport sind Satteltaschen. Hier hat SW-Motech mit den Pro Blazer eine Neuheit im Köcher. Sie fassen je 15 bis 20 Liter, bestehen aus Ballistic Nylon sowie EVA-Kunststoff und lassen sich von oben durch Reißverschluss-Öffnungen beladen. Die Befestigung erfolgt wie bei den bisherigen Blazern: Pro Tasche montiert man einen unauffälligen Halter fest am Motorrad, der bei Bedarf eine Rohrstanze als Träger und Abstandhalter aufnimmt. Auf diese Stanze wird die Tasche aufgeschoben und eingeklickt. Das Pärchen kostet inklusive Anbauteilen und wasserdichten Innentaschen 350 Euro.

www.sw-motech.com



HJC

Günstiger Klapper

Ein vollwertiger Klapphelm für unter 200 Euro kommt von HJC. Der neue C91 verfügt über eine thermoplastische Außenschale aus Polycarbonat, die Bedienung des Kinnbügels erfolgt

mit einer Hand über einen mittig angebrachten Druckknopf. Weitere Details sind Belüftungsöffnungen an Kinn und Oberkopf, eine Entlüftung am Hinterkopf, Ratschenverschluss, integrierte Sonnenblende, Visier mit Pinlock-Vorbereitung und ein Feuchtigkeit regulierendes Futter. HJC baut den rund 1650 Gramm schweren C91 in zwei Schalengrößen, XS bis L und XL bis XXL. Besonderer Clou: Dank austauschbarer, verschieden dicker Wangen- und Kopfpolster lässt sich die Passform prima feinabstimmen. Der C91 ist in sechs Dekoren für 189,90 Euro zu haben.

www.hjchelmets.de



Acerbis

Enduristenpanzer

Rundum gut eingepackt:

Für sportliche Endurofahrer hat Acerbis das Schutzhemd Plasma Level 2 zugeschnitten. Es integriert sämtliche CE-zertifizierten Protektoren für Schulter, Ellbogen, Brust und Rücken. Ein Klettband in der Taille sowie ein Gurtsystem in

Rippenhöhe kümmert sich um einen körpernahen, rutschsicheren Sitz. Acerbis verkauft Plasma Level 2 von S bis XXL zum Einheitspreis von 189,95 Euro.

www.acerbis.it



Harley-Davidson

Milwaukee-Zwirn

Passend zur kalten Jahreszeit kommt von Harley mit der Vanocker eine multifunktionale Textiljacke. Dank herausnehmbarem, mit Thinsulate ausgestatteten Thermofutter und wasser- und winddichter Klimamembran muss man nicht so schnell zittern, versiegelte Nähte und wasserdichte Taschen schlagen dem Regen ein Schnippchen. Doch die Vanocki soll auch sommertauglich sein, verschließbare Belüftungsöffnungen an Brust, Rücken und unter den Achseln sorgen für Durchzug. Drumherum lässt sich der aus Polyester 600D gefertigte Milwaukee-Zwirn nicht lumpen: Zweibege-Frontreißverschluss mit doppelter Abdeckleiste, Materialverstärkungen und Protektoren an Schulter und Ellbogen sind inklusive. Dazu gibt es reflektierende Elemente, vier Außen- und zwei Innentaschen sowie eine Weitenverstellung in der Taille. Ein Rückenprotektor ist optional erhältlich. Vanocker kommt in Hellgrau/Dunkelgrau/Schwarz und ist für Damen in XS bis 2XL ab ca. 400 Euro und für Herren in S bis 5XL ab ca. 450 Euro zu haben.

www.harley-davidson.de





Nachhalter

Verkleidung gebrochen, Elektrolurche tummeln sich in den Steuergeräten oder Rostfraß an Blechteilen: Ob da noch was zu retten ist? NEWS streift den Blauemann über und durch die Spezialwerkstätten der Republik.

von **Tilman Sanhüter** Fotos **Werk/Archiv**

Reparieren statt neu kaufen: Dafür gibt es vom Nachhaltigkeitsgedanken bis zur emotionalen Bindung zum geliebten Krad viele gute Gründe. Speziell bei älteren Modellen, für die der Strom der Ersatzteile nicht mehr ganz so sprudelt, kann eine fachgerechte Instandsetzung die Rettung in der Not sein. Zudem lässt sich bei vielen Flickarbeiten richtig gutes Geld sparen.

Ein kleiner Ausrutscher ist meist schon ausreichend, um Verkleidungsteile nachhaltig in Mitleidenschaft zu ziehen. So stehen die Originalteile für eine aktuelle

Yamaha R1 mit 385 Euro für die Seitentafel, 158 Euro für das obere sowie 232 für das untere Cover im Ersatzteilkatalog. Für eine Seite, versteht sich. Hat die Kanzel einen weg, sind noch einmal 494 Euro fällig. Für die Heckverkleidung fallen 230 Euro an, ebenfalls pro Seite. Man sieht: Bei kleineren Blessuren kann sich eine Kunststoff-Reparatur schnell lohnen.

In einem speziellen Verfahren lassen sich Risse mit gleichartigem Material verschweißen. Spezialisten können auf diese Weise sogar fehlende Stücke nachmodellieren. Der Preis richtet sich dabei nach dem Aufwand, kleine Knackser sind aber ohne Beilackieren oft schon für unter 100 Euro beseitigt. Auch



**Das Fahrwerk verschleißt langsam, aber beständig:
Überholung von Stoßdämpfern bei Wilbers**



**Kämpfen gegen den
Elektronenlurch: Motek
Motorradelektrik**



**Rahmen richten:
Spezialisten wie
Roadrunner ha-
ben das richtige
Werkzeug**



**Nachher: Auch die Reparatur abgerauchter
Lichtmaschinen gehört zum Standardrepertoire
der einschlägigen Spezialbetriebe**

bei einem verdellten Blechtank ist noch nicht zwingend Schicht im Schacht. Individuelle Lösungsvorschläge unterbreiten etwa der „Verkleidungsschweißer“ Andre Hessel, das Team Plastec oder Verkleidungsreparatur Zorn.

Spezielle Rennverkleidungen können Geld sparen helfen

Freunde der Rennstrecke, die solchen Problemen vorgreifen wollen, montieren wegen der oft deutlich höheren Sturzfrequenz gerne spezielle Nachbau-Verkleidungen. Da sie nicht für den Gebrauch im Straßenverkehr konstruiert und geprüft sein müssen, lässt sich ordentlich Geld sparen.

Diese Rennschalen sind in unlackierter Ausführung für gängige Supersportler schon ab etwa 400 Euro bei MTP Racing zu haben. Auch Motorrad Stecki oder MotoXP Ricambi haben eine breite Auswahl an Verschaltungen, je nach Wunsch lackiert, mit Dekor, aus Carbon oder auch mit praktischen Schnellverschlüssen.

Während sich Sturzschäden an Verkleidungsteilen optisch aufdrängen, geben Rahmen ihren Zustand weniger gerne Preis. Jedoch kann das Gerüst nach einem Sturz trotz augenscheinlicher Unversehrtheit stark lädiert sein. Daher sollte ein Gang zum Fachmann stets auf dem Programm stehen. Eine präzise Laservermessung schafft Klarheit.

WSC Neuss etwa bietet eine Rahmenkontrolle mit sich selbst kalibrierender Mess-Elektronik ab 180 Euro an. Auch Einzelteile wie Schwinge, Lenkanschläge oder Räder überprüfen die Messprofis. Erst dann lässt sich seriös beurteilen, welche Teile reparaturbedürftig oder reif für die Tonne sind. Sowohl Rahmen als auch Felgen und Fahrwerksteile lassen sich in bestimmten Maßen

richten. Oft ist das gut angelegte Geld, denn ein neuer Hauptrahmen kostet zum Beispiel für eine Honda Africa Twin etwa 2500 Euro, für eine CB500 muss man immerhin 2000 Euro auf den Tisch des Hauses blättern, zuzüglich Montagekosten.

Doch auch weniger apokalyptische Szenarien als Stürze oder Unfälle gehen nicht spurlos an Motorrädern vorbei. Ein Klassiker bei wenig gefahrenen Maschinen ist Rost im Tank, der über kurz oder lang Benzingleitungen und Vergaser oder Einspritzdüsen verstopft. Wegschmeißen und neu kaufen muss man das teure Spritfach jedoch meist nicht. Eine gründliche Reinigung mit einer anschließenden Versiegelung tun Not. Im Prinzip ist das in Eigenregie stemmbar, je-

Auch beschädigte Rahmen, Felgen oder Fahrwerksteile lassen sich in bestimmten Maßen richten



Ihr kennt eine Spezialwerkstatt, die nicht in unserer Liste ist? Bitte dringend melden, wir sammeln weiter!

doch braucht man etwas Zeit und ein pragmatisches Verhältnis zur eigenen Sauberkeit, denn ohne Sauerei geht's beim ersten Versuch nur selten ab. Professionelle Abhilfe schafft etwa Wittl Tanksanierung zu Preisen je nach Tankgröße ab 150 Euro, auch Sonderfälle wie Rahmentanks lassen sich auf Vordermann bringen.

Wenn der Schaumstoff der Sitzbank durchgerockt ist oder der Bezug zerschissen, kommt der Fahrzeugsattler ins Spiel. Etliche Betriebe sind auf Motorräder spezialisiert und können das Möbel nicht nur wiederherstellen, sondern auch verbessern. Wenn

man dem Sitz ohnehin an die Wäsche gehen muss, ist eine Optimierung durch anderen Schaumstoff oder eine ergonomische Anpassung der Form meist nur mit einem geringen Aufpreis verbunden.

Auch Verschleißerscheinungen am Fahrwerk kann der passende Profi lindern. Während die Werkstatt des Vertrauens einen simplen Gabelölwechsel oder leckende Simmerringe locker in den Griff bekommt, sollte man beim Überholen von Stoßdämpfern einen Fachmann ans Werk lassen.

Wilbers empfiehlt zum Beispiel eine Auffrischung alle zwei Jahre oder 20 000 Kilo-

ADRESSEN

MOTOREN-INSTANDSETZUNG

Boxerschmiede

Waldstr. 11a
13403 Berlin
www.boxerschmiede.de

Huschke & Wirth GmbH

Am Kuhlenkamp 48
44795 Bochum
www.hw-bochum.de

K.W. Schmit

Missionshausstr. 26
66606 St. Wendel
www.kw-schmit.de

MEC Racing GmbH

Belmer Str. 1
49143 Bissendorf
www.mec-racing.de

Motoren Israel GmbH

Hauptstr. 54
56335 Neuhäusel
www.motoren-israel.de

Motorradschuppen Ullmann

Industriepark 8
91180 Heideck
www.ullmann-motorrad.de

ZÜNDUNG/ELEKTRIK

Motek Motorradelektrik

Friedrich-Wilhelms-Bleiche 8
33649 Bielefeld
www.motek.de

Silent Hektik

Hansastr. 72
59425 Unna
www.silent-hektik.de

Hitzing Electronic Service

Hegestraße 215
45966 Gladbeck
www.hitzing-electronic-service.de

RICHTWERKSTÄTTEN

Motorradschuppen Ullmann

Industriepark 8
91180 Heideck
www.ullmann-motorrad.de

WSC Neuss Zweiradtechnik

Am Hagelkreuz 10
41469 Neuss
www.wsc-neuss.de

Roadrunner Bikeshop

Johannes-Keppler-Str. 1
55129 Mainz
www.roadrunner-bikeshop.de

Hofrichter Motorräder

Delsterner Ufer 5
58091 Hagen
www.hofrichter-motorraeder.de

Per Nissen – Motorradrichtarbeiten

Wolfenbach 1
54579 Üxheim
www.motorrad-richtarbeiten.de

FAHRWERKE

Alpha Technik

Kronstaudener Weg 1
83071 Stephanskirchen
www.alphatechnik.de

GL Suspension Service

Sohlengrund 20
75395 Ostelsheim
www.gl-suspension.de

KTM Regensburg GmbH

Waldkraiburger Str. 14
93073 Neutraubling
www.ktm-regensburg.de

Wilbers Products GmbH

Frieslandstr. 6-10
48527 Nordhorn
www.wilbers.de

Wirth Federn

Osterdiecksfeld 23
21274 Undeloh
www.wirth-federn.de

Zupin Moto-Sport GmbH

Tröstberger Str. 26
83301 Traunreut
www.zupin.de

HÖHER- / TIEFERLEGUNG

VH Motorradtechnik GmbH

Butjadinger Str. 120
26125 Oldenburg
www.vh-motorradtechnik.de

SCHWEISSEN

TRS

Krackser Straße 12
33659 Bielefeld
www.schweissen-trs.de

meter. Aber auch Alpha Technik bietet einen Fahrwerksservice an. Der Check vorab kostet 39 Euro, die Überarbeitung beziffert sich gemäß dem Therapiebedarf. Auch einem äußerlich intakten Bauteil kann man diesen Service spendieren, denn der Verschleiß stellt sich allmählich ein und bleibt daher oft vom Fahrer für länger unbemerkt.

Wartungsfreie Elektronik ist auch irgendwann fällig

Auf jeden Fall bemerkbar macht sich ein Defekt an Elektronikteilen wie etwa der Zündbox. Die einst als wartungsfrei verkauften Steuergeräte haben mittlerweile oft das Young- oder sogar schon Oldtimer-Alter erreicht und sorgen bei Ausfall für funkenfreien Verdross. Zudem sind sie leider oft nicht reparabel konstruiert und Ersatz ist teuer. Spezialisten wie etwa Motek bringen jedoch einige Zündungen trotzdem wieder

auf Sendung. Die Preise sind fallabhängig, aber oftmals kostet eine Instandsetzung nur die Hälfte des Neuteils. Auch Überholen und Instandsetzen von Lichtmaschinen haben die Bielefelder drauf.

Besonders lohnenswert sind fachgerechte Reparaturen, wenn es ans Herz geht. Die Auswahl an kompetenten Motorenbauern ist groß. Einen Zylinderkopf reparieren zu lassen kostet je nach Schadensbild, Ventiltrieb und Zylinderzahl grob zwischen 1500 und 3000 Euro. Ein ordentlicher Batzen, jedoch sind neue Aggregate in der Regel um ein Vielfaches teurer und übersteigen schnell den Fahrzeugwert.

Natürlich ist ein gebrauchter Motor auch eine Alternative, allerdings kauft man dabei oft nur die berühmte Katze im Sack. Und eine gründliche Revision des Antriebs dürfte der Inbegriff von „reparieren statt wegwerfen“ sein.



Besondere Handwerkskunst: In Riechwerkstätten wie bei Roadrunner sind oft auch Reparaturen an Felgen möglich

FELGEN & RÄDER

Checkpoint Motorrad-Service GmbH

Dörenhagener Str. 1
33178 Borchen
www.checkpointborchen.de

Menze Fahrzeugteile

Konrad-Adenauer-Ring 38
58135 Hagen
www.menze-fahrzeugteile.de

WalMoTec Speichenräder

Handelsweg 7
24211 Preetz
www.walmotec.de

TANKINNEN-BESCHICHTUNG / -REPARATUR

Witti Tanksanierung

Höhfeld 1
9711 Maßbach
www.witti-tanksanierung.de

Theo Däschlein

Ansbacher Straße 57
91572 Bechhofen
www.daeschlein.de

SATTLER

HS Motorradzubehör

Am Kandel 2
74912 Kirchardt-Berwangen
www.haungs1.de

Jungbluth Sitzbänke

In den Weingartsfeldern 12
52385 Nideggen
www.alles-fuern-arsch.de

Motorradsitzbau Schmid

Karlstr. 13
72351 Geislingen
www.motorradsitzbau.de

Sitzbankschmiede Steinike

Albrechtstr. 28
64291 Darmstadt
www.sitzbank-schmiede.de

SW-Motech

Ernteweg 7 - 10
35282 Rauschenberg
www.sw-motech.com

PRÄZISIONSLAGER

Emil Schwarz Präzisionsteile

Daimlerstr. 8, 73660 Urbach
www.emilschwarz.de

LINIERN

Ekrem Pala Handlinierung

Hauptstr. 20
67307 Göllheim
www.linieren.de

POLIEREN / OBERFLÄCHEN-VEREDELUNG

Bewico GmbH

Graßhofstr. 139
46147 Oberhausen
www.bewico.de

Ammerländer Polierservice

Klein Feldhus 62
26180 Rastede
www.polierservice-ammerland.de

Polierservice Bochum

Böhinghauser Hellweg 40
44805 Bochum
www.polierservice-bochum.de

VERKLEIDUNGS-REPARATUR / -NACHBAU

Team Plastec

Heerstr. 37
40227 Düsseldorf
www.team-plastec.de

Der Verkleidungsschweißer

Kölnerstraße 52
54578 Walsdorf
www.verkleidungsschweisser.de

LETO Kunststoffreparaturen

Hildesheimerstraße 1
26384 Wilhelmshaven
www.letto.de



**Im Zweifel in die Werkstatt:
Für professionelles Schrauben
braucht es mehr als einen Schlüssel**

Avon Cobra Chrome

Wandmalerei

Schick und funktional ist selten. Aber die Cruiser-Gummis Avon Cobra Chrome können beides.

WAS?

Poser-Pelle mit tollem Nass- und Kalt-Grip

FÜR WEN?

Schwarz-Weiß-Maler

KOSTET?

Für die Rebel grob 300 Euro pro Satz

Fotos: TS



Sobald etwas merkwürdig dimensioniert ist, hat man das automatisch irgendwie gern. Funktioniert so das Kindchen-Schema? Falls ja, nutzt unsere Dauertest-Rebel diesen Effekt mit ihren knubbeligen Bobber-Rädern schamlos aus. Um den Preis, dass sich die Regale beim Reifenhändler nicht unbedingt unter alternativen Modellen in 130/90-16 und 150/80-16 durchbiegen.

Schade, denn die serienmäßigen Dunlop D404 sind speziell auf nasser Straße nicht unbedingt der Bringer. Im Trockenen geht die Honda zwar locker bis auf die Raste, das ist jedoch noch kein Ritterschlag. Schließlich funktioniert das auch mit hölzernen Harley-Reifen.

Avon springt mit einer „Cobra Chrome“ getauften Cruiser-Pelle in die Bresche. Die verbessert das Handling spürbar, bietet klareres Feedback, rollt aufgrund geringerer Eigendämpfung aber etwas weniger komfortabel ab. Der Hauptgewinn liegt jedoch in famosem Grip bei Herbstwetter.

Wer es weniger extrovertiert mag, bekommt den Cobra Chrome ohne weiße Flanken. Und spart sich damit eine Menge Putzerei, denn das Gummi empfängt aufgewirbelten Straßendreck mit offenen Armen. Den Cobra Chrome gibt es natürlich nicht nur für die knubbelige CMX 500, sondern für viele Cruiser und für Custombikes bis 330er Breite auch in eigenwilligen Dimensionen. Den muss man irgendwie gern haben.

TS

www.avontyres.com/de



Körtner Sicherheits- und Schlüsseltechnik

Nachmacher

Notorische Schlüsselverlierer dürfen aufatmen: Wenn der Griff zum Zündschlüssel ins Leere geht, bietet Körtner Sicherheits- und Schlüsseltechnik bequeme Abhilfe. Das Team um Geschäftsführerin Linda Szibalski ist auf Motorrad-Schlüssel spezialisiert und fräst die Öffner auf Zuruf nach. Sofern ihr noch einen Zweitschlüssel habt, geht das ganz bequem vom Sofa aus: Ein Bild mit der Smartphone-Kamera

geschossen reicht aus, und die Bad Oeynhausener fertigen einen Nachbau an, der wenige Tage später für rund 30 Euro als Doppelpack im Briefkasten liegt.

Die Qualität der nachgemachten Schlüssel ist überragend: Obwohl wir bei dem Auftragsbild kein Maßband oder eine Skala hinterlegten, passen die neu angefertigten Schlüssel perfekt. Sowohl Johanns Aprilia- als auch Eriks 80er-Jahre-Honda-Schlüssel lassen sich sauber in die Schlösser einführen, schließen und öffnen hakelfrei. Obendrauf passt auch der Rohling optisch zu den Originalen, so dass ein Unterschied auf den ersten Blick nicht sichtbar ist.

Sollte auch der Zweitschlüssel verschwunden sein, bietet Körtner einen Nachbau-Service an. Dafür müsst ihr das Schloss ausbauen und einsenden, damit die Spezialisten einen exakt passenden Schlüssel anfertigen können. Dann kosten zwei Öffner rund 60 Euro.

Und sogar Wegfahrsperr-Besitzer dürfen aufatmen: Sofern zumindest ein schwarzer Schlüssel vorhanden ist, können die Schließmeister eine Replik anfertigen. Eine Anfertigung ohne Muster ist aktuell in der Planung.

JV

05731/795015, www.koertner-sicherheit.de



Conti ClassicAttack/3 CR

Radiale Klassiker

In unserem Praxisthema „Diagonalreifen für Klassiker“ in NEWS 12/2020 haben wir die herrschende Lehrmeinung wiedergegeben, wonach Radial-Reifen und klassische Motorräder eine schwierige Kombination sind. Das stieß den Hannoveraner Gummispezialisten von Conti auf, die seit 2013 mit dem ContiClassicAttack in zwei Vorderrad- und drei Hinterradgrößen den Gegenbeweis antreten. Und seit 2017 sorgt der radial gewickelte ContiRoadAttack 3 CR für Supersportfeeling auf Klassik-Rennveranstaltungen.

Der Namenszusatz „CR“ steht dabei für „Classic Racing“, mit dem gleich profilierten Tourensport-Pneu RoadAttack 3 hat der CR also nur wenig gemein. Der ContiRoadAttack 3 CR ist in zwei Größen vorne und drei Größen hinten zu haben. Sowohl ContiClassicAttack als auch ContiRoadAttack 3 CR adressieren vorrangig leistungsstarke Superbikes ihrer jeweiligen Epoche wie Yamaha XJ 900 oder Honda CB 750 RC01. Die unteren und mittleren Hubraumklassen beliefert auch Conti mit Diagonaltechnik.

WW

www.continental-reifen.de/motorrad



Icon Stormhawk

Passe partout

Die Icon Stormhawk ist ein Mehrzweck-Kostüm für mindestens drei Jahreszeiten.

Über die Farbe haben wir in der NEWS-Kolchase schon gestritten. Mir gefällt das Khaki gut und die Sichtbarkeit ist obendrein hoch. Wem das zu sehr nach Babybrei aussieht, kann zur schwarzen Variante greifen.

Die Icon Stormhawk bietet genug Platz, um den wasserdichten und dank Hycor-Membran atmungsaktiven Anzug als hochwertige Regenkombi zu nutzen – mit Sauwetter kommt er bestens klar. Das Material ist obendrein elastisch und bietet vorzügliche Bewegungsfreiheit. Die Hosenbeine lassen sich bis weit oben aufzipfen, sodass man auch mit Stiefeln hineinschlüpfen kann.

Wird es wärmer, verfügt die Stormhawk über etliche Belüftungsreißverschlüsse und lässt im Bedarfsfall viel Frischluft herein, das kuschelige Thermofutter der Jacke ist entnehmbar. Und dank superbequemen D30-

Protektoren taugt die Kombi auch als eigenständiger Anzug, wenn man die weite Passform mag. Das 600D-Material ist relativ abriebfest, Materialdopplungen in den Sturzonen könnten das Vertrauen jedoch weiter erhöhen. Kleines Manko bei dieser Einsatzart: Die Hose kommt ohne Innenfutter, das fühlt sich ohne langen Liebestöter seltsam an.

Für die Fahrt ins Büro kann man den Icon-Anzug einfach über T-Shirt und Jeans ziehen und muss keine Wechselsachen mitnehmen. Dank der Hosenträger bleibt auch hier alles unabhängig von der Unterschicht an seinem Platz. Als Bonus taugt die Joppe auch für den Landgang, dann ist sie eine warme Freizeitjacke mit mächtig Stauraum. Die riesigen Taschen am Bauch sind absolut famos, da passt richtig viel Babybrei rein.

til
www.fc-moto.de/Icon-Stormhawk

WAS?
Mehrzweck-Kombi
FÜR WEN?
Immer-überall-Fahrer
KOSTET?
Jacke 332,86,
Hose 295,74 Euro



Dunstabzugshauben: An warmen Tagen fließt Frischluft



Fotos: Tilman Sammler

- Anzeige -

DAS KÖNNTE SIE AUCH INTERESSIEREN

Aktuell im Handel +++ Aktuell im Handel +++ Aktuell im Handel +++ Aktuell im Handel +++ Aktuell im Handel



*VERSANDKOSTENFREI bestellen unter www.oldtimer-markt.de
Motorradzeitschriften unter www.motorrad.net

*im Inland



Drunter & drüber

Mit der Lederjoppe durch die dunkle Jahreszeit? Nicht ohne passendes Unterzeug. NEWS stopfte sich mit sieben Second-Layer-Jacken aus.

von **Tilman Sanhüter**
Fotos **Till Ferges**

Opas Norweger-Pullover ist zu kratzig? Macht nichts, denn die einschlägigen Hersteller von Motorradbekleidung haben Alternativen im Programm. „Second Layer“ nennt man die zweite Schicht des Zwiebelprinzips. Also eine Jacke zwischen Funktionsunterwäsche und Motorradkluft. Dabei reicht das Angebot von kuschelig-dick bis

sportlich und hochflexibel. Dazu lässt sich auf Reisen am Gepäck sparen, denn sie funktionieren auch als Freizeitjacke.

Wir probierten sieben Unterzieher mit durchgehendem Frontreißverschluss auf dem Motorrad und beim Wandern im benachbarten Mittelgebirge aus, um uns ein Bild vom Tragekomfort bei Kälte und bei körperlicher Anstrengung zu machen. Nur den Norweger lieben wir dabei im Schrank. 

Das Angebot reicht von kuschelig-dick bis sportlich und hochflexibel



Dane Thor 2

Preis:
116 Euro
Größen:
S bis XL
Farben:
Schwarz
Gewicht:
440 Gramm
(Größe XL)
Material:
Polyester,
Polyurethan

Nimm's leicht: Die Dane Thor 2 punktet mit Leichtigkeit und Elastizität. Die Jacke fühlt sich hauchdünn an und trägt damit unter der Motorradjacke kaum auf, isoliert aber viel besser, als man bei der geringen Materialstärke erwarten würde. Bei leichtem Ausdauersport lässt sie Dampf ordentlich entweichen. Der Kragen ist innen mit Fleece gefüttert, das auch vor Bartstoppeln nicht kuschelt. Beim passiven Sitzen auf dem Motorrad eignet sich die Thor 2 eher für die Übergangszeit als für strenge Nordmänner-Tage.

 **Leicht, sehr elastisch und atmungsaktiv, trägt unter der Motorradjacke kaum auf**

 **Auf dem Motorrad zu dünn für kalte Tage**



Gut aufgehoben: In der Brusttasche sind auch Handys sicher



Auf Zug: Die Bundweite lässt sich flott per Gummikordel regulieren

www.motoport.de

Held Clip-in Thermo Top

Preis:
77,93 Euro
Größen:
S bis 5XL,
Damen S bis 4XL
Farben:
Schwarz
Gewicht:
640 Gramm
(Größe S)
Material:
Polyester,
Polyamid,
Elasthan,
Polypropylen



Deckel drauf: Alleinstellungsmerkmal der Held Clip-in Thermo Top ist die Kapuze, die garstigen Zug aus dem Übergang von Jacke zu Helm aussperrt. Flachnähte beugen Druckstellen am Kopf vor. Die Jacke isoliert sehr ordentlich, Stretchelemente an Armen, oberem Rücken und Hüften lassen genug Bewegungsfreiheit zu. Mit drei Außen- und einer Innentasche bietet Held viel Stauraum. Weniger üppig ist der Platz in den Ärmeln, doch so knubbelt sich kein Stoff unter der Motorradjacke. Die Thermo Top passt zu allen Held-Jacken mit Clip-in-System.

 **Kapuze, günstiger Kaufpreis, breite Größenauswahl, viel Stauraum**

 **Enge Arme und Schultern, lieblose Nähte innen**



Angebunden: Die Jacke lässt sich an der Motorradhose anzippen



Schwarzkäppchen: Die Kapuze schützt Hals und Nacken hervorragend

www.held.de

iXS ICE 1.0 Funktionsjacke

Preis:
69,95 Euro
Größen:
XS bis 4XL
Farben:
Schwarz/
Grau
Gewicht:
460 Gramm
(Größe S)
Material:
Polyester,
Elasthan,
Polyurethan



Viel für wenig: Die iXS ICE setzt auf eine großflächige Windstopper-Membran an Vorderseite und im Schulterbereich. Gut: Auch der Frontreißverschluss ist eigens mit dehnbarem Fleecestoff unterlegt. Besonders angenehm sind die weichen Ärmelbündchen, die Zugluft ordentlich abhalten. Reflexmaterial am Rücken erhöht die Sichtbarkeit im Dunkeln. Der hohe Kragen schirmt ebenfalls gut ab, kann je nach Jackenkragen aber drücken. In der Freizeit gefällt die schicke Optik, Taschen wären dennoch fein.

 **Sauber abschließende Ärmelbündchen, guter Windschutz, günstiger Kaufpreis**

 **Keine Taschen**



Linienwahl: Die iXS trägt wegen der fehlenden Taschen wenig auf



Anschmiegsam: Die Ärmelbündchen sind schön weich und breit

www.ixs.com

Klim Override Alloy

Preis:
220 Euro
Größen:
S bis 3XL
Farben:
Grau, Rot/
Grau,
Schwarz/Grau
Gewicht:
440 Gramm
(Größe S)
Material:
Polyester,
Nylon,
Spandex



Länge läuft: Die Klim Override Alloy ist auffällig lang geschnitten. Feine Sache, denn so bleibt alles wohl verpackt. Falls das beim Sitzen stört, schafft der Zweiwege-Reißverschluss Raum. Die Jacke trägt sich federleicht und ist mit dem Rücken und Arminnenseiten aus dünnem Fleece bei Anstrengung extrem angenehm, da dampfdurchlässig. Am Lagerfeuer friert der von den Flammen abgewandte Buckel relativ schnell. Doppelt schwierig, denn der Preis lässt kaum Budget für heiße Schokolade über. Randnotiz: Die Override Alloy gibt es auch als Hose.

+ Langer Schnitt schützt gegen Zugluft, sehr flexibel, mustergültige Verarbeitung

- Als Freizeitjacke etwas luftig am Rücken, kostenintensive Anschaffung



Dehnfugen: Das Rückenteil der Override Alloy ist in höchstem Maß flexibel



Alternativen: Der Reißverschluss lässt sich von oben und unten öffnen

www.klim.com

Rukka Renwer

Preis:
99,95 Euro
Größen:
XS bis 3XL
Farben:
Schwarz,
Grau
Gewicht:
780 Gramm
(Größe S)
Material:
Polyester,
Elasthan



Rukka auf Kuschelkurs: Die Renwer (für Damen Renwerina) taugt auf dem Krad genauso wie auf der Veranda einer kanadischen Blockhütte. Die winddichte Membran an Brust und Rücken schützt den Torso zuverlässig, das flauschige Innenfutter umschmeichelt die mechanischen Sinne der Haut aufs Feinste. Im Gegenzug ist sie etwas schwerer und trägt sich unter der Motorradjacke sperrig. Im Katalog ist die Jacke als vegan gekennzeichnet. Außerdem kamen bei der Herstellung keine Teddybären zu Schaden.

+ Flauschig und warm, sehr schick als Freizeitkleidung, hohe Fertigungsqualität

- Braucht unter der Motorradjacke viel Platz, wenig Bewegungsfreiheit



Meister Petz darf seinen Pelz behalten: Das Innenfutter ist vegan



Zur Brust genommen: Außentasche für den Schnellzugriff

www.rukka.com/de

Spidi Mission-T

Preis:
129,90 Euro
Größen:
S bis 3XL
Farben:
Schwarz
Gewicht:
520 Gramm
(Größe S)
Material:
Polyamid,
Polyester,
Elasthan



Spidi nimmt's sportlich: Die Mission-T setzt auf einen hohen Elasthan-Anteil und ist ausnehmend flexibel. Trotz des knackig-sportlichen Sitzes schränkt sie die Bewegungsfreiheit nicht ein. Gut für Abenteuer: Mit Polyamid-Verstärkungen an Schultern und Ellbogen ist sie sehr widerstandsfähig. Die Mission-T ist mittleres Element des Spidi-Step-in-Prinzips, bei dem der Fahrer eine leichte Protektorenjacke mit darüber liegenden Schichten für Kälte- und Wetterschutz ergänzen kann. Passt aber auch problemlos unter Jacken anderer Marken.

 **Sportlicher Sitz, dichter Windstopper an der Brust und elastischer, atmungsaktiver Rücken**

 **Hoher Kragen kann in Verbindung mit manchen Jacken drücken, kurzer Schnitt am Bund**



Gut unterlegt: Zugluft durch den Reißverschluss ist kein Thema mehr



Passt genau: Das Material ist ausnehmend dehnbar und sitzt damit exakt

www.spidi.com/eu_de

Vanucci VXU-m3

Preis:
129,99 Euro
Größen:
48 bis 58
Farben:
Schwarz
Gewicht:
560 Gramm
(Größe 48)
Material:
Polyamid,
Elasthan,
Polyester



Mit Louis ins Bett gehen: Die VXU-m3 ist trotz ihres sterilen Namens so muckelig warm wie die Lieblingsbettdecke. Da verzeiht man gern, dass sie etwas dicker aufträgt. Sehr angenehm trägt sich die Jacke wegen des Temperatur regulierendem Outlast-Innenfutter. Gut mitgedacht: Ein langes Fähnchen am Schlitten des Frontreißverschlusses macht ihn auch mit dicken Handschuhen einfach zu greifen. Die CXU-m3 passt als Thermofutter in die Vanucci-Jacke VAJ-M1.

 **Labyrinth an Ärmelbündchen, Outlast-Material, lecker warm**

 **Etwas sperriges, plastikartiges Tragegefühl an Ärmelbündchen**



Tiefe Taschen, viele Kekse: In der Vanucci-Jacke kriegt man gut was mit



Ausgesperrt: Der kalte Fahrtwind verirrt sich im Labyrinth an den Ärmeln

www.louis.de

Spanisch La



Ins Hinterland der spanischen Atlantikküste verirren sich nur hartgesottene Wanderer. Und wo die ihre Stiefel schnüren, finden meist auch Motorradfahrer ihr Glück. Wie in der einsamen und bergigen Sierra de la Demanda.

ppland



von **Angelika & Hans-Michael Engelke** (Text & Fotos)

Sierra de la Demanda – schon mal gehört? Wahrscheinlich nicht. Denn diese abgelegene Region gehört zur Serranía Celtibérica, einer bergigen und menschenleeren Landschaft in Spaniens Norden, die auf Grund ihrer Abgeschiedenheit sogar zusätzliche Hilfen der EU erhält. „Laponia española“ nennen es die Spanier halb scherzhaft – Spanisch Lappland. Urige

Dörfer, Gipfel von über 2000 Metern Höhe, einsame Bergstrecken und skurrile Landstriche, das klingt nach spannenden Motortourten. Also nichts wie hin.

Das sympathische Örtchen Quintanar de la Sierra ist das perfekte Basislager. Auf dessen Campingplatz wurden wir gestern freundlich empfangen, beim Bummel landeten wir in einer einladenden Tapas-Bar. Klar, dass wir den leckeren Rioja probierten, schließlich grenzt das Weinbaugebiet an den Norden der Sierra de la Demanda.

Am nächsten Morgen verlassen wir Quintanar gen Osten und folgen auf der gut ausgebauten CL-117 dem Rio Zumel. Entspannt cruisen wir zwischen dicht bewaldeten Hängen und den saftig grünen Wiesen am Fluss hindurch. Weiße Nebelschwaden wabern noch über dem Gras, in dem die heimischen Kühe bereits kräftig frühstücken.

Bei Molinos de Duero setze ich den Blinker, folge dem Schild in Richtung Vinuesa. Die „Ruta Turística“ schlängelt sich entlang des riesigen Stausees Embalse de la Cuerda

**Ein Hauch von Arizona:
Bei Covarrubias, im Westen
der Sierra Demanda, thronen
beeindruckende Felsformationen
über dem Río Arlanza**



del Pozo und führt hinein nach Vinuesa. Hier scheint das Hostal Urbion schon auf uns zu warten – perfekt für's Frühstück. Zwei Milchkaffee und ein paar fluffige Magdalenas, die spanische Variante der Muffins, landen auf unserem Tisch – das typische spanische Frühstück eben.

Vinuesa entlässt uns wenig später auf die SO-830 gen Norden. Was für eine tolle Strecke! Anfänglich noch breit ausgebaut, steigt der Asphalt immer höher in die Berge und wird stetig schmaler. Erste schroffe Felsen begleiten uns rechts und links der Straße, die zwischendurch den Blick freigibt auf die steilen Hänge und felsigen Gipfel der Sierra. Rotweiß gestreifte Stangen rechts und links zeugen davon, dass hier im Winter eine Menge Schnee liegen kann. Wen wundert's: Bald überqueren wir den 1753 Meter hohen Pass Puerto de Santa Ines, auf

dessen umliegenden Berghängen regelmäßig Skifahrer über die Pisten wedeln.

Mit dem 1592 Meter hohen Puerto de Montenegro überqueren wir die Grenze zur Provinz La Rioja. Es geht hinab ins Tal des Najerilla. Mitten im Kernland der Sierra de la Demanda wird uns wieder bewusst, wie einsam es tatsächlich ist. Wir sehen unzählige leerstehende und verfallene Höfe und Weiler. Die jungen Menschen zog und zieht es an die deutlich belebtere Küste Nordspaniens oder gleich in die Metropolen wie Saragossa oder Madrid.

Nichts und niemand, außer einem klapprigen Lieferwagen

Lust auf ein Picknick am Wasser? Dann ab ans Ufer des durch den Najerilla gespeisten Stausees Embalse de Mansilla. Wir zehren aber noch von unseren Magdalenas,

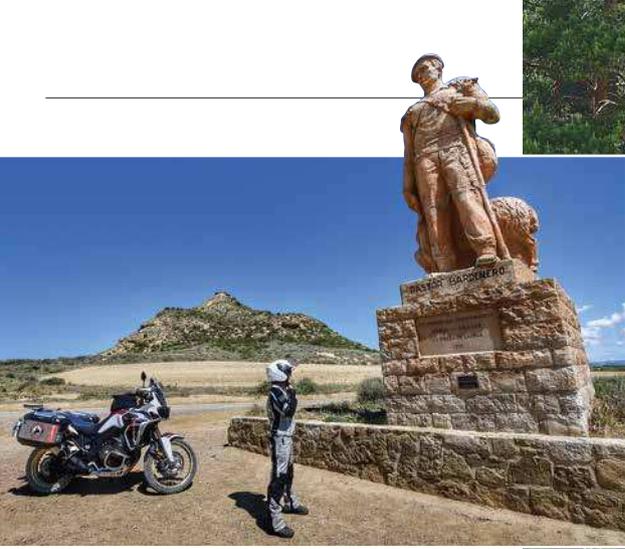
biegen in Richtung Norden auf die LR-113 ab und genießen die herrlich kurven- und kehrenreiche Strecke entlang des Flussbetts. Außer einem klapprigen Lieferwagen ist auch hier nichts und niemand unterwegs. Ein kurzer Dreh am Gas, und der Laster wird schnell im Rückspiegel kleiner.

Nördlich von Anguiano wird das Land flacher, die wild gezackte Straßenführung beruhigt sich und wir rollen durch riesige landwirtschaftlich genutzte Flächen hindurch. Bei Bobadilla heißt es links abbiegen und durch die Ebene den Weg nach Santo Domingo de la Calzada abkürzen. Vor ein paar Jahren fuhr ich den kompletten Camino de Santiago entlang, den Jakobs-Pilgerweg. In Santo Domingo de la Calzada machten wir wegen des „Hühnerwunders“ halt: Wo gibt es sonst schon einen bewohnten Hühnerstall inmitten einer Kathedrale?

**Kiki hat Schiss: Die Aussicht am
Mirador de San Francisco oberhalb
der Steilwand gibt's nur in Bauchlage**



**Olá! Besuch aus Alemania ist
in der Knüste nicht alltäglich**



Schäfer in der Wüste: An den Pastor Bardenero, den Hirten der Bardenas, erinnert die mächtige Statue in der kargen Landschaft



Rundfahrt um die eiszeitlichen Seen: Mitten in der Sierra de la Demandā bei Neila locken die kurvenreichen Traumstrecken des Naturparks

Was für eine schräge Geschichte: Einst pilgerte eine fromme Familie durch den Ort. Die Wirtstochter fand deren Sohn attraktiv, er wies sie jedoch ab. Aus Rache dichtete sie ihm einen Kirchendiebstahl an, worauf er gehängt wurde. Als die Eltern auf dem Rückweg wieder durch den Ort kamen, lebte der Sohn immer noch am Galgen. Bestürzt schilderten sie das dem Richter, der gerade beim Mahl saß. Seine Antwort: „Der ist so tot, wie die beiden Hühner auf meinem

Teller.“ Und flugs sprangen die beiden Grillhühnchen auf und flatterten davon. Der Sohn wurde gerettet, die Wirtstochter hingerichtet. Zum Dank an die Hühner lebt seitdem ein munteres gefiedertes Paar quasi mitten auf dem Altar in der Kathedrale. Klar, dass Kiki und ich uns nach deren Wohlergehen erkundigen.

Bis Belorado folgen wir dem Camino durch das Tal und damit der schnurgeraden Landstraße. Aber kaum nehmen wir erneut Kurs

Wir passieren unzählige verfallene Höfe und Weiler. Die Jugend ist in die Städte geflüchtet

- Anzeige -



Aus Lust an der Freiheit!

**Jetzt bestellen!
112 Seiten prall gefüllt mit
Abenteuer. Nur 5,80 Euro!**

Damit Träume wahr werden. Das Magazin mit spannenden Berichten aus nah und fern. Mit Praxis-Tipps und Storys aus der bunten Szene der Motorrad-Abenteurer.

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

motorradabenteuer.de



Western von gestern: Die Sierra und die angrenzenden Bardenas dienen unzähligen Hollywoodkrachern als Kulisse

Die Straße schlängelt sich durch ein Felsenlabyrinth und folgt dem tief ausgewaschenen Flussbett



auf die Kernregion, ändert sich auch der Charakter der Landschaft. Erneut geht es hinauf zur Gebirgskette der Sierra, unzählige Kurven und Kehren später erreichen wir den Puerto del Manquillo.

Die Berge um den 1400 Meter hohen Pass gelten als Wanderparadies. Von oben aus sind nicht nur einige Strecken ausgeschildert, hier beginnen auch spannende Mountainbiketouren quer durch die Sierra. In Richtung Süden stürzen wir uns wieder vom Pass herunter und, nehmen Kurs auf Salas de los Infantes im Tal des Río Arlanza.

Würde ich in Salas links abbiegen auf die CL-117, wären wir nach gut 15 Kilometern wieder am Start in Quintanar. Wollen wir aber nicht. Erst steht noch eine weitere Runde um den Höhenzug Peñas de Cervera auf unserem Plan. Die abwechslungsreiche Strecke führt nicht nur durch ein Flusstal in das schöne Örtchen Covarrubias, sondern auch nach Santo Domingo de Silos.

Seit gut 1000 Jahren steht dort das gleichnamige Kloster, eines der berühmtesten und kunsthistorisch bedeutendsten Spaniens. Auch Kiki und ich werfen einen Blick in das

zugehörige Museum und in die über 300 Jahre alte Apotheke des Klosters. Die von den Mönchen produzierte CD „Chant“ mit Gregorianischen Gesängen war 53 Wochen lang unter den Top 100 in den US-Charts und bekam dreimal Platin. Wir kaufen uns auch eine im Museum.

Desfiladero del rio Mataviejas, so nennt sich die Schlucht zwischen dem Kloster und dem Örtchen Carazo. Die herrlich kurvenreiche BU-910 schlängelt sich durch das Felsen- und Stein-Labyrinth und folgt dem tief ausgewaschenen Flussbett. Es ist schon eine ganz besondere Gegend hier. Und, wer hätte es gedacht, den Freunden der klassischen Italo-Western nicht unbekannt.

Hier schoss sich schon Clint Eastwood den Weg frei

In einem der besten Filme von Sergio Leone, in „The Good, the Bad and the Ugly“, recht unglücklich als „Zwei glorreiche Halunken“ übersetzt, schießt sich das Dreamteam Clint Eastwood, Lee van Cleef und Eli Wallach durch den vermeintlichen Südwesten der Vereinigten Staaten, der in Wirklichkeit genau hier im Südwesten der Sierra de la Demanda liegt. Mit der Passage durch die Desfiladero del Rio Mataviejas machen wir die Runde für heute komplett.

So einsam und verlassen die Sierra de la Demanda ist, so urig und außergewöhnlich



Augen auf: Überraschende Werke am Straßenrand in Spanisch Lappland

Globale Heimat



Foto: Frank Sachau

► **Global Adventure Tours** legt in diesem Jahr einen Schwerpunkt seiner Reisen auf hiesige Gefilde. Zwischen Mai und Oktober steuert Dr. Stefan Slovik im Rahmen der „Schatzkammer-Sondertouren“ 13 deutsche Landschaften an, vom Harz bis ins Allgäu und von der Eifel bis zum Erzgebirge. Die Trips dauern zwischen vier und 14 Tage, im Mittelpunkt steht immer ganz viel Kultur. Die Fahrerei zwischen den Besichtigungen wird eher gemütlich ablaufen.

www.gat-motorradreisen.de

Bierselig

► **Eine Motorradreise** ganz im Zeichen von kühlen Blondens startet „Motorrad und Urlaub“ vom 13. bis 19. Juni und vom 15. bis 21.

August. „Biker, Bier und hohe Berge“ soll allerdings nicht zum Gelage ausarten. Vielmehr steuert man abends entweder eine Brauerei mit Übernachtungsmöglichkeit oder ein Hotel nahe einer Brauerei an, wo die Teilnehmer dann beim Abendessen lokale Biere verkosten. Natürlich kommt der Fahrspaß tagsüber nicht zu kurz, dafür sorgen Großglockner, Nockalmstraße oder Gerlospass. Die Tour kostet pro Person 999 Euro, sechs Übernachtungen mit HP inbegriffen.

www.motorrad-und-urlaub.at



Standortnah



► **Ganz frisch** aus der Druckerpresse kommt der Katalog 2021/22 vom rm-reiseteam. Neu im Programm sind Kurztouren von vier bis acht Tagen Dauer in Deutschland, etwa auf die Schwäbische Alb, in den

Bayrischen Wald, in die Voralpen oder über die Deutsche Alleenstraße von Rügen nach Thüringen. Dazu kommen eine Tour durch den Schweizer Kanton Wallis und eine 16-tägige Baltikum-Reise.

www.rm-reisetam.de

Irgendwo im Nirgendwo:
Die Routen der Sierra
sind menschenleer,
aber nie eintönig



Schräglagentrainer: Auf der LR113 bei Anguiano gibt's kostenlose Tipps für die perfekte Linie

sind die Bardenas Reales. Die als Naturpark geschützte Halbwüste liegt zwei Motorradstunden östlich von Quintanar de la Sierra.

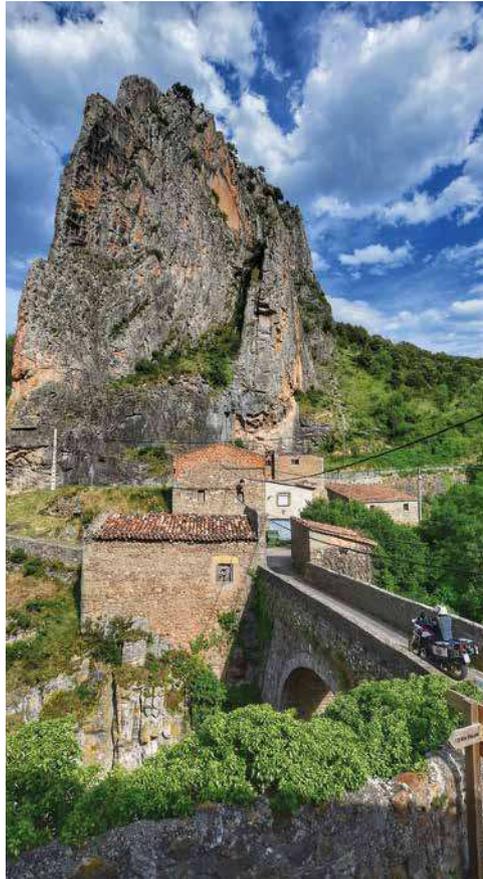
Zwar gibt es auch in Villafranca direkt am westlichen Rand der Bardenas einen Campingplatz, aber allein schon wegen der abwechslungsreichen Strecke wollen wir den Abstecher in die Bardenas von der Sierra de la Demanda aus fahren. Die führt über viele Kilometer entlang die SO-615. Es ist schon fast müßig zu erwähnen, dass uns auch diese herrliche, kurvenreiche Landstraße durch nahezu menschenleere Berglandschaften und einsame Täler führt – wie so viele Routen im Iberischen Gebirge.

In Marcilla angekommen, gönnen Kiki und ich uns erstmal im Schatten des Castillo mitten im Dorf zwei leckere Café con leche. Natürlich können wir nicht widerstehen, als wir entdecken, dass es in der Bar auch köstliche Churros gibt. Bei den süßen länglichen Krapfen, einer echten spanischen Spezialität, können wir einfach nicht widerstehen. Die lassen sich übrigens auch prima in heiße Schokolade tunken, aber der süße Kaffee tut's auch.

Gut gestärkt steuern wir Arguedas an. Der Ort gilt als Einfallstor in die Bardenas Reales, ganz in der Nähe ist das kleine Informationszentrum des Parks, wo es Karten und Infos gibt. Von hier führt die Piste mitten hinein in die Halbwüste.



In den Fußstapfen der Saurier: In Salas de los Infantes wirbt ein Dino fürs Spuren-Museum



Charmante Gemeinde: Das Bergdorf Anguiano lockt mit bezaubernder Lage und allerlei Sehenswertem

Reise Info

Allgemein: Die Sierra de la Demanda ist eine Berglandschaft im Nordwesten des Iberischen Gebirges, etwa 150 Kilometer südlich der Biskaya. Sie liegt hauptsächlich in den Regionen Castilla y León und La Rioja. Der höchste Gipfel ist der Pico San Lorenzo mit rund 2270 Metern. Größere Dörfer gibt es lediglich in den Randgebieten. Die östlich liegenden Bardenas Reales sind eine europaweit einzigartige Wüstenlandschaft mit schroffen Felsen, Canyons und Tafelbergen. Sie entstand durch ein spezielles Mikroklima mit heißen Sommern, langen Trockenperioden und dem starken Windphänomen „Cierzo“. Sowohl die Sierra als auch die Bardenas lassen sich perfekt mit dem Motorrad entdecken und sind grandiose Wanderziele.

Anreise/Zeitaufwand: Wer nicht mit viel Zeit im Gepäck quer über die Pyrenäen anreist, nimmt die Strecke via Lyon und Bordeaux und überquert an der Küste bei Irun die spanische Grenze. Dann geht es über Vitoria-Gasteiz durch das Baskenland. Wer direkt die Bardenas Reales ansteuert, hält sich ab der Grenze in Richtung Pamplona. Vor Ort sollte man wenigstens eine Woche verbringen. Mit ein paar Tagen mehr lässt es sich noch prima bis in die Picos de Europa touren oder es lassen sich noch ein paar Fahrtage in den Pyrenäen einplanen.

Beste Reisezeit: Ab Mitte Mai bis Mitte September können wir auf jeden Fall empfehlen. Mit ein bisschen Glück erwischt man auch im Herbst noch ein paar schöne Tage. Grundsätzlich sollten in den Bergen warme und wasserdichte Mopped-Klamotten dabei sein.

Besonders sehenswert: Neben der vorgestellten Route empfehlen wir einen Abstecher in das etwas westlich liegende Burgos, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, mit der beeindruckenden historischen Altstadt. Gleiches gilt für Logroño nordöstlich der Sierra de la Demanda. Praktisch ist es, dort eine Übernachtung einzuplanen, da man in den vielen Bodegas der Stadt die köstlichen Weine des Anbaugebietes Rioja probieren kann.

Essen & Trinken: Rioja gehört zu den bedeutendsten Weinbaugebieten in Europa, über 20000 Winzer produzieren überwiegend klassische Rotweine. Die passen natürlich perfekt zu den traditionell einfachen und deftigen Fleischgerichten Nordspaniens. Hier haben uns besonders die Paprikahartwürste gemundet, die „Chorizos“. Die lassen sich perfekt mit frischem Brot und Salat genießen, sie landen aber auch regelmäßig als Einlage in der Fabada, einem Eintopf aus weißen Bohnen und weiteren wechselnden leckeren Zutaten.

Unterkunft: Das Angebot ist überschaubar, über die üblichen Portale lässt sich aber immer etwas finden. Uns hat der Campingplatz Camping Arlanza in Quintanar de la Sierra gut gefallen.

Karten: Perfekt ist der Marco Polo Reiseatlas Spanien und Portugal 1:300000. Dank Spiralbindung lassen sich Seiten herausnehmen und ins Kartenfach falten, 376 Seiten, 14,99 Euro.

Internet: Reichhaltig ist das offizielle spanische Tourismusportal www.spain.info. Speziell über Kastilien und Leon informiert www.turismocastillayleon.com, allerdings nur in Spanisch und Englisch.



Kopflös: Auch Santo Domingo de Silos überrascht mit kuriosen Kunstwerken

Bald endet der feste Belag, aus dem Weg wird eine Schotterstrecke. Ist es halbwegs trocken, lässt sie sich auch mit jedem Straßenmotorrad befahren. Es gibt ein paar kleine Abzweigungen, der Hauptweg durch den Park ist jedoch nicht zu verfehlen: Gleich neben der Fahrbahn weisen gelbe Pfeile stets in die richtige Richtung.

Mit einer hohen Staubfahne hinter uns düsen wir durch das karge Land. Rechts und links fällt unser Blick auf die rötlich-braunen Tafel- und Spitzberge, die den Bardenas ihr markantes Bild verleihen. Fast könnte man meinen, wir wären in Arizona unterwegs. Es geht zwischen ausgetrockneten Bachbetten und scharfkantigen Felsabbrüchen hindurch. Urige Felsformationen wachsen neben dem Schotter direkt in den Himmel, Staub legt sich als feine Schicht auf die Honda.

Bizarre Felsen wachsen neben dem Schotter in den Himmel

Immer seltsamer wird die Landschaft, tiefe Gräben durchziehen den Boden. Am Horizont ist nichts außer den Tafelbergen und spitzen Felsen zu sehen. Ein paar schmale Pisten zweigen rechts und links ab, nicht viel mehr als Pfade. Auch wenn es gerade mit einer Reiseenduro recht verlockend erscheint, ihnen zu folgen – besser nicht! Polizei und Naturschutzbehörden kontrollieren regelmäßig, nicht selten auch vom Hubschrauber aus. Wer dann auf verbotenen Pfaden erwischt wird, muss kräftig sein Sparschwein plündern.

In Carcastillo, nordwestlich der Bardenas Reales gelegen, nimmt uns wieder die Zivilisation auf. Entlang des Rio Aragón steuern wir zurück in Richtung Marcilla. Dass wir für den Rückweg in unser Basislager erneut die schöne SO-615 wählen, macht gar nichts. In der anderen Richtung befahren, sorgt sie für völlig neue Eindrücke.



Bars, Bodegas und ein Benediktinerkloster: Santo Domingo de Silos ist immer einen Abstecher wert





Naherholung im Spessart

Der Gewinner des Hotel-Gutscheins darf sich auf zwei Nächte für zwei Personen im Landhotel Betz im Bad Soden-Salmünster freuen.

Mitten in Deutschland: Hessen hat für Motorradfahrer viel zu bieten. Ein zentraler Ausgangspunkt für interessante Touren ist das Landhotel Betz in Bad Soden-Salmünster

Mitten in Hessen, umgeben von den Naturparks Spessart und Vogelsberg, liegt das Landhotel Betz in einem perfekten Motorradrevier mit wenig Verkehr und noch weniger Ampeln. Auch die Rhön liegt im Bereich der insgesamt sechs Touren, die man sich von der Webseite herunterladen kann.

Das Haus ist auf Kurzurlauber gut eingestellt und bietet besonders für Motorrad-

fahrer attraktive Angebote und Arrangements, auch große Gruppen sind willkommen. Nach der Tour darf man sich bei herrlichem Panoramablick auf regionale Speisen freuen und lässt dann den Abend auf der Terrasse oder in der Kneipe ausklingen..

Ihr und die Leser unserer Schwesterzeitschrift TOURENFAHRER habt hier die Gelegenheit, einen Gutschein für zwei Übernachtungen mit Halbpension für zwei Personen im Doppelzimmer im Landhotel Betz zu gewinnen. Ihr müsst lediglich folgende Frage beantworten:

„Wieviele Zimmer des Landhotel Betz sind mit Balkon ausgestattet?“

Die Antwort darauf und alle weiteren Details zum Landhotel Betz in Bad Soden-Salmünster im Spessart findet ihr auf

www.tourenfahrer-hotels.de. Teilt uns die Lösung unter dem Stichwort „Partnerhaus“ per E-Mail, Fax oder Postkarte an folgende Adresse mit:

Syburger Verlag, Hertinger Straße 60, 59423 Unna, Fax 02303/98559, E-Mail: partnerhaus@syburger.de

Bitte gebt eure vollständige Adresse und Telefonnummer an. Einsendeschluss ist der 5. Februar 2021. Den unter allen richtigen Einsendungen gezogenen Namen des Gewinners veröffentlichen wir in MOTORRAD NEWS 4/2021. Rechtswege sind natürlich ausgeschlossen.

Gewinnerin aus Motorrad News 12/20:

Leserin **Ute Gedenk** aus Remscheid hat den Hotel-Gutschein für das Hotel zur Post in Waldbreitbach im Westerwald gewonnen.

■ **Der Birkenhof** liegt auf der sonnenverwöhnten Südseite der Alpen. Direkt vor der Haustüre beginnt der Dreiländer-Kurvenspaß durch Österreich, Italien und Slowenien. Nach der Tour noch ein Sprung in den solarbeheizten Pool oder doch gleich auf der Sonnenterrasse den herrlichen Ausblick bei einem frisch Gezapften genießen? Für den nächsten Tag gibt's wieder viele Tipps von der Chefin.



Hotel-Pension Birkenhof – Kärnten
Höfling 1, A-9640 Kötschach-Mauthen
Telefon +43 4715 7715
www.sonnenseite.at

■ **Opatija liegt im Nordosten Istriens** in der Kvarner Bucht. Einen fantastischen Blick auf die Inseln Krk und Cres bietet das ruhig gelegene Viersterne-Hotel Villa Kapetanovic. Seit vielen Jahren genießen Motorradfahrer aus ganz Europa die herzliche Gastfreundschaft und die kulinarischen Spezialitäten. Hausherr Kruno Kapetanovic und sein Team sprechen fließend Deutsch, Englisch und Italienisch.



Hotel Villa Kapetanovic – Kroatien
Nova cesta 12A, HR-51410 Opatija
Telefon +385 51 741355
www.villa-kapetanovic.hr



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



Bereits erschienen ist die 25. Ausgabe des TOURENFAHRER-Hotel-Specials, wie gewohnt als kostenlose Beilage zum TOURENFAHRER. Die Ausgabe mit den deutschen TF-Partnerhäusern lag dem April-Heft bei, das Hotel-Special mit den TF-Hotels in unseren europäischen Nachbarländern dem Mai-Heft. Beide können unter der neuen Adresse magazine.tourenfahrer.de nachbestellt werden.

Ihr findet das Hotel-Special auch unter www.tourenfahrer-hotels.de

Weißes Gold

Norddeutschlands Herausforderung für echte Spurensucher: Ein mittelalterlicher Handelsweg verbindet auf äußerst abwechslungsreiche Art die Salzstadt Lüneburg mit der Ostseeküste.



Auf historischem Pflaster: Mit heutigen Federbeinen ein echtes Fahrerlebnis, mit eisenbeschlagenen Rädern damals eine Tortur

von **Frank Sachau** (Text & Fotos)

Natriumchlorid sorgt seit Menschengedenken für Macht und Reichtum. Besser bekannt als Stein- oder Meersalz, war das „weiße Gold“ über Jahrtausende kostbares Gewürz und wichtigstes Konservierungsmittel. Ein Fass Salz reichte zum Pökeln von fünf Fässern Heringen. Wo könnte man eine Tour entlang der Alten Salzstraße besser beginnen als am Deutschen Salzmuseum in Lüneburg?

In dem von zwei Armen der Ilmenau umschlossenen historischen Zentrum zeugen die prächtigen Giebelhäuser und der alte Salzkran noch heute vom raschen wirtschaft-

lichen Aufschwung der Salinenstadt. Das hier gewonnene Salz wurde auf Karren über die „via regia“, den Königsweg, nach Lübeck transportiert. Im Mittelalter dauerte die beschwerliche Reise 20 Tage, bevor es die Koggen der Hanse in alle Welt verschifften.

Im nicht weit entfernten Scharnebeck entstand 1974 im Verlauf des Elbe-Seitenkanals eines der weltgrößten Schiffshebewerke, um die Elbe mit dem Mittellandkanal bei Wolfsburg zu verbinden. Anders als die künstliche Wasserstraße, die schnurgerade zur Elbe strebt, biegen wir in die feuchten Niederungen der mäandrierenden Neetze ab.

Kurven aller Güteklassen schicken uns durch die typisch norddeutschen Knick-

landschaften – auf Wällen gepflanzte Baumreihen, die die Felder vor dem ewig wehenden Wind schützen. In Hohnstorf gelangen wir auf die B 209 und mit ihr über die breite Elbe von Niedersachsen ins schleswig-holsteinische Lauenburg. Die geschäftstüchtigen Stadtväter kontrollierten die Land- und Wasserwege und forderten, sehr zum Ärger Lüneburgs und Lübecks, hohe Zölle auf das Salz, das im kleinen Nest Schnakenbek mit Kähnen über den Strom gebracht wurde.

Das Kopfsteinpflaster der Salzstraße ist ein Erlebnis

Wir kehren dem Elbufer unsere Rücklichter zu und begeben uns auf die alte Trasse der „trockenen“ Salzstraße, die bis kurz vor Lüttau ab und zu noch Kopfsteinpflaster bietet. Mit den heutigen Federbeinen ist es ein echtes Fahrerlebnis, mit eisenbeschlagenen Rädern muss es im Mittelalter eine Tortur gewesen sein.

1398 wurde die „nasse“ Salzstraße geboren, es begann die Verschiffung auf dem Stecknitz-Kanal, dem heutigen Elbe-Lübeck-Kanal. Die von hohen Pappeln gesäumte Wasserstraße ist einer der ältesten schiffbaren Kanäle Nordeuropas und galt einst als technische Meisterleistung.

Nach einem Besuch der kleinen Fähre im idyllischen Flecken Siebeneichen verabschieden wir uns vorerst vom Kanal und steuern Gut Wotersen an. Das stattliche Herrenhaus mit seinen Nebengebäuden

Hoteltipp



Landhotel Klempau

Das gastliche Haus zählt zu den ältesten Gasthöfen Deutschlands mit langer Familientradition. Zusammen mit dem angeschlos-

senen Ristorante Leonardo bietet es sich als idealer Ausgangspunkt für Fahrten in den Naturpark Lauenburgische Seen und ins Biosphärenreservat Schaalsee an.

DZ mit Frühstück ab 94 Euro.

Lübecker Straße 5 – 7

23628 Krummesse

Fon 04508 / 264

www.hotel-klempau.de



Lübecks Wahrzeichen: Das Holstentor, eingerahmt von den Türmen der Kirchen St. Petri und St. Marien

**Salinenstadt
Lüneburg:
Das Deutsche
Salzmuseum
informiert über
Gewinnung und
Handel des
weißen Goldes**



Mittendurch: Die Ilmenau strömt durch das historische Wasserviertel Lüneburgs und bildet seit dem Mittelalter die Verbindung zur Elbe



Eine Etage höher, bitte: Das Schiffehebewerk in Scharnebeck überwindet 38 Meter Höhenunterschied – und zählt zu den größten der Welt

war Mitte des 18. Jahrhunderts Wirkungsstätte von europaweit politisch aktiven Adligen. Mit Diplomatie hatte der Spötter Till Eulenspiegel nichts an der Narrenkappe. Im von engen Gassen durchzogenen Möllner Ortskern erinnert eine Bronzestatue an den scharfzüngigen Sohn der Stadt.

Das benachbarte Ratzeburg wurde durch den Welfenherzog Heinrich der Löwe bekannt, der auf der Inselstadt einen mächtigen Dom erbauen ließ. Doch statt den romanisch gestylten Backsteinbrocken aufzusuchen, ziehen wir an der südlichen Spitze des Ratzeburger Sees die Zündschlüssel und gönnen uns einen feisten Erdbeerbecher am gut besuchten Motorradtreff Pelz-Eis.

Kurz darauf geleitet uns die B 208 hinaus aufs Land zurück an den Elbe-Lübeck-Kanal. Und irgendwann, nach einer Wald-durchfahrt, einem kleinen Dorf oder hinter einem Knick tauchen die mächtigen Türme der Lübecker Altstadt aus dem Dunst auf. Um 800 von slawischen Siedlern zwischen zwei Travearmen als „Liubice“ gegründet, vergingen rund vier Jahrhunderte, bis das aufstrebende Lübeck das Stadtrecht erhielt. Mit Gründung der Hanse wirtschaftlich und politisch äußerst erfolgreich, musste der Wohlstand gesichert werden. Von der

einstigen Stadtbefestigung überdauerte das weltberühmte Holstentor.

Wir streben der Ostsee entgegen und erreichen bald Lübecks schöne Tochter Travemünde, wo die Trave ins Meer strömt. An der Priwall-Mole klappen wir die Seitenständer aus: Hier ging die stolze Viermastbark „Passat“ 1961 für immer vor Anker, weil ihr Schwesterschiff „Pamir“ traurige Berühmtheit erlangte, als es vier Jahre zuvor bei einem Hurrikan mit fast der gesamten Mannschaft unterging. Aus Sicherheitsgründen wurden die von den Seefahrern wegen ihrer Schnelligkeit „Flying P-Liner“ bezeichneten Frachter aus dem Verkehr gezogen. Seither gilt der letzte Kap-Hoorn-Segler als Travemündes Wahrzeichen.

Mit leckeren Fischbrötchen in den Händen und viel Phantasie in den Köpfen, stellen wir uns ein beeindruckendes Bild vor: Bis an den Rand mit Salz beladene Hansekoggen schipperm gemächlich Richtung offene See. Die unförmigen, mehrere Stockwerke hohen Fähren, die heutzutage mit wummernden Dieselmotoren Menschen und Autos nach Skandinavien befördern, haben bestimmt keine Fässer mit „weißem Gold“ an Bord, denn die Zeit der „Alten Salzstraße“ ist längst vorbei.



Kurven aller Güteklassen schicken uns durch die typisch norddeutsche Knicklandschaft

Reise Info

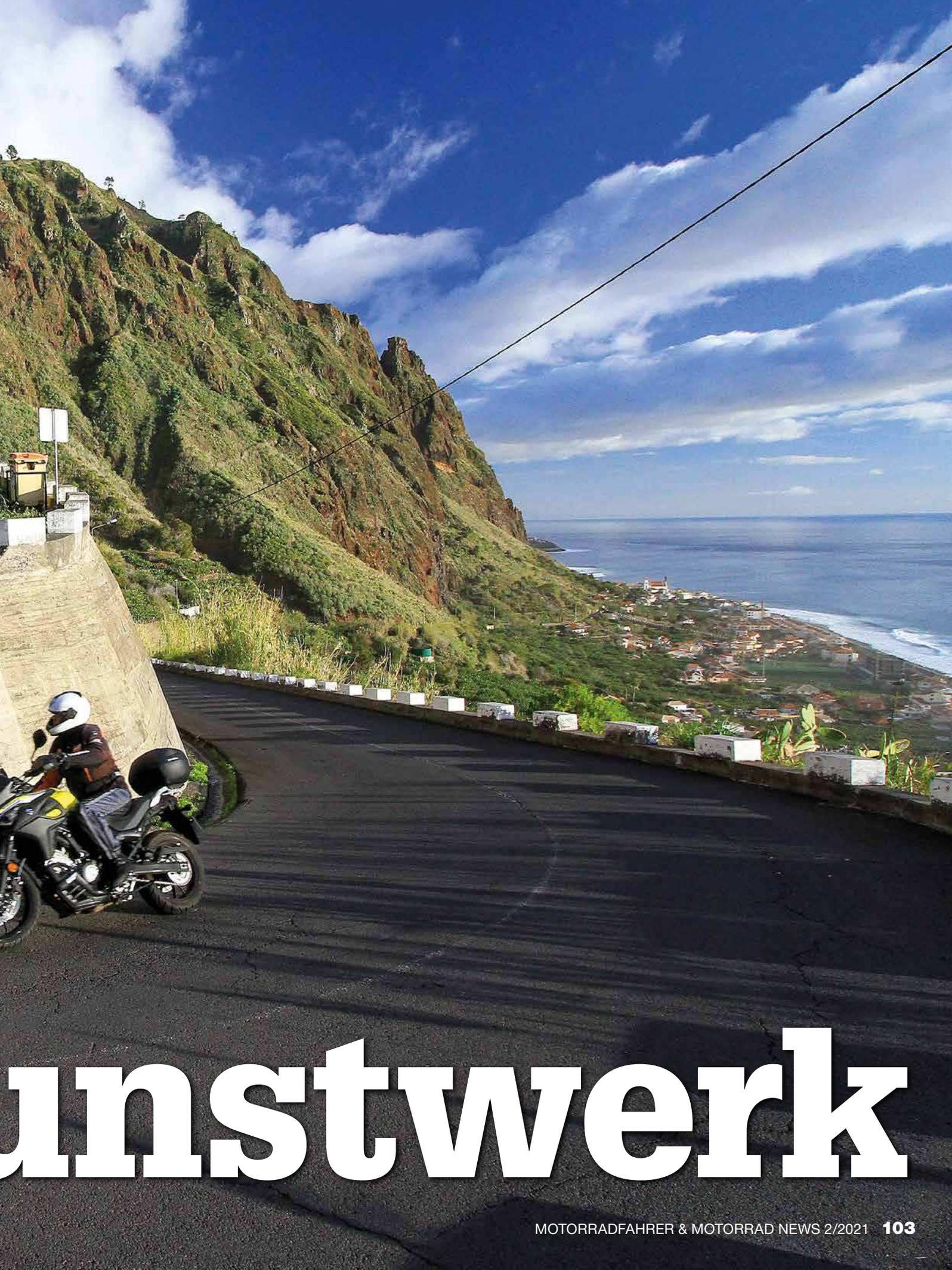
Streckenlänge: 140 Kilometer
Dauer der Tour: Tagestour
Allgemeines: Eine auch für Anfänger entspannte Tour auf überwiegend verkehrsarmen Straßen vom nördlichen Rand der Lüneburger Heide, entlang alter und junger Kanäle in das historische Zentrum der Weltstadt des Marzipans Lübeck und weiter bis an den Ostseestrand. Ohne große Anstrengungen wechselt man aus Niedersachsen über die Elbe nach Schleswig-Holstein, fährt zwischen Wäldern, Seen und Dörfern und erlebt dabei eine spannende Zeitreise durch verschiedene Epochen.
Anreise: Lüneburg erreicht man am Besten über die A39 oder die Bundesstraßen 4, 209 oder 216.
Reisezeit: Anfang Mai bis in den Oktober
Karten: ADAC Straßenkartenset Deutschland 2020/21. Zehn Doppelblätter im Set, 1:200 000, www.adac.de, 14,95 Euro.
Informations: Interessengemeinschaft Tourismus e.V., Postfach 1114, 23871 Mölln www.ferien-lauenburgische-seen.de
Motorradtreff: Eis-Pavillon Pelz Schlosswiese 1, 23909 Ratzeburg www.eis-pelz.de
Museum: Deutsches Salzmuseum Sülfmeisterstraße 1, 21335 Lüneburg www.salzmuseum.de
 Dienstag bis Sonntag von zehn bis 17 Uhr geöffnet, Eintritt acht Euro





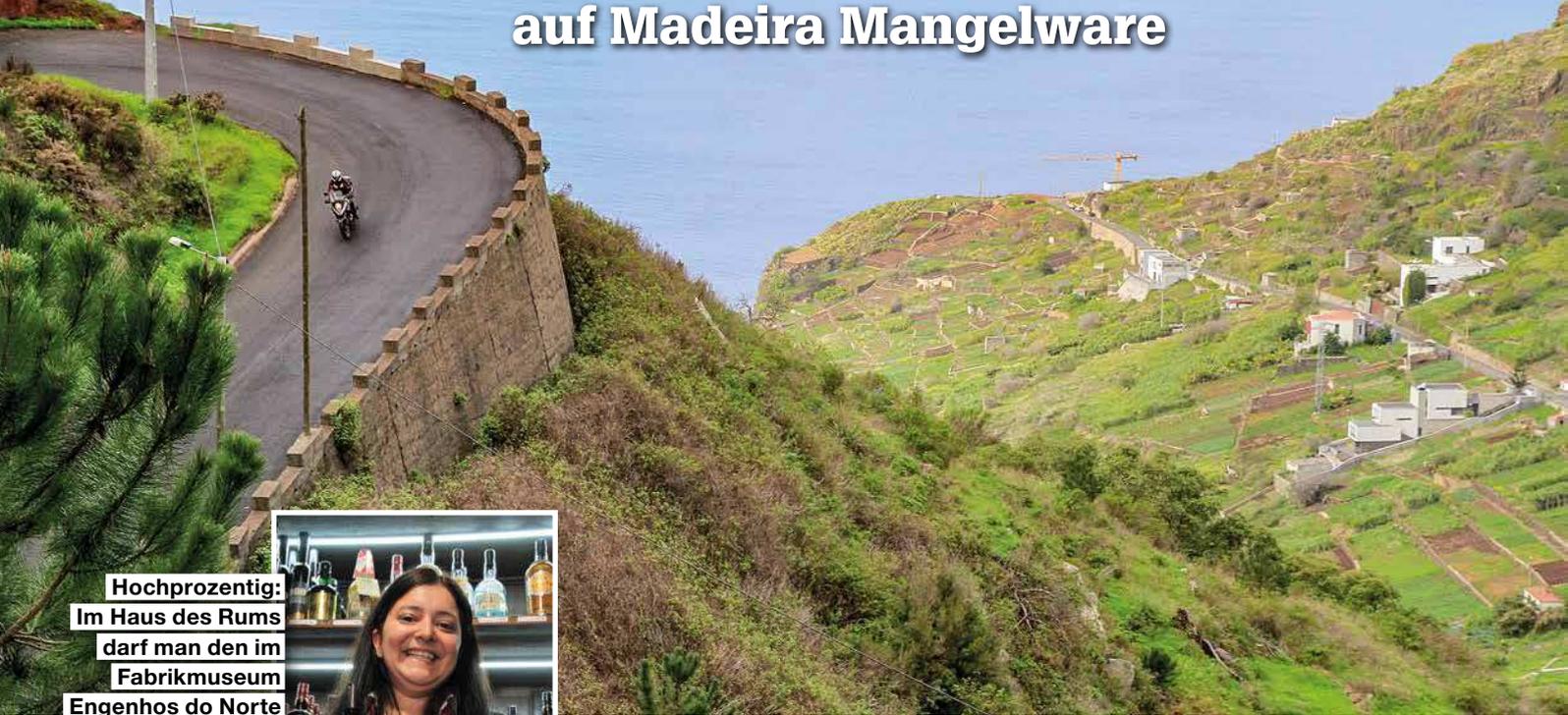
Früher als Rentner- und Blumeninsel verspottet, ist Madeira vor allem eins: spektakulär. In dem zerklüfteten Wandererparadies mitten im Atlantik finden natürlich auch winterflüchtende Motorradfahrer ihr Glück.

Kurvenku



unstwerk

Richtungswechsel folgen im Sekundentakt. Geraden sind auf Madeira Mangelware



**Hochprozentig:
Im Haus des Rums
darf man den im
Fabrikmuseum
Engenhos do Norte
destillierten Zucker-
rohrsaft probieren**



Ökawaschanlage: Auf den alten Wegen prasselt der Wasserfall noch direkt auf die Straße

von **Martina Oetzel** (Text & Fotos)

Unsere Freundschaft erzählt von milden Temperaturen, den Schönheiten der Blumeninsel und unzähligen Kurvenkombinationen im Sekundentakt. „Die längste Gerade Madeiras ist die Landebahn des Flughafens“, lockt Reiner. Eine Schwärmerei, die uns abheben lässt: Im weiten Bogen fliegt der Pilot eine große Schleife über die Insel. Als würde er uns die unzähligen Kurven zwischen den Berggipfeln zeigen wollen. Der Vorgeschmack passt. Damit wir uns wieder an die Schräglage gewöhnen können, fliegt der Airbus tief an der Insel vorbei und steuert im kreisrunden Bogen auf die Landebahn zu. Das war wohl seine Ideallinie für Madeiras ins Meer hineingebaute Landebahn.

T-Shirt Wetter empfängt die Urlauber, locker hängen die Motorradjacken auf der Schulter. Die Leute tragen ein Lächeln auf den Lippen, die Griesgrämigkeit ist in Deutschland geblieben. Palmen wedeln im Wind und eine Blütenpracht bereichert die Landschaft.

Wie verabredet stehen am nächsten Morgen die beiden vorgebuchteten Suzuki V-Strom vor der Tür, niegelagert zum Discount-Mietpreis. Das Probesitzen auf den von rentingmadeira bereitgestellten

Motorrädern fühlt sich an, als würde man kaiserliches Polster beehren. Auch die Sitzhöhe passt. Die Steigerung erfolgt nach Verlassen des Ort Caniço: Königliche Wege, wie gemacht für Motorradfahrer, fliegen an uns vorbei.

Der Weg schlängelt sich auf der ER102 immer höher, der Asphalt ist perfekt, und die Aussichten auf die Insel rauschen bei schönster Schräglage vorbei. Wie der Flieger kurven wir dem Rollfeld in Santa Cruz aus den Bergen entgegen. Nur unten durch: Bis zu 120 Meter hohe Pfeiler tragen 1020 Meter der Landebahn bis weit in das Meer hinein. Im Jahre 2000 musste man den „Flugzeugträger“ auf 2777 Meter verlängern, um größeren Maschinen eine Landung zu ermöglichen.

Von den Bergrücken schauen wir auf die zerklüftete Küste

Die niederschlagsarme und weitgehend baumlose Halbinsel Ponta de São Lourenço lässt herrliche Ausblicke auf die zerklüftete Küste zu. Eine mit Bergrücken und Fernsicht geprägte Strecke verringert unsere Geschwindigkeit massiv. Schauen statt Schräglage wird zum Programm, bis die Wendeschleife das Bummeltempo beendet. In das Revier der Wanderfreunde wollen wir nicht eindringen.



Weitblick: Aus den Bergen kann man Santa Cruz mit seinem Flughafen bestaunen

Der Sinn steht uns auch nicht danach, den östlichsten Punkt der Insel mit unseren Motorradstiefeln zu beehren. Allerdings befindet sich dort der im Jahre 1870 in Betrieb genommene älteste Leuchtturm der Insel. Uns genügt ein Blick auf die kahle, sehr spezielle Küste. Wir hören dem Rauschen des Meeres zu und lassen dann die Motoren wieder brummen. Ab in die Berge!

Schräglage für Schräglage reiht sich eine Kurve an die andere. Richtungswechsel folgen im Sekundentakt. Steil geht es neben der Fahrbahn in die Tiefe, Dörfer sind teils wahnwitzig in den Fels gebaut. Vollkommen im Flow rauscht das Landschaftsspektakel vorbei, bis eine Sackgasse uns ausbremst. Das Ziel in Porto da Cruz ist erreicht.

Bereits im 15. Jahrhundert wurde auf Madeira Zuckerrohr angebaut, zu süßem Saft gepresst und daraus das weiße Gold gewonnen. Heute nicht mehr rentabel, ließ die stets sinkende Nachfrage viele Betriebe den zuckerhaltigen Saft vergären, durch das anschließende Destillieren entsteht Rum. Diese große Ära ist Geschichte, aber das Fabrikmuseum Engenhos do Norte lässt die alte Zeit wieder aufleben. Während die Besucher alte Maschinen bestaunen, herrscht nebenan im Haus des Rums mehr Betriebsamkeit. Jeder möchte

von den edlen Tropfen probieren. Wir nippen nur zur Geschmacksprobe, denn Höhenflüge gibt es andere.

Immer höher zieht sich der Anstieg zum Pico Ruivo, bis wir die Wolkendecke durchbrechen. Den Fußmarsch zum mächtigsten Gipfel Madeiras ersparen wir uns. Auch unterhalb der 1862 Meter hohen Kuppe überwältigt die Aussicht auf das weiße Wolkenmeer. Als wäre das noch nicht genug, versinkt wenig später die Sonne mit einem explosiven rot-orangen Farbspiel im Meer.

Spannungsgeladen sind auch die nächsten Kurven. Während in den Häfen der Tag geruh-

sam startet, ballern wir bis Cabo Girão in die Höhe. Mit 580 Metern ist es die zweithöchste Steilklippe der Welt. Auf Eisen und Glasböden gebaut, reicht der Blick unter den Stiefeln aus schwindelnder Höhe in die Tiefe.

Bodenständig sollte man bei den Winkeln der ER209 bleiben, bis die Hochebene Paúl da Serra die Kurvenjagd beendet. Schluss mit lustig, vorbei der Eukalyptusduft. Auf etwa 1500 Metern umhüllt uns jetzt die Wolkendecke, peitscht mit Windböen unerbittlich Regen entgegen. Wir flüchten zur rauen Nordküste, wo wir etwas wärmere Temperaturen finden.



Blumeninsel: Strelitzien sehen aus wie ein Paradiesvogel und wachsen überall



Pflichtbesuch: In der Markthalle von Funchal herrscht emsiges Treiben

Wie eine Wand steigt die alte Passstraße vor uns auf. Hier ist kein Platz für Zartbesaitete



Hochgestapelt: In steilen Kurven führen die Straßen an den Orten im Hinterland vorbei



Handarbeit: In den Dörfern kommen die Bananenstauden frisch vom Baum

Erst bei Achadas da Cruz steigen wir länger aus dem Sattel. Die steile Seilbahn hinunter zum Meer ist hier die Hauptattraktion. Uns genügt der wunderschöne Ausblick auf die Küstenebene, die Sicht auf die Felder und Plantagen aus der Vogelperspektive sowie ein heißer Pott Kaffee.

Wieder auf Betriebstemperatur, rauscht Ponta do Pargo vorbei, der westlichste Punkt Madeiras. Der gleichnamige Leuchtturm steht 312 Meter über dem Meer und gilt als höchstgelegenes Signalfeuer Portugals – und als schönstes. Im Inneren informiert eine Ausstellung über die Feuerzeichen. Uns reizt jedoch etwas anderes: Paúl do Mar. Das Fischerdorf gilt bei Surfern

als heißes Revier. Uns interessieren aber weder Wind noch Wellen: Die Mole wird zu unserem Hotspot, da man sie bis zum Ende befahren kann. Rauf auf den Betonklotz, der wie eine Zunge ins Meer hineinreicht. Klasse! Madeira verwöhnt rundherum.

Kurve um Kurve stapelt sich das Asphaltband der ER107 wie eine Treppe in die Höhe. Der Tunnel bremst uns aus, aber wir rauschen viel lieber mit Weitsicht auf der alten Straße dem Aussichtspunkt Eira do Serrado entgegen. Mit Hochgenuss gleitet der Blick aus 1094 Höhenmetern in den gigantischen Talkessel, und wir ahnen noch nicht die gleich folgende Steigerung.

Unerbittlich steigt die alte Passstraße wie



Kult: Auf öffentlichen Straßen rasen die Korbschlitten von Monte nach Funchal hinab

Wolkenmeer: Auf dem Weg zum Pico Ruivo lassen wir die Wolken unter uns





Glaspalast: Der Skywalk des Cabo Girão ist mit 580 Metern die zweithöchste Steilklippe der Welt

eine Wand vor uns in den Himmel hinauf. Hier ist kein Platz für Zartbesaitete, es hilft nur, den Gasgriff ordentlich zu spannen. Anhalten? Im Leben nicht! Überhöhte Kurven darf man hier nicht hassen. Das Nachforschen zeigt eine Steigung von bis zu 51 Prozent an. Unglaublich!

Madeira bezaubert: Über den Wolken relaxt Motorradfahren

Erstaunlich ist auch der sich an den Hängen entlangziehende Straßenbau, gepaart mit Panoramablicken über Insel, Meer und flauschigem Wolkenweiß weit unter uns. Dazu strahlt der Himmel in herrlichem Blau. Über den Wolken vollkommen relaxt Motorradfahren – Madeira, was machst du nur mit uns?

Bewundernswert sind auch die Casas de colmo in Santana. Für seine historischen Holzhäuser ist der Ort bis weit über die Landesgrenzen bekannt, etwa 100 sollen in diesem Gemeindebezirk noch stehen. Tief zieht sich das strohgedeckte Dach seitlich herunter. Farbenfroh angestrichen, erinnern sie eher an Asterix und Obelix – kein Wunder, sind sie doch vermutlich wie die tapferen Gallier keltischen Ursprungs. Vor nicht allzu langer Zeit lebten in diesen spartanischen Häusern noch Familien.

Ein Blick in die einfach eingerichteten Hütten genügt. Viel lieber genießen wir

Reise Info

Allgemeines: Madeira ist eine portugiesische Insel westlich der marokkanischen Küste im Atlantischen Ozean. Mit einer maximalen Länge von 57 und der Höchstbreite von 22 Kilometern dürfen die Entfernungen auf Grund der teils enormen Höhenunterschiede und den damit verbundenen verwinkelten Straßen nicht unterschätzt werden. Der Pico Ruivo ist mit 1862 Meter die höchste Erhebung.

Beste Reisezeit: Auf Madeira ist für den wettergeplagten Mitteleuropäer immer Saison. Allerdings sollten die portugiesischen Sommerferien sowie die Zeit zwischen den Jahren gemieden werden. Selbst in den Wintermonaten fallen die Temperaturen in Funchal durchschnittlich auf nur 18 Grad.

Übernachten: Über das Reiseportal Booking.com buchten wir die auf Motorradfahrer spezialisierte Unterkunft Vila Ventura in Caniço. Als familiär geführtes Aparthotel steht es bei jeder Frage hilfreich zur Seite: www.villa-ventura.com.

Mietmotorräder: Problemlos buchten wir vorab die Motorräder bei Daniel Pita von [rentingmadeira](http://rentingmadeira.com) in englischer Sprache, www.rentingmadeira.com.

Sehenswert: In einer Woche alle nennenswerten Sehenswürdigkeiten anzusteuern ist kaum möglich. Der Ort Serra de Água ist für den besten „Poncha“ auf der Insel bekannt. In Santana bietet sich ein Stopp bei den historischen Holzhäusern an. Die Leuchttürme faszinieren und bieten die perfekte Weitsicht auf die Küste. Auch der Skywalk des Cabo Girão lädt schwindelfreie Besucher zum Blick in die Tiefe ein. Rasanter geht es mit den berühmten Korbschlitten auf der steilen Straße von Monte

nach Funchal hinab. Hier bietet sich anschließend ein Besuch in der Markthalle an, während davor Frauen die Blumen in historischer Tracht verkaufen. Wenige Zuckermühlen existieren noch, in der Brennerei Engenhos do Norte kann die Produktionsstätte besichtigt werden. Gleich nebenan befindet sich die Cascata Della Poncha, dort gibt es edle Tropfen zum Verkosten, www.engenhosdonorte.com.

Infos: www.madeira-web.com/de/ bietet einen kompletten Reiseführer über die „Blumeninsel“.



Kalt gemacht: Frischfang aus dem Atlantik müffelt in der Markthalle



das Asphaltband bis nach Serra de Agua. Diese Ansiedlung hat ein spezielles Getränk berühmt gemacht: Poncha, bestehend aus Zuckerrohr, Honig und Zitronen. Hier gibt es den besten traditionellen Trunk der gesamten Insel. Eine Taberna reiht sich an die andere, busseweise werden Verkostungswillige herangekarrt. Wir folgen den Einheimischen und finden unser Lokal. Frisch gepresst und für uns natürlich ohne Alkohol. Prost! Der schmeckt auch so.

Beschwingt rollen wir zu unserem Hotel zurück, wo wir endlich mit richtigem Poncha anstoßen. Ein letzter Schluck, ein letzter Blick auf Madeira. Dann dreht der Flugkapitän wieder seine Runde über die Insel. Die letzte Schräglage vom Piloten beendet die Winterflucht Madeira.



Museum José Meigalão: Ein farbenfroher Kunstort zur Erinnerung an Elvis und andere Promis



Schloss der Biker

Eigentlich hätte das Wintertreffen auf Schloss Augustusburg im Januar sein 50. Jubiläum gefeiert. Doch das ist erstmal verschoben. Wir feiern den Geburtstag mit einem Blick in die Geschichte des traditionsreichen Treffens.



Junge Jahre: Mitte der Siebziger waren die Besucherzahlen noch überschaubar

von **Sophie Leistner**
Fotos **Schloss Augustusburg, Hans-Jürgen Fischer, Ralf Zimmermann**

Motorradfahrer waren schon immer gern gesehener Besuch auf Schloss Augustusburg. Als Zwischenstation auf der Ausfahrt oder Ausgangspunkt für Touren ins Erzgebirge ist die „Krone des Erzgebirges“ ein beliebter Treffpunkt. Die Menschen haben traditionell eine enge Verbindung zum Motorrad, die aus den Zeiten rührt, als der Motorradbau in Zschopau und der Motorradsport fester Bestandteil des Lebens waren.

„Das Motorrad stand damals auch für einen ganz besonderen Zusammenhalt. Zu DDR-Zeiten waren Zweiräder kein teures Hobby, sondern Alltag. Fast alle jungen Leute fuhren Simson und MZ, man schraubte gemeinsam, bastelte und organisierte Ersatzteile. Und bei den Enduro-Wettbewerben standen die Menschen in Massen winkend und jubelnd am Wegesrand,“ erzählt Patrizia Meyn, Geschäftsführerin der Augustusburg/Scharfenstein/Lichtenwalde Schlossbetriebe.

Auch viele Jahre nach der glorreichen Ära knüpfen zehn Kilometer nördlich von Zschopau die Motorrad-Veranstaltungen und das Museum auf Schloss Augustusburg an die „guten alten Zeiten“ an. Das Zweitakt-Museum, das 1961 im Küchenhaus des Jagdschlusses vom sächsischen Kurfürsten August eröffnet wurde, lockte bereits zu DDR-Zeiten Zweirad-Enthusiasten auf die Burg.

1985 kam die Abteilung „Motorradgeschichte – Entwicklung des Zweirades“ dazu, die heute zu den bedeutendsten Motorradsammlungen Europas gehört. Schwerpunkte sind die Zweiradproduktion in Zschopau samt den dort entwickelten Sportmaschinen für Straßen- und Geländerenrennen – viele der seltenen Exponate dürften Freunden des ostdeutschen Motorradbaus Tränen in die Augen treiben.

Die Anfänge des Wintertreffens wurzeln im Jahr 1971, als der MC Motorradwerk Zschopau die Burg erstmals für seine Winterzielfahrt ansteuerte. Nach der Wiedervereinigung richtete die neue Schlossverwaltung für die Wintertreffler Zeltplätze und einen Teilemarkt im Steinbruch am Fuße des Burgbergs ein.



Frost-Fest: Das Wintertreffen gibt es seit 1971



Stöbern, staunen, handeln: Der Teilemarkt zählt zu den Besuchermagneten



Voller Raritäten: Die Motorradsammlung zählt zu den bedeutendsten in Europa

Das Motorrad stand in der DDR für einen besonderen Zusammenhalt. Im Schloss lebt die Tradition fort

Bald machten sich Jahr für Jahr immer am zweiten Januarwochenende bis zu 2000 wetterfeste Motorradfahrer, über 300 Händler und Heerscharen von Schaulustigen auf den Weg ins nördliche Erzgebirge. „Die ersten zieht es bereits am Donnerstag mit Feuerholz, reichlich Proviant und dicken Schlafsäcken zum Schloss. Ihr Ziel sind die begehrten Zeltplätze an der Schlossmauer“, beobachtet Szene-Kenner Hans-Jürgen Fischer. Am Freitag reisen dann auch die Teilnehmer der Winterzielfahrt an, die der MC Görlitz e.V. seit 2003 ausrichtet, Infos auf www.winterzielfahrt.de.

Begehrte sind die Zeltplätze an der Schlossmauer

Hartgesottene aus Nord-, West- und Osteuropa nehmen für das Spektakel oft beschwerliche Anfahrten gern in Kauf: So manches Russengespann spielte auf den Straßen quer durch Europa Eisbrecher, um sich den Weg zum frostigen Treffen zu bahnen. „Der harte Kern, also die jungen, wilden Schrauber von damals, die heute um die 60 bis 70 Jahre alt sind, kommen immer noch,“ berichtet Patrizia Meyn.

Die bunt gemischte Schar der Teilnehmer selbst, ihre Maschinen aller Genres und viele Kuriositäten vor der prächtigen Kulisse sind Jahr für Jahr selbst die Attraktion. Denn traditionell lockt das Treiben neugieriges „Fußvolk“ in großen Scharen auf den rasselvollen Schlosshof.

Schon unter normalen Bedingungen ist die Besucherflut eine logistische Herausforderung für das kleine Städtchen Augustusburg mit seinen knapp 5000 Einwohnern. Richtig haarig wurde es immer in besonders schneereichen Wintern. 2011 und 2019 sorgte zu viel der weißen Pracht dafür, dass das Wintertreffen ausfallen musste. „Wenn sich die Besucher eng an eng auf dem Hof tummeln, wird die Gefahr durch Dachlawinen schnell kritisch,“ sagt Patrizia Meyn.

Kein Wunder: Mehr als 10000 Tagesbesucher pilgern jedes Jahr zum Wintertreff auf den Schellenberg, um die Biker und ihre Maschinen zu bestaunen. Und der Trubel enttäuscht sie nicht: Ob Holz-Motorrad mit Dieselmotor oder ein zur Badewanne umfunktionierter Kfz-Anhänger mit Wärmezufuhr aus einer Feuertonne, die

Zur Sache

Treff: Renaissanceschloss Augustusburg östlich von Chemnitz im nordwestlichen Erzgebirge mit Museen, Schlossgaststätte und Imbiss. Schloss 1, 09573 Augustusburg, 037291/3800, www.die-sehenswerten-drei.de.

Öffnungszeiten: April bis Oktober täglich 9.30 bis 18 Uhr, November bis März täglich zehn bis 17 Uhr. Heiligabend geschlossen.

Museen: Motorradmuseum-Eintritt für Erwachsene sechs Euro oder 7,50 Euro für das Biker-ticket inklusive Eintritt zum Motorradmuseum auf Schloss Wildeck in Zschopau. Weitere Attraktionen auf Schloss Augustusburg: Jagdtier- und Vogelkundemuseum, eine Kutschenausstellung, der Kerker sowie wechselnde Sonderausstellungen.

Wintertreffen: Am zweiten Januar-Wochenende. Mit Zielfahrt, Bikergottesdienst, Präsentation von Fachhändlern, Teilemarkt, Vorträgen und Gesprächsrunden, Livemusik im beheizten Festzelt und Verleihung der Teilnehmerprämien. Das 50. Jubiläumstreffen wird am 8. Januar 2022 nachgeholt. Als das Wintertreffen auf der Augustusburg 2011 ausfallen musste, pilgerten die Fans zum Alternativtreffen „Plan B Hohenfichte“, das seitdem parallel auf dem Gelände einer alten Baumwollspinnerei stattfindet.

Weitere Termine: Das beliebte Oldtimer-Herbsttreffen am Tag der Deutschen Einheit mit Teilemarkt. Dazu kommen mehrere hundert Oldie-Freunde aus ganz Deutschland. Außerdem gibt es die Schlösser- und Burgenfahrt im August: samstags Rundfahrten für Motorräder bis Baujahr 1939 (mit und ohne Beiwagen) und sonntags Rundfahrten für Motorräder und PKW bis Baujahr 1985.



Motorradfahrer sind immer für eine Überraschung gut.

Das Spektakel lockt auch immer die Reporter des Regionalfernsehens an, die mit Wohlwollen und einem Zwinkern über die „verrückten Biker“ berichten. Und so hat auch das „Otto-Normal“-Publikum es längst verstanden, was Insider Hans-Jürgen Fischer bei vielen Besuchen beobachtet hat: „Was den besonderen Reiz der Wintertreffen auf Schloss Augustusburg ausmacht, ist nicht zuletzt die Mischung aus Technik, Show und Heimatverbundenheit.“



120
Jahre
Indian
MOTORCYCLE



Die ersten

Aktuell gehören die V-Twins von Indian zu den schwer angesagten Motorrädern. Doch viele Jahrzehnte sah es nicht so aus, als würde die Traditionsmarke nach ihrem Konkurs 1953 auf die Erfolgspur zurückkehren.

von Axel Koenigsbeck Fotos: AK, Matthias Kühnel, Stefan Zumpfe/
classic-machines.de, Archiv Indian

Manch hartgesottener Harley-Fan ist ein wenig verschnupft, wenn man ihm mit historischen Fakten kommt. Zu diesen gehört vor allem, dass der langjährige Hauptkonkurrent Indian bereits 1901 das erste Motorrad an den Start brachte. Allerdings ist das keine durchgängige Geschichte wie bei Harley, über lange Zeit gab es keine Indians. Doch das spielt für die Rivalität zwischen den Lagern der US-Kultmarken keine große Rolle.



Mohikaner



Indianer-Häuptling:
Gründer George
Hendee war erfolg-
reicher Radrenn-
fahrer und -hersteller



Fortschritt in früheren Zeiten:
Für 1928 bekamen die Indian-
Modelle vorne Trommelbremsen,
so auch diese Chief

Es ging immer um das Duell der beiden uramerikanischen Unternehmen. Sie beharkten sich im Kampf um die Kundengunst, um Behördenaufträge und um sportliche Erfolge. Den ersten Stich im Wettstreit mit der Company machte der ebenso erfolgreiche wie umtriebige Radrennsportler und Fahrradhersteller George Mallory Hendee, lange bevor die Herren Harley und Davidson zusammenfanden.

Bereits vier Jahre im Fahrrad-Geschäft engagiert, wurde Hendee 1900 auf Oscar Hedstrom aufmerksam. Der schwedische Ingenieur war ebenfalls als Radsportler aktiv und hatte den De-Dion-Bouton-Motor derart optimiert, dass er die für ein Schrittmacher-Fahrrad notwendige Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit gewährleistete.

Augenscheinlich ergänzten sich die beiden Fahrrad-Enthusiasten perfekt. Und so gründete das Duo in Springfield/Massachusetts mit der Firma „Hendee Manufacturing Company“ das erste US-Unternehmen, das Motorräder in großen Stückzahlen produzierte – und das höchst erfolgreich.

Doch wie kam es zum Modellnamen „Indian“? Tod Rafferty weiß die Antwort: „Hendee und Hedstrom waren sich einig, dass ihr Motorrad unverkennbar amerikanisch sein sollte. Die Indianer waren weltweit zum Symbol für Freiheitskampf, Unabhängigkeit und Stolz geworden. Der Name „Indian“ stand für Stärke, Mut und Kampfgeist – was hätte also besser gepasst?“

Kampfgeist brauchte es in der damaligen Zeit gewiss, denn die Motorradhersteller

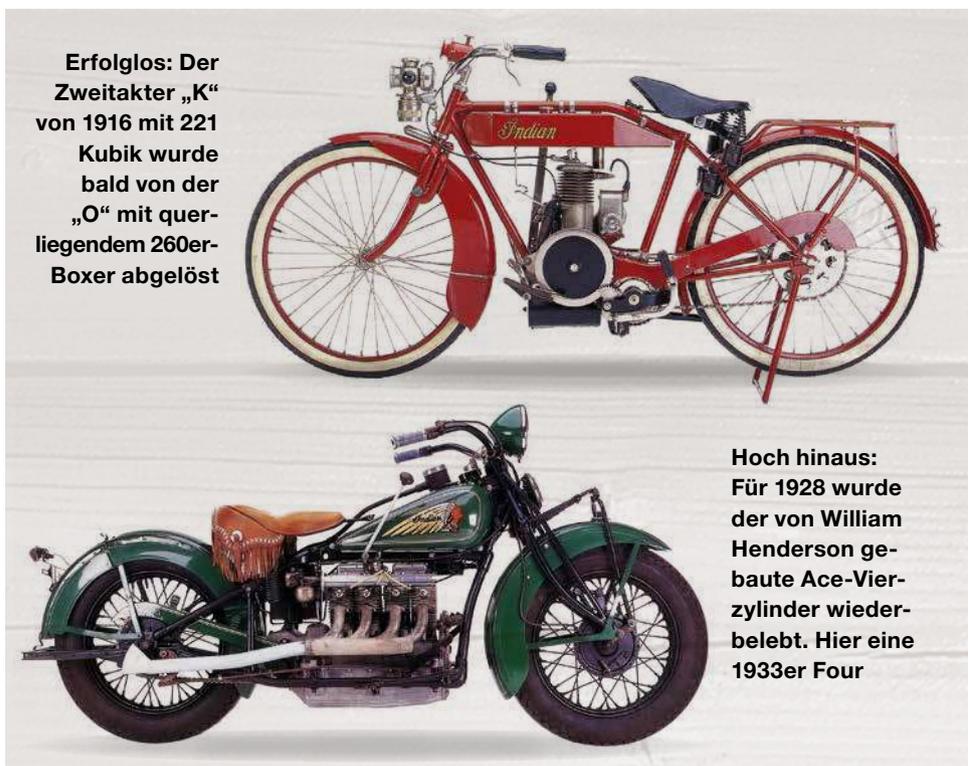
sprossen wie Pilze aus dem US-Boden. Da musste man den Kunden schon etwas bieten, um sie für die neuartige Fortbewegung zu begeistern. Indian begann mit Einzylindern, die rechts neben dem hinteren Rohr des Fahrradrahmendreiecks montiert waren. Der Tank befand sich wie ein Dromedarhöcker hinter dem Sattel. 1907 kam ein zweiter Zylinder in V-Anordnung dazu, im folgenden Jahr erstmals mit mechanisch statt durch Unterdruck gesteuerten Ventilen.

Indian feiert frühe Rennsport-Erfolge mit Achtventil-V2

Motor- und Fahrwerktechnik wurden ständig verbessert, Erfolge mit Achtventil-V-Twins im Rennsport untermauerten die Kompetenz der Marke. Schon bald musste



Gilt als unverwundlich: Der 42-Grad-Twin der Scout 101 mit 750 Kubik, seitengesteuerten Ventilen und Dreiganggetriebe



Erfolglos: Der Zweitakter „K“ von 1916 mit 221 Kubik wurde bald von der „O“ mit querliegendem 260er-Boxer abgelöst

Hoch hinaus: Für 1928 wurde der von William Henderson gebaute Ace-Vierzylinder wiederbelebt. Hier eine 1933er Four

Szene, Literatur und Infos

Neben Harley-Davidson und BMW gehört Indian zu den bei Buchautoren und Verlagen besonders beliebten Marken. Als aktuellstes Werk ist „Indian, America's first Motorcycle Company“ von Darwin Holmstrom (Motorbuch 2017, 40 Euro) zu nennen. Die Polaris-Ära nimmt neben der Historie vor 1953 breiten Raum ein. Wer noch mehr über die sechs bewegten Jahrzehnte nach dem Konkurs erfahren möchte, kommt bei Tod Rafferty – „Indian, Eine amerikanische Motorradlegende“ (Karl Müller 1998, ab elf Euro) und Jerry Hatfield – „Indian im Bild“ (Motorbuch 1995, ab 45 Euro) auf seine Kosten. Hatfield veröffentlicht Bildmaterial, Dokumente und Zitate von Werksangehörigen aus der Zeit des Niedergangs. Von Hatfield ebenfalls empfehlenswert ist „Indian, Roter Bruder der Harley“ (Motorbuch 1994, ab 34 Euro). Egbert F. Eschenbacher – „Indian Motorcycles“ (Heel 2012, ab zehn Euro) beleuchtet mit interessanten Dokumenten die europäischen Aktivitäten der Marke, bis hin zum Joint Venture mit CZ in 1948. „The Iron Redskin“ von Harry V. Sucher (Haynes 1994, ab 33 Euro, englisch) wartet mit bemerkenswertem Tiefgang auf. Aber: trockene Kost mit sparsamer Bebilderung. Wer noch tiefer in die Materie eindringen will, liest Allan Girdler – „The Harley-Davidson and Indian Wars“ (Crestline 2016, ab 16 Euro). Im Internet zeigt indianclub.de eine Modellübersicht.



Rekorde für Reklame: Auf Rennstrecken und Hochgeschwindigkeitspisten war Indian ein ernsthafter Gegner für Harley-Davidson

Indian die Produktionskapazität ausweiten. Doch schon bahnte sich das Ende der ersten erfolgreichen Ära an: „Bereits 1912 gab es erste Streitigkeiten zwischen dem Springfielder Gründungsteam und den neuen Teilhabern“, weiß Tod Rafferty. Das Ende vom Lied: Hedström, der gerade eine Hinterradfederung entwickelt hatte, nahm Anfang 1913 seinen Hut, Hendee folgte ihm zwei Jahre später. Dessen Job übernahm sein bisheriger Assistent Clarence A. Earl.

Und genau das dürfte die Krux gewesen sein, die letztlich zum Untergang von Indian führte. „Die Indian Motorcycle Company war – im Gegensatz zu Harley-Davidson – niemals ein Familienunternehmen“, analysiert Rafferty. Als Hendee ging, hatte die Company bereits begonnen, sich am Markt und im

Sport nachhaltig zu etablieren. Dabei hatten die Herren Harley und Davidson ein deutlich besseres Gespür für die Marktgegebenheiten als manche Manager der Indian-Chefetege. Überdies bekamen die Motorräder immer mehr Konkurrenz durch die rapide wachsende Auto-Industrie.

Nach dem Ersten Weltkrieg blieben in den USA die meisten Motorradhersteller auf der Strecke. Indian und Harley-Davidson beherrschten den Markt. Auch wenn die V-Twins – bei Indian ab 1915 der 42-Grad-Powerplus mit 1000 Kubik und seitengesteuerten Ventilen – immer zum Kern beider Marken gehörten, suchten diese ihr Heil zwischenzeitlich in anderen Motorenkonzepten. So brachte Indian 1916 das „Featherweight“-Modell K mit 221 Kubik.

Ähnlich kurzlebig war der ein Jahr später folgende, quer eingebaute Boxer mit 247 Kubik. Seitenwagen waren zudem ein Thema, so der Schwenker der Flexible Company oder starr verschraubte Umbauten.

Ab 1920 sollte zunächst die Scout 600 die Kundschaft locken. Drei Jahre später baute Indian sein Angebot mit der Chief 1200 aus. Die 350er Prince sollte das Portfolio ab 1926 nach unten abrunden. Zeitgleich kam die 750er Scout – zunächst als Polizei-Motorrad. Ein weiterer wichtiger Schritt war die Übernahme der Henderson-Ace-Vierzylinder 1927, die zunächst als Indian Ace, ab 1929 als Indian Four angeboten wurden. Daneben produzierte man Twins sowie Einzylinder mit 350 und 500 Kubik.

Im Frühjahr 1930 erwarb der Industrielle Eleuthere Paul du Pont die Aktienmehrheit

Sparkurs:
Die Scout mit 440er-Paralleltwin und der Eintopf Arrow 220 konnten Indians Situation ab 1948 nicht verbessern



Start mit Singles:
Bis 1929 gehörten Einzylinder wie diese 500er von 1911 zum Indian-Programm. Der erste V-Twin kam 1907

Indian war im Gegensatz zu Harley kein Familienunternehmen. Schon früh gab es intern Streit



**Gerne umgebaut:
1944er-Scout 741
mit 500 Kubik für
Behörden und Militär**



**Für Beiwagen-
betrieb konzipiert:
Big Chief 1200 von 1923**

von Indian, brachte frischen Wind in das Unternehmen und räumte in der teils unseriösen Geschäftsführung auf. Mit den bei der US-Kundschaft beliebten V-Twins Scout und Chief verdiente man das Geld, das man bei der Weiterentwicklung der Four zumindest teilweise versenkte. Überdies setzte die Wirtschaftskrise Indian schwer zu, sodass bereits 1933 ein Bankrott drohte. Das Transport-Dreirad Dispatch Tow sollte ab 1935 dem Servi-Car von Harley-Davidson Konkurrenz bei Lieferdiensten und Behörden machen.

Sportliche Siege und Rekorde konnten nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Company immer deutlich mehr Motorräder verkaufte – im zivilen wie im militärischen Segment. Daran änderte auch die im Armeeauftrag entwickelte „841“ mit längs eingebautem V2, Kardan und Fußschaltung nichts. Letztlich verlor der engagierte du Pont seinen Enthusiasmus. Er und sein Bruder Francis verkauften 1945 ihre Aktien an Ralph B. Rogers.

Nach dem Neustart passten Haltbarkeit und Qualität nicht

Der sah sich mit überalterter Seitenventil-Motorentechnik konfrontiert und wollte das Modellangebot mit leichteren Maschinen auffrischen. Nach einigen Anlaufproblemen verließen 1948 die ersten Arrow mit 220-Kubik-Einzylindern und Scout-Paralleltwins mit 440 Kubik das Werk. Haltbarkeit und Qualität ließen allerdings zu wünschen übrig. Zudem wurde das britische Pfund um etwa 25 Prozent abgewertet, womit die Maschinen aus England entsprechend im Preis nachgaben.

Es war der Anfang vom Ende. Rogers musste zurücktreten, John Brockhouse übernahm die Vertriebsleitung. Der Brite hatte 1948 in Southport eine Motorrad-Produktion aufgezogen, aus der die ab 1951 als Indian verkaufte Brave 250 stammte. Zum Angebot gehörten nun überdies Modelle von AJS, Matchless, Norton, Royal Enfield und Vincent.

In Springfield wurde bis Januar 1953 nur noch die Chief gefertigt – in immer geringeren Stückzahlen. Als endgültig der Vorhang fiel, wurden die Händler zunächst mit Lügengeschichten hingehalten, wie sich Emmett Moore in „Indian im Bild“ von Gary Hatfield erinnert und nachlegt: „Sie nahmen Kontakt zum Vergaser-Hersteller Linkert auf. Linkert fragte: ‘Wie viele Tausend wollen Sie?’ Indian antwortete: ‚500.‘ Linkert meinte: ‚Vergessen sie es!‘ Deswegen sitzen Amal-Vergaser auf den letzten Modellen. Nicht weil sie besser sind, sondern weil man keine Linkert kaufen konnte.“ Die Fortsetzung der Indian-Geschichte mit diversen Wechsels der Namensrechte bis zur Wiedererweckung 2011 durch Polaris gäbe allemal Stoff für einen weiteren Meilenstein. 

Indian aus Deutschland

Fast hätte es Ende der 1990er-Jahre eine Indian-Kleinserie mit V8-Motor aus Deutschland gegeben. Die Idee dazu hatte Christian Timmermann, großer Markenfan und Betreiber einer Werkstatt an der Glienicke Brücke in Potsdam. Drei Jahre lang tüftelte er mit Harald Teutscher, dem ehemaligen Besitzer der zum Indian-Stützpunkt umgebauten Tankstelle, an der Synthese aus Chief und Chevy-Achtzylinder. 1998 stand die neun Zentner schwere Maschine auf den Rädern. 50 Exemplare sollten von der Güstrow Motorcycle GmbH gebaut und für je 80000 D-Mark verkauft werden.

Timmermann's Indian Supply hatte eigens für das Projekt die Namensrechte erworben. Doch letztlich scheiterte das Projekt an Finanzierungs-

problemen – auch weil sein amerikanischer Kontakt ihm die bereits bezahlten Motoren nicht lieferte, wie Timmermann damals berichtete. Das letzte bekannte Exemplar der „Big Buffalo“ entstand 2017 durch Tommy Schickhaus bei Downtown Cycles für einen Berliner Kunden, der die Originalteile bewahrt hatte.



Trotz sportlicher Siege und Rekorde verkaufte Harley deutlich mehr

Legende: Die von 1928 bis 1931 angebotene Scout 101 mit 600 oder 750 Kubik und Tankemblem von 1934



Schrauberzeit

Norbert nutzt den trüben Winter, um seinen Bestand Motorfahrrädern mit 98 Kubik zu sichten und zu pflegen. Da sind einige Spezialitäten darunter.

Seit gestern haben sich die Bedingungen nochmals verschärft. „Ausgangssperre“ heißt das böse Wort, dass keiner so gerne in den Mund nimmt, und es vergattert uns, zwischen 20 Uhr und fünf Uhr in der Früh ohne triftigen Grund nicht mehr das Haus zu verlassen. Unglaublich, wer plötzlich mit unserem Hund „Gassi gehen“ will. Mittlerweile verkümmelt er sich in die letzte Ecke unseres Hauses, wenn ich nur mit der Leine winke.

Doch wenn ich genauer darüber nachdenke, muss ich feststellen, dass ich recht wenig davon betroffen bin. Klar, der Kontakt mit meinen Freunden und guten Bekannten beschränkt sich auf Telefonate und WhatsApp-Nachrichten, aber eigentlich geht es mir noch verdammt gut. Ich vermisse so gut wie nichts. Denn was ich im Winter immer gerne tue, mich in meine Garage und Werkstatt zu verziehen, um an Motorrädern zu schrauben, kann ich weiterhin machen. Und jetzt sogar ohne schlechtes Gewissen.

Da steht zum Beispiel Johannas NSU Fox. Nur kommen wir da gerade nicht so richtig weiter, weil ein paar Teile fehlen und der Motor von Arnulf noch nicht zurück ist. Aber es gibt ja noch genügend andere Baustellen. Ein ganzes Regal 98er-Teile und Sachs-Motoren wartet auf Wiederbelebung.

Als ich noch nicht verheiratet war, hatte ich mal den Spleen, mir ein Motorfahrrad der 50er Jahre zu restaurieren. Zum Einstieg dachte ich an eine 98er. Denn bei uns in der Gegend gab es Ende der 80er Jahre die „Scuderia 98“. Eine lockere Gemeinschaft von Leuten, die sich den drahtigen Motorfahrrädern verschrieben hatte, die in den 30er Jahren und in der Nachkriegszeit maßgeblich zur Motorisierung der Bevölkerung beigetragen hatten.

Anker, Brennabor, Diamant, Hecker, Göricke, Mars, Phänomen oder Wanderer hießen die Marken und Hersteller, um nur einige wenige zu nennen. Motorisiert waren sie meistens mit Fichtel & Sachs-Motoren aus Schweinfurt oder ILO-Motoren aus Pinneberg. Nasenkolben-Zweitakter mit Grauguss-Zylindern, 98 Kubik und rund 2,5 PS stark. Das Zweigang-Getriebe wurde meist per Tankschaltung betätigt, gestartet mit Deko-Hebel und Tretkurbel.

Bremsen? Die haben die Dinger natürlich auch. Vorne eine „Dosen-

deckelbremse“ und hinten eine Rücktrittbremse, die wir schon als Kinder von unseren Fahrrädern her kannten. Das Fahrwerk ist der Leistung durchaus angemessen: Meist ein zierlicher Rohrrahmen mit starrer Hinterradführung und Trapezgabel.

Die Scuderia 98 war sich nie zu schade, die oft liebevoll hergerichteten Motorfahrräder so zu bewegen, wie früher auch. Das Wintertreffen mit obligatorischer Ausfahrt selbst bei Schnee und Kälte war immer gut besucht. Selbst ein Sechsstunden-Rennen auf dem Verkehrsübungsplatz in Kirchheim/Teck hat es gegeben.

Die Route des Crêtes war ein Kraftakt für Mensch und Maschine

Ich selbst baute mir als erstes eine Phänomen Bob zusammen. Und weil ich die Nase oft nicht vollkriege, folgten weitere Motorfahrräder von Diamant, Triumph, Gnom und Wanderer, die überwiegend noch immer in Einzelteilen im Regal auf den Zusammenbau warten. Mit meiner Diamant habe ich mal eine schöne Tour über die Route des Crêtes in den Vogesen unternommen, eine ehemalige Militärstraße, die die Franzosen im Ersten Weltkrieg zur Versorgung der Armee anlegten. Die Kammstraße ist rund 77 Kilometer lang und führt vom Col du Bonhomme über den Grand Ballon nach Cernay.

Doch allein der Anstieg von Ribeauville (188 Meter) im Elsass auf die Passhöhe (949 Meter) am Bonhomme war ein Kraftakt für Mann und Maschine. Das kleine Motörchen schleppte mich mit Baguette, Käse und Rotweinflasche im Rucksack nur mit Mühe und Zuhilfenahme der Tretkurbel im Zeitraffer auf die Passhöhe. Aber dann war kein Halten mehr. Bei Tempo 40 schweißnass den Fahrtwind genießen, dazu den Fernblick auf die Rheinebene und die hügelige Landschaft der Vogesen, das war einfach ein unvergessliches Erlebnis. Und mit 60 im letzten Gang vom Grand Ballon runter nach Cernay, da ging mir bisweilen ganz schön die Muffe.

So eine coole Ausfahrt sollte ich mal wieder machen. Ich hätte da noch eine Deryn mit 98er Zürcher Motor. Sie ist von 1951. Das Besondere daran: Sie ist ein Tandem. Sie fahrfertig zu machen, dazu fehlt nicht mehr viel. Das Tretlager, die Bowdenzüge und noch ein paar Kleinigkeiten. Das sollte ich bis zum Frühjahr schaffen. Und dann eine Tour rund um den Bodensee. Vielleicht mit meiner Frau – und unsere Tochter nimmt die Fox. Nur die Corona-schranken sollten bis dahin gefallen sein.



von **Norbert Kappes**
(Text & Fotos)

Viele 98er warten seit Jahren in meinem Regal auf ihren Zusammenbau



Zur Not in die Pedale treten: Bergetappen sind auf Motorfahrrädern kein Zuckerschlecken



Der Honda-Mann

Auf der einen Seite honoriger Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, auf der anderen leidenschaftlicher Honda-Sammler. Für Wolf-Georg Rohde ist das kein Widerspruch.

von **Jürgen Schons** Fotos **JS, privat**



Im Jahr 1978 schreibt ein Student und überzeugter Motorradfahrer seine Diplomarbeit in Absatz- und Werbe-wirtschaftslehre über „Das Vertragshändler-System auf dem Motorradmarkt in der Bundesrepublik Deutschland“. Er erhält dafür die Traumnote 0,9, beschließt aber, keine Laufbahn in der Motorradbranche anzustreben und wird 22 Jahre später doch Mitinhaber eines Motorradgeschäfts. Klingt nach einer seltsamen Geschichte? Genau so ist es Wolf-Georg Rohde passiert.

Als Kind eher autoaffin, entdeckt der Kölner mit 16 seinen Hang zu Motorrädern. Er beginnt, Fachzeitschriften zu lesen, macht den Einser und kauft sich eine MZ TS 250. Der Teenager, der seine Führerscheinprüfung auf einer Vespa gemacht hat, lernt aus der Bedienungsanleitung, wie eine Fußschaltung funktioniert.

Für Wolf-Georg oder „Wolfgang“, wie ihn seine Freunde nennen, beginnt eine aufregende Zeit. Er tritt dem BVDM bei, wird Zweiter Vorsitzender und Chefredakteur des Vereinsorgans „Ballhupe“, fährt erfolgreich bei Orientierungsfahrten mit oder macht für eine Zeitschrift Testfahrten auf dem Nürburgring. Daneben studiert er an der Uni Köln BWL. „Das war das Einfachste: Ein Drittel meiner Zeit studierte ich, das zweite arbeitete ich und das dritte blieb zum Motorradfahren.“

1976 kauft er bei Motorrad Stute in Köln-Kalk seine erste Honda, eine CB 550 F1, nicht wissend, dass der noch viele weitere Hondas folgen werden. Der Student verbringt viel Zeit in dem kleinen Laden und eines Tages entspinnt sich folgender Dialog mit dem Chef.

Willi Stute: „Sag mal, du studierst doch BWL.“ Rohde: „Ja.“ Stute: „Dann kannst du auch Schreibmaschine schreiben.“

Rohde: „Ja.“ Stute: „Dann mach mir doch meine Garantieabrechnungen mit Honda. Die schiebe ich schon seit zwei Jahren vor mir her.“

Seither besteht zwischen Rohde und dem Motorradhaus Stute eine enge Verbindung, die 1996 eine geschäftliche einschließt. Der

Diplom-Kaufmann, mittlerweile selbständiger Wirtschaftsprüfer und Steuerberater, begleitet den Übergang des Geschäfts von Willi auf dessen Söhne Frank und Rolf. Vier Jahre später steigt er, der sein Hobby nie zum Beruf machen wollte, als Teilhaber ein.

Aus dieser innigen Verbindung zur Familie Stute rührt sein ebenso inniges Verhältnis zu Honda: „Hätte Willi Kawasaki oder Yamaha verkauft, wäre ich wahrscheinlich Kawasaki- oder Yamaha-Fan geworden. So wurde es eben Honda.“

Die Fours der 70er und 80er haben es Wolfgang angetan

Deshalb folgt der CB 550 F1, die ihm mit 131 000 Kilometern bei einem Griechenland-Urlaub gestohlen wird, erst eine Bol d'Or, danach eine CBR 1000F. Dann passiert dem zweifachen Familienvater das, womit sich viele Sammler anstecken: Er kann sich nicht von seinen Motorrädern trennen.

Etwa 2006 bricht das Sammelvirus aus und erlebt vier Jahre später einen richtigen Schub, als er in Köln ein Gewerbeobjekt findet, in dem er seine Schätzchen unterbringen kann. Sein Schwerpunkt liegt – natürlich – auf Hondas, da vor allem auf den Fours der 70er und 80er („Die CB 650 fehlt mir noch“). 54 Maschinen dieser Marke besitzt er, daneben noch etwa 30 anderer Fabrikate, BMW, ein paar Italienerinnen, ein paar weitere Japanerinnen, einige Exoten wie Husqvarna Nuda und MZ 1000 S.

Dazu kommen diverse echte Oldtimer: NSU Max, DKW 250 Sport, BMW R 50, Kreidler Florett. Selbst eine CB 550 F1 hat er sich wieder zugelegt. Fast alle Motorräder sind oder waren einige Zeit zugelassen, der 65-jährige Marathonläufer führt über sie penibel Buch, schaut da samstags rein („Das ist mein Motorradtag“) um festzustellen, welche aus dem Fuhrpark mal wieder bewegt werden muss.

Die Gold Wing? Die RC30? Die Clubman? Die Fireblade? Die Africa Twin, alte oder neue? Die CBX? Eine von den Fours? Es gibt weitaus schlimmere Wahlen, die man im Leben treffen muss.



Motorradliebhaber:
Die Sammlung von
Wolf-Georg Rohde
umfasst 81 Maschinen
– Oldtimer, Exoten und
ganz viele Hondas

Fahren mit System: Damit alle drankommen, führt Wolf-Georg Rohde über seinen Fuhrpark Buch

Hauptsache rum

Wenn Globetrotter sich treffen, mangelt es ihnen nicht an Gesprächsstoff. Doch was man da so erfährt, passt nicht immer ins eigene Weltbild.

» **S**ach 'ma, wann wird denn hier der Pokal für die weiteste Anfahrt übergeben? Ich komm' vom Nordkap, da hab' ich Chancen."

„Vergiss es. Jack ist auch da. Hat heut' morgen schon alle begrüßt. Nur dein Tipi war noch zu."

„Hör bloß auf, die Nacht war der Horror! Ich hab' eigentlich kein Problem mit Schnarchern, aber im Zelt neben mir ham'se heut' Nacht einen Asthmatiker ins Lachkoma gekitzelt, so klang es zumindest – wie soll man da pennen?!"

„Schnaps kann helfen. Aber vergiss den Pokal, Jack kommt gerade aus der Mongolei. Warum bist du so scharf auf diesen Pokal?"

„Da gibt's zwei Reifensätze obendrauf! Ich brauch' viele Reifen."

„Dies' Jahr gibt's keine Reifen, sondern ein Navi."

„Ach du scheiße... so'n Digi-Ding will ich an meiner Ténéré nicht haben."

„Stimmt. Sextant und Messingfernrohr wäre bei dir authentischer. Wie oft hast du eigentlich mit deiner Old-School-Masche schon Länder gesehen, in die du gar nicht wolltest?"

„Noch nie! Verfahren habe ich mich erst ein Mal, auf meiner allerersten Fahrt."

„Wo sollte es hingehen?"

„Nach Kreta."

„Und wo bis du gelandet?"

„Es wurde meine erste Weltumrundung."

„Was?! Du verarscht mich."

„Wir sind in Genua aufs falsche Schiff gegangen. War so'n Frachtpott, Überfahrt gegen Arbeit an Bord, weißt schon."

„Aber das sind doch nur ein paar Stunden Fahrt, was willst du denn da arbeiten?"

„Mann, das war vor fast vierzig Jahren! Wir waren doch noch total grün, ich wusste nix von der Welt, außer dass sie rund ist. Als wir an Bord kamen, hat uns kein Mensch verstanden, alles Filipinos. Nach zwei Tagen haben wir noch immer kein Land gesehen, da wurden wir langsam skeptisch."

„Und wo seid ihr dann gelandet?"

„Auf Madagaskar."

„Nein! Und dann?!"

„Haben wir ewig auf ein Schiff nach Europa gewartet, doch es kam keins. Also haben wir das nächste genommen, das uns an Bord nimmt. Das fuhr nach Auckland."

„Neuseeland?! Interessante Variante für einen Trip nach Kreta. Und wie seid ihr da wieder weggekommen?"

„Achim gar nicht. Hat sich in die Schnecke von der Botschaft verknallt, nach einer Woche haben die schon von einer gemeinsamen Beamtenlaufbahn geträumt. Wurde eine Blitzhochzeit, er durfte bleiben. Ich musste gehen. Die haben mich einfach auf das nächste Schiff gesteckt, das mich mitnimmt. Das fuhr nach Panama."

„Sagenhaft. Und dann?"

„Blieb ich auf dem Pott, denn die nächste Ladung ging nach Rio, und dort würde es leichter sein, ein Schiff nach Europa zu finden. Ich erwischte eins nach Rotterdam."

„Wie hast du es denn immer wieder geschafft, ein Schiff zu finden, das dich mitnimmt?" „Ich konnte zu der Zeit eine Kartoffel in drei Sekunden schälen."

„Respekt. Und wie viele Kilometer hast du mit dem Motorrad gemacht?"

„Die Fahrt nach Genua und von Rotterdam wieder nach Hause."

„Das sind doch allerhöchstens 1500 Kilometer!"

„1600. Gefühlt hundert Kilometer hab' ich den Bock durch irgendwelche Hafenanlagen geschoben."

„Aber sag' mal: Zählst du diese Umrundung in deiner Vita eigentlich mit? War ja eher ein Matrosenjob als eine Motorradreise."

„Umrundung ist Umrundung, ich hatte das Motorrad ja immer dabei."

„Mag sein, aber die meiste Zeit hast du doch unterhalb der Wasserlinie Kartoffeln geschält!"

„Na und? Ich war fast ein Jahr unterwegs! Ich wusste danach, dass die schönsten Frauen in Brasilien meist Männer sind. Ich konnte auf Austronesisch illegale Verkaufsgespräche führen und einen Hund so braten, dass sie mir in China dafür eine eigene Kochsendung geben würden. Ich habe Negritos den Bauernskat beigebracht und am Ende sogar gegen die verloren! Es gab danach Molukken, die wussten, wie man Reibekuchen macht! Das würde für drei Weltreisen reichen! Warum also sollte ich diese Umrundung nicht mitzählen?"



„Weil's nicht sauber ist! Auf Frachtschiffen um die Welt... also wirklich. Gerade von dir hätte ich das nicht gedacht."

„Was soll das heißen: gerade von mir?!"

„Na komm', du tust immer so, als hättest du das Reisen erfunden und lästerst ständig über andere. Dabei bist du mit deiner Philosophie und deiner Uralt-Karre doch eine reisende Gedenkstätte. Ich kenne Leute, die haben mittlerweile Angst vor dem Fell auf deiner Sitzbank, sie behaupten steif und fest, es hätte nach ihnen geschnappt! Tja, und dann erfährt man, dass der Herr seine Kreuzfahrten als Motorradreisen verkauft."

„Jetzt pass bloß auf! Was ist denn deiner Meinung nach das Wesen des Reisens?! Ist es nicht vor allem das Unterwegssein, das Sich-treiben-lassen?"

„Doch schon, nur nehm' ich das nicht zwingend wörtlich. Aber zähl' deine Kahnpartie von mir aus doppelt oder nimm' beim nächsten Mal einen Aufsitzmäher, es ist mir wurscht! Cool down, Mann!"

„Wenn's an die Ehre geht, darf man sich schon mal aufregen, oder?"

„Ist ja gut! Erzähl' mit lieber von deinen Plänen. Wohin geht die nächste Tour? Gibt ja nicht viel, was du noch nicht gesehen hast."

„Och, ich wüsste da auf Anhieb was."

„Nämlich?"

„War noch nie auf Kreta."





▪ Mash 650 X-Ride Cl

Vielen Dank für den ausführlichen Fahrbericht der Mash 650 X-Ride Classic. Bin gespannt auf die Enduro-Version. Ich frage mich jedoch, warum Yamaha nicht reagiert und endlich eine coole XT500 mit aktueller Technik auf den Markt bringt? Ich glaube, da würde ich schwach werden, auch wenn es ein paar Euro mehr kosten würde.

Ralph Manegold

▪ Simson S50, I

Im Westen waren Mokicks immer auf 40 km/h begrenzt. Die Simson hätte als Kleinkraftrad zugelassen werden müssen, wie die Jawa 50 KKR, die zeitweise über Neckermann vertrieben wurde, die fuhr auch 65. Niemand hätte als 16-Jähriger so viel Versicherung für so ein lahmes und unzuverlässiges Ostteil bezahlt. Warum man nur für diese Dinger nach der Wende das Versicherungskennzeichen gestattet und nicht den Rest der Mopedwelt auf 65 km/h angehoben hat, bleibt ein Geheimnis.

Thomas Schulz-Oberhavel

Von 1986 bis 2001 durften Mopeds und Mokicks in der Bundesrepublik 50 km/h fahren, seit Anfang 2002 nur noch 45 km/h.

▪ Simson S50, II

Natürlich habe ich die Ausgabe 12/20 verschlungen. Ab Seite 118 ff hatte ich die ganze Zeit Gänsehaut, denn es betraf meine Jugend. Ich habe mir alles sehr genau angesehen und 99,9 Prozent des Beitrags waren geil recherchiert. Auch die Bilder waren korrekt – bis auf eins: Der erste in gelb ausgelieferte S 50 im Jahr 1970 hatte keine Faltenbägen an der Gabel. Sonst alles perfekt – Büffeltank, Streben am vorderen Schutzblech und runde Lampe. Ich kann euch nur feiern. Übrigens warte ich sehnsüchtig auf mein „Leserbike“ von 2019 (heul).

Michael Rumpf

Es dauert halt etwas, sorry. Schau mal bitte auf Seite 27...

▪ Honda CBF 600

Zunächst danke an euch alle, die mir jeden Monat ein informatives Heft mit hervorragend geschriebenen Artikeln bescheren. Allerdings bin ich nicht einverstanden mit eurer Einschätzung der CBF600S aus NEWS 12/2020. Ich kann mir nicht vorstellen, wie ihr auf den angegebenen Verbrauch von 6,6 Litern gekommen seid. Ich fahre Mischbetrieb aus 70 Prozent Landstraße und 30 Autobahn und bleibe auch im Winter unter fünf Liter. Für eure Verbrauchsangabe müsste ich schon einen Krampf in der rechten Hand haben und permanent im dritten Gang fahren. Aber nichts für ungut, eure Zeitschrift ist auf jeden Fall das beste und originellste Druckerzeugnis, was es im Motorradbereich in Deutschland gibt. Chapeau.

Andreas Domes

Die Low-Budget-Geschichte bezieht sich auf ein Testergebnis, das viele Jahre zurückliegt und wir noch jünger und wilder waren. Leider können wir das nicht mehr nachprüfen, da es das Motorrad nicht mehr gibt.

▪ Gefahren erkennen

Hallo liebe Sicherheitsfanatiker und Regulierungsfetischisten! Als ich aufs Motorrad stieg, gab es keine Helmpflicht und kaum Geschwindigkeitslimits. Es konnte vorkommen, dass man mit Badeschlappen und nacktem Oberkörper fuhr. Vorbildlich und sinnvoll war dies sicher nicht, aber man hat gelernt, auf sich aufzupassen – und dies fehlt mir heute. Es ist nicht relevant, ob ich eine Million Kilometer oder weniger gefahren bin. Wichtig ist, ich komme gesund nach Hause. Als Beispiel möchte ich die heute übliche Skifahrer-Ausrüstung anführen. Helm, Rückenprotektor usw. führen auf den Pisten zu höherer Geschwindigkeit und zu schwereren Unfällen. Daraus schließe ich, dass es das Wichtigste ist, die Gefahr einzuschätzen und danach zu handeln. Möge doch im Straßenverkehr Kavaliersdenken vor Rücksichtslosigkeit salonfähig werden.

Johannes Sams

▪ Anekdote aus der Auvergne

„Riesenwuchs!“ und die Briefe dazu haben mich unabhängig voneinander zum Schmunzeln gebracht. Nicht weil Norbert tatsächlich Jugendsprache benutzt und „Hausfrauenpanzer“ verwendet oder Siegfried in seinem Leserbrief ankündigt, NEWS zu boykottieren, sondern weil es mich jedes Mal an ein lustiges Erlebnis in der Auvergne erinnerte. Anfang Mai war das Wetter eigentlich nicht schlecht. Manchmal brachten Wolken aber heftige hässlich kalte Schauer und Hagelschlag, der sich auf der nicht gefrorenen Straße zu Matsche verwandelte. Kurz nach so einem Schauer sahen wir an einem einsamen Aussichtspunkt eine Indianer inklusive darauf sitzendem Fahrer, der voller Hagelkörner zusammen gesunken auf der Maschine saß. „Tu vas bien?“, fragten wir. „Ja, alles wäre okay“, kam als Antwort. Wir fragten, ob wir ihm helfen könnten. Ja, der Parkplatz sei etwas abschüssig und zum Vorwärtswenden zu klein. Und allein bekommt er die Maschine nicht rückwärts geschoben. Wir halfen, der Indianer-Kollege musste auch lachen. „Ihr könnt ruhig laut lachen. Ihr hättet sehen sollen, wie lustig es aussah, als ich allein versucht habe, die Maschine in dem Eismatsch rückwärts zu schieben.“

Andreas Futterlieb

▪ Perscheid I

Als jahrelanger Abonnent ist der Perscheid auf Seite 129 in 12/2020 diskriminierend und peinlich! Hat nichts, aber auch gar nichts mit Toleranz zu tun, witzig ist das schon gar nicht. Das passt nicht zum Niveau eurer Zeitschrift. Sonst weiter so. Jedes Heft wird weiterhin mit Spannung erwartet.

Holger Wedekind

▪ Perscheid II

Den Witz von „Perscheid's Abgründen“ habe ich ja noch nie verstanden, doch die Grussanleitung für vermeindliche Trikefahrer finde ich doch etwas daneben. Wo bleibt denn da die Toleranz? Egal ob zwei oder drei Räder - den Wind um die Nase spüren wir doch alle...

Uli Eckhardt

Zu „Perscheid's Abgründen“ gab es viele Proteste, weshalb wir diesen Comic erstmal nicht weiter bringen.

▪ Luxus-Sechs

Bei eurer Beschreibung der Honda GL1800 samt Beiwagen habt ihr wohl vergessen, die gelben Blinklichter wie beim Schwertransporter zu erwähnen. Bin oft auf kleinen Landstraßen unterwegs, wo man in die Wiese muss, um die immer größer werdenden Agrarmonster zu umfahren – und jetzt sowas. Da empfehle ich eher einen PS-starken „Hausfrauenpanzer“ samt Wohnanhänger, in dem sich ein normales Moped befindet. Es bleibt sicher Geld übrig für eine Bohrmaschine. Mit dieser könnte man vor einem Besuch in Tirol noch Löcher in den Auspuff des SUV bohren, weil nur die Mopeds aufs Standgeräusch überprüft werden. Ansonsten wie immer ein prima Heft.

Jürgen Schaftscheck

▪ Kultfilm „Treffer“

Hallo meine liebsten Motorradzeitschriftmacher! Schande über Uli Böckmann: Hat er doch in einer seiner letzten Kolumnen den „dicken“ Schenk alias Dietmar Bär (vom Tatort Ballauf und Schenk) sowas von respektlos das Motorradfahren abgesprochen, ich bin erschüttert! Dietmar Bär, der anno 1984 eine der Hauptrollen in dem Motorradkultfilm überhaupt spielte, in „Treffer“, und souverän mit einer Yamaha TR 1 durch die Kurven donnerte. Ich erwarte eine Richtigstellung, wenn nicht sogar eine Huldigung über diesen genialen Film von Dominik Graf von Herrn Böckmann. Mann, Mann, Mann, sowas sollte doch zur Allgemeinbildung eines Bikers gehören. Erschütterte Grüße

Uli Eckhardt



Zu viel Hüftgold? BMW R18 vs. Harley Low Rider S in NEWS 12/20

■ Fatter Boy

Zunächst ein Lob für euch, dass ihr so schnell einen Vergleich gemacht habt. Allerdings wurde die BMW nach Euro 5 homologiert, während die Harley noch nach Euro 4 läuft. Die 90 PS der BMW sind für die nächsten Jahre sicher, aber die Harley könnte demnächst ein paar Pferde verlieren. Nun zu meiner unvermeidlichen Kritik an BMW: Ein über mehrere Jahre neu entwickeltes Motorrad kommt mit fast 50 Kilo mehr als eine eigentlich nur stetig weiterentwickelte Harley? Selbst bei Abzug von zehn Kilo für den Kardan bleiben unerklärliche 40 Kilo Mehrgewicht. Selbst im Vergleich mit der Harley Fat Boy würde ich die BMW nach Abzug des Kardans mit 33 Kilo Mehrgewicht als Fatter Boy bezeichnen. Was sind das für Entwickler?

Axel Ruch

■ Honda 125 Grom

Bei der neuen Honda MSX 125 Grom schreibt ihr, dass es der gleiche Motor wie in der CB 125 F sei. Ich habe mich seit dem Erscheinen der MSX intensiv mit diesem Modell beschäftigt, aber dass die Motoren der beiden Modelle identisch sind, habe ich noch nicht vernommen. Ist das tatsächlich so? Zumal die Einbaulage bei beiden Modellen unterschiedlich ist: Grom liegend, CB stehend. Außerdem fungiert die Lichtmaschine der CB zugleich als Starter, was Gewicht einspart. Ein Detail, was ich zur Grom ebenfalls noch nicht gelesen habe.

Wolfgang Demme

Die Motoren sind nicht komplett identisch, schon durch die unterschiedliche Einbaulage. Identisch sind sie indes in ihren technischen Grundzügen, also Bohrung x Hub, Ventilsteuerung, Leistung, Drehmoment, Drehzahlen, Getriebe. „Die Motoren sind sehr ähnlich“ wäre sicherlich die passendere Wortwahl gewesen.

■ Reifen für Roamer

Ich fahre seit 2017 meine Guzzi V9 Roamer. Habe in der Dezember-NEWS eure Reifengeschichte gelesen. Auf meiner Roamer sind Pirelli Sport Demon drauf. Ich fühle mich von Anfang an nicht wohl damit. Also will ich neue Reifen aufziehen lassen, allerdings gibt es da nicht viel Auswahl. In eurer Tabelle ist mir der Bridgestone BT 46 aufgefallen. Ist der was für meine Guzzi?

Horst Stranz

Der BT46 ist brandneu und ersetzt den BT 45. Die Eckdaten lesen sich sehr gut, gefahren sind wir ihn allerdings noch nicht.

■ Ölverbrauch BMW K 1600

Ich habe im Juli 2019 meine neue BMW K1600GT bekommen. Das Motorrad brauchte von Anfang an etwa 0,33 Liter Öl auf 1000 Kilometer, mittlerweile bin ich 18000 Kilometer gefahren. Ich habe den Ölverbrauch reklamiert. BMW kommt nach mehreren Werkstattaufenthalten zu dem Ergebnis, dass ich damit leben muss. Habt ihr Informationen, wieviel Öl die K 1600 dieses Baujahrs üblicherweise braucht?

Thomas Gockel

Ein Ölverbrauch zwischen 0,25 und 0,4 Litern auf 1000 Kilometern gilt für den Sechszylinder als nicht ungewöhnlich. Früher galt die Faustregel, dass ein Ölverbrauch erst ab 1,0 Liter auf 1000 Kilometer bedenklich wäre. Bei modernen Motoren würden wir die Grenze bei 0,5 Litern ziehen. Allerdings leuchtet es ein, dass ein großer Motor mehr verbraucht, weshalb ein Drittelliter bei einer K 1600 nicht alarmierend erscheint. Dass andere Kunden bei der Serienstreueung „mehr Glück“ haben, ist allerdings nur ein schwacher Trost.

■ Streckenrettung

Vor 25 Jahren wollte die Stadt Varel Motorradfahrern die Zufahrt nach Dangast zum bekannten und beliebten Kurhaus verwehren. Schnell reagierte eine Gruppe Motorradfahrer, um eine Sperrung zu verhindern. Nach einigen Diskussionen mit den Stadtvätern einigte man sich darauf, dass die Zufahrt für Motorradfahrer bleibt, wenn wir eine Möglichkeit finden, Motorradfahrer zu mahnen, leise zu fahren. Die Idee eines großen Schildes entstand. Als Mitarbeiter einer Schilderfabrik in Rastede durfte ich es gestalten und umsetzen. Auch so kann man eine Sperrung verhindern. Ich bin schon lange weitergezogen und habe das Schild aus den Augen verloren. Schön, dass eure Klasse Zeitschrift es zeigt und schön, dass es immer noch existiert.

Benno Bretthauer

■ Motorradlärm

Als ich vor Monaten las, dass in Tirol Streckensperrungen auch für gesetzeskonforme und nach europäischem Zulassungsrecht homologierte Motorräder über 95 Dezibel kommen, fiel ich komplett vom Glauben an die Menschheit ab und dachte, ich lese nicht richtig. Wusste aber auch sofort, so sicher wie das Amen in der Kirche, dass früher oder später unsere grüne Partei mit denselben Restriktionen kommt. Sie weiß ja meist, was für die Menschheit gut ist. Es ging schneller als ich dachte und im „Grünen“-Papier erscheint genau dieser Punkt. Ich kann nur hoffen, dass wir Motorradfahrer bei Wahlen das alles nicht vergessen.

Ronald Reinke

■ Kette im Kasten

Ihr habt vor einiger Zeit einen schönen und reichlich bebilderten Artikel über die Kraftübertragung zum Hinterrad verfasst. Den fand ich sehr interessant und lehrreich. Leider habt ihr die meiner Meinung nach beste Ausführung vergessen: Die Kette im Kettenkasten! Vielleicht, weil sie leider nur sehr selten gebaut wird. An meiner Kreidler war ein Kettenkasten, der wenigstens den direkten Regen und Schmutz abgehalten hat. An der Münch Mammut war seinerzeit ein geschlossener Ölkettenkasten verbaut, an der MZ ein schön filigraner. Eine im Ölbad laufende ungedichtete Kette ist vom Verschleiß her sicherlich für 100000 Kilometer gut. Den Kettenkasten kann man in die Schwinge integrieren, so dass er nicht mehr auffällt als die gewaltigen geschwungenen Hinterradschwinge so mancher aktueller Mopeds. Wenn er dann noch aus Aluminium gefertigt ist, dürfte die Wärmeabfuhr, die bei ungedichteten Ketten um einiges geringer ausfallen kann, auch kein Problem sein.

Gerhard Götz

■ Euro 5 für alle?

Seit 1. Januar 2021 können ja nur noch Motorräder mit Abgasnorm Euro 5 zugelassen werden. Gilt das für alle Motorräder oder nur für Gebrauchte?

Willy Göpfert

Euro5 gilt für alle Neu- und Erstzulassungen. Also nicht, wenn die Gebrauchte schon mal ein Nummernschild hatte und nur eine Halterumschreibung nötig ist.



Besucht uns auf www.motorrad.net



Briefe bitte an: **MOTORRAD NEWS, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Fax: 02303/98559**, post@motorradnews.de
Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen

Multistrada V4?

BRAUSE



Etikettenschwindel

Die Motorradwelt im Jahr des fliegenden Spaghettimonsters 2021: Alle Straßen sind von leidlich fahrbaren, aber sterbenslangweiligen Einspur-SUVs besetzt. Voll verschaltete Vierzylinder im Alurahmen, aber Sofa-Komfort und Herrenreiter-Position für Fahrer mit Rücken dank extra langem Federweg. Leistung ist im Überfluss vorhanden, denn wenn der Preis kein Thema ist, kann man ja bei Hubraum und Zylinderzahl voll einschenken, statt Hirnschmalz zu investieren. Und natürlich wird jeder Luftzug im Ansaugtrakt, jeder Druckunterschied im Bremszylinder und jeder Ölfluss im Stoßdämpfer von Computern geregelt, um dem Fahrer bloß kein Gespür für die Technik abzuverlangen.

Aber es gibt ja noch Ducati. Rassige Sportmaschinen, bretthart und windschnittig. Mit dröhnenden V-Motoren und drehzahlfestem Desmo-Ventiltrieb, eben eine echte Legende! Da hockt man sich gerne in Fogarty-Position auf den filigranen Gitterrohrrahmen und macht sich hinter der Rennverkleidung klein. So, wie es auch auf den Superbike- und Grand-Prix-Pisten üblich ist, wo diese Motorräder ihre Feuertaufe erhalten haben.

Ja, und es gibt noch die reisetaugliche Multistrada, für alle, die auch auf großer Fahrt eine Ducati unterm Hintern haben wollen. Aber auch die hat... ja, stimmt, einen Rohrrahmen hat sie schon lange nicht mehr, und auch keinen luftgekühlten Motor. Jaja, ohne Elektronik bringt auch Ducati schon lange keine Alltagsbikes mehr an den Mann, und es hat ja auf der Straße alles seine Vorteile, wissen wir.

Aber es ist immer noch eine Ducati, und ihr charakteristischer Desmo-V2... WAAAAS?! Es gibt keinen V2 mehr, sondern einen 1,2 Liter großen Vierzylinder, wie in einem Opel Corsa? Und genau wie bei dem kommen statt Desmodromik schnöde Ventilfedern zum Einsatz? Habt ihr es auch rumpeln gehört? Ja, ich glaube, das kam aus dem Grab von Fabio Taglioni. Er rotiert!



Etikette tötet

Was macht eine Ducati aus? Natürlich der sportliche Charakter. Also ein Motor, der in jeder Lebenslage Power bis zum Abwinken bringt. Und ein Fahrwerk, das genau da, wo so ein Bike zum Einsatz kommt, jede Straße glattbügelt, damit die Kraft in Vortrieb umgesetzt und der Fahrer den Schwung durch jede Kurve mitnehmen kann. Mit welchen technischen Mitteln Ducati das vorzugsweise erreicht, beantwortet am allerbesten weder Taglioni noch Bordi, sondern der Satz „Es kommt darauf an.“

Natürlich ist auf topfebenen Rennpisten, an denen die nächste Werkstatt maximal eine Boxengasse entfernt ist, eine klassische Rennmaschine das tauglichste Fahrzeug. Aber wenn es mit Gepäck und über lange Tagesetappen durchs Hinterland geht, erlaubt ein schluckfreudiges Fahrwerk mehr Speed als eine maximal windschlüpfrige Front, und aufrechter Sitz hinter dem breiten Lenker bringt mehr Vorderradkontrolle als frontlastige Gewichtsverteilung auf Kosten von Übersicht und Komfort. Und das hat nichts mit falschem Enduro-Anstrich zu tun; es ist einfach die beste Bauweise für diese Art Straßenmotorrad.

Wenn es die Berge rauf und runter geht, immer wieder volles Rohr aus engen Spitzkehren der Serpentina heraus, dann sind Dampf von unten und sanftes Ansprechen mehr wert als das letzte Quäntchen Drehzahl. Und wenn so ein satt antretender, großer Vierzylinder – seinen MotoGP-Genen zum Trotz – für Höchstleistung nur gerade eben in den fünfstelligen Bereich drehen muss, dann ist eine schnatternde, wartungsträchtige Desmodromik fehl am Platz.

Eine echte Ducati zeichnet auch 2021 aus, dass sie genau die Technik auffährt, die für den Einsatzzweck passt. Wenn der das Spazierenfahren von Tradition um der Tradition Willen erfolgt, bitte: Desmos im Gitterrohrrahmen sind weiter im Angebot. Aber um auf Reisen zu gehen, haben die Roten inzwischen tauglicheres Material.

BAKERSTREET

von JÜRGEN BECKER



Single Royal

Queen Elizabeth II. war gerade sieben Jahre alt, als Royal Enfield die Bullet präsentierte: Seit 1933 stampft der Single durch das British Empire und das nachfolgende Commonwealth of Nations. Aber auch in Deutschland schmerzt der Abschied der fast 90 Jahre alten Mischung aus Eierschaukel und Rüttelplatte, die so wenig Änderungen über sich ergehen lassen musste wie der soziale Brennpunkt Buckingham Palace.

In der FAZ wunderte sich jetzt ein Redakteur, dass die Bullet überhaupt bei Motorradhändlern zu haben war und nicht bei Manufactum. Das Nostalgiekaufhaus für Besserverdiener wirbt mit dem Slogan: „Es gibt sie noch, die guten Dinge!“ Nein, es gibt sie nicht mehr. Selbst Sondermodelle wie die Bullet Trial liefen 2020 aus. Schade um des anglophilen Bikers derbe Bauernkost. Da die Enfield als 350er oder Halbliterportion im gesamten britischen Einflussgebiet ausgedient wurde, gab es auch eine Eintopfküche im indischen Chennai, wo seit 1952 eine Million Bullets vom Band liefen. Dort gibt es einen Maler, der die Tanks von Hand liniert. Man hätte sie weiter bauen sollen, bis der gute Mann einen Tatterich bekommt, denn die Fahrdynamik des urigen Untersatzes beschreibt am besten der klinische Terminus „Schüttellähmung.“

Dennoch: 2019 wurde die Bullet allein in der Bundesrepublik 1591 mal verkauft. Wer hinter den retroseligen Erfolg der Royal Enfield kommen will, schaut am besten die Royals. Die glorreiche Netflix-Serie „The Crown“ zeichnet das Leben der Windsors im geschichtlichen Umfeld der Nachkriegsära einschließlich der Zäsur durch Lady Di brillant nach. Selbst wer die Monarchie für antiquierten Kokolores hält, muss der kauzigen Royal Family um Queen Elizabeth Unterhaltungswert attestieren. Die Queen hat mit der soliden Royal Enfield etwas gemeinsam: Beide suchen eine Antwort auf die Frage: Wie lange kann etwas Prähistorisches in der antiseptischen, digitalen Moderne am Leben bleiben? Oder anders gesagt: Wie kommt man mit Überholtem auf die Überholspur?

Der Schlüssel ist das nachhaltige Vergnügen an Dingen, die nicht von Software steuerbar sind. Und der Erfolg stellt sich ein, wenn eine Fernsehserie das in den Fokus perfekter Unterhaltung übersetzt. So feiert die Serie „Damengambit“ gerade ein 1400 Jahre altes Brettspiel und hatte sagenhafte 62 Millionen Zuschauer. Folge: Es boomt nun weltweit wieder die gepflegte Schachpartie, passt sie doch perfekt in die kontaktreduzierte Zeit. Nur zwei Spieler aus nur zwei Haushalten – Motorradfans wählen für diese Kontaktbeschränkung lieber die Sitzbank.

Insofern ist es ein Drama, dass die schillernde Prinzessin Margret mit ihrem Lover in „The Crown“ auf einer Triumph Thunderbird durchs TV flattert. Der britische Twin ist zwar ebenfalls betagt, doch gegen die Bullet eine neomodische Züchtung. Hätte das begeisterte Millionenpublikum unter Margrets flatterhaftem Gesäß eine Royal Enfield entdeckt, der Königin der Einzylinder wäre wohl ein zweiter luftgekühlter Frühling beschert worden, und sei es im Showroom von Manufactum.

Den technischen Aufwand einer sauberen künstlichen Be- und Endatmung der 88-Jährigen aber lehnen die indischen Ingenieure ab. So gibt es einen Trost: Der Abschied von der Verblichenen hat nichts mit Infektionszahlen zutun. Es sind die Abgaswerte. Und damit sei die

Frage beantwortet, wie lange man das anachronistische Adelsgedöns in die digitale Epoche retten kann. Solange die Abgaswerte stimmen, heißt es: „God save the Queen“. Doch jede Terrine mit Erbsensuppe macht die Royals zu Risikopatienten.



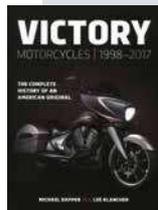
www.juergen-becker-kabarettist.de

V2-Facetten

► **Man wundert sich** immer wieder, was es über Harley-Davidson alles zu sagen gibt: Auf 304 informativen und unterhaltsamen Seiten erzählt Fachjournalist und Milwaukee-Maniac Dirk Mangartz viele spannende und kunterbunte Geschichten rund um die Motor Company. „111 Harley-Stories, die man kennen muss“ taucht dabei tief ein in die 118-jährige Schwermetall-Geschichte. Von den Frühwerken und Meilensteinen über die Schlüsselfiguren, Szene, Technik, Racing, Highlights bis hin zu Custombikes, Skurillem und Ereignissen kolportiert Mangartz in Wort und Bild viele große und kleine Fakten aus der großen und weiten Harley-Welt in vielen kunterbunten Facetten. Genau die richtige Ablenkung, bis bald wieder V2-Donner den Winter vertreibt. Dirk Mangartz: „111 Harley-Stories, die man kennen muss“. Emons, 304 Seiten, 25 Euro. www.emons-verlag.de



American Original



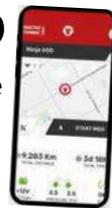
► **Auch wenn der Name** anderes vermuten lässt: Der Verlag Octane Press weist extra darauf hin, dass dieses Buch weder von Polaris lizenziert noch absegnet wurde. Und das ist gut so, denn die Autoren beschreiben das vom Konzern zugunsten der Traditionsmarke Indian beschlossene Ende so, wie es war: unwürdig.

Immerhin lieferten die Victory-Macher viele Infos und Bilder. Anfängen von der V92C bis hin zur Octane sind alle Modelle und ihre Entwicklung beschrieben – inklusive technischer Daten. Empfehlenswert vor allem für Fans, aber auch für Liebhaber von US-Bikes überhaupt. **AK**

Michael Dapper/Lee Klancker – Victory Motorcycles 1998-2017, Octane 2018, 192 Seiten, 22 x 28,5 cm, ab 33 Euro octanepress.com

Cleverer Motorrad-App

► **Das Frankfurter StartUp RideLink** hat eine neue Smartphone-Hilfe für Motorradfahrer entwickelt, die auf zwei Säulen basiert. Säule eins ist die kostenlose „Connect“-App. Sie beinhaltet Routenplaner, Kontaktmöglichkeit zur Gruppenmitgliedern, Einzel- oder Gruppennavigation, Teilen des aktuellen Standorts, Abrufen bereits bestehender Routen und Auswertung einer Tour. Auch zeichnet die App Fahrleistungen auf. Säule zwei ist ein Tracking-Modul namens „WingMan“. Das wird am Motorrad befestigt und bietet zusätzlich eine Diebstahlwarnung, ein Notrufsystem, eine Schräglagenaufzeichnung und die Möglichkeit, über einen CAN-Bus-Anschluss Funktionen des Motorrads zu überwachen. Dieses Modul kostet 399 Euro, enthalten sind Datentarif und



Notrufservice fürs erste Jahr, danach kostet es 29 Euro jährlich. RideLink und WingMan funktionieren laut Anbieter zusammen am besten.

www.ridelink.com

vereinigt mit



■ **Fantic Caballero 500 – Mash Dirt Track 6.5**
Retro-Geländegänger

■ **BMW F900XR – Kawasaki Ninja 1000SX**
Touerkonzepte im Vergleich

■ **Voge 500 R**
China-Honda im Test

■ **Reiseenduros bis 6000 Euros**
Gebrauchtberatung

■ **Harley Sportster**
Ein Klassiker im Meilenstein

■ **Reifen-Reparatursets/ Winterhandschuhe**
Der Service pumpt auf

■ **Bayerische Seen/ Route des Grandes Alps**
Die Reisesaison wartet

Themen können sich aus aktuellem Anlass kurzfristig ändern.



Ab dem
11. Februar
am Kiosk

DAS NEWS-KENNERSPIEL

NEWS-Kennerspiel, Runde 244: Richtige Antwort ankreuzen und bis zum 10. Februar per Post, Fax oder www.motorrad.net abschicken:
MOTORRAD NEWS Kennerspiel, Hertinger Straße 60, 59423 Unna, Fax 02303/985-59. Auf www.motorrad.net auch online spielbar!
Unter allen richtigen Einsendern verlosen wir ein Paar „Matt“-Citystiefel von Stylmartin im Wert von 169 Euro, vorgestellt auf Seite 80. Bitte Größe angeben! Was wir dazuschreiben müssen: Rechtswege führen zu nix, eure Adressen sammeln wir auch nicht. Feinheiten zum Datenschutz auf www.motorrad.net/datenschutz



FRAGE 1

Keine Zwillinge, schon gar nicht eineigig: Der Motor der Triumph Trident 660 wurzelt trotzdem in der

- Street Twin
- Street Triple
- Speed Triple

FRAGE 2

Die Sierra de la Demanda in Nordwestspanien trägt im Land den Spitznamen

- Spanisch Lappland
- Iberisch Sibirien
- España Frisia Oriental

FRAGE 3

Ein Trick, der Karriere machte: Der Reihentwin der Yamaha TRX 850 hat einen Hubzapfenversatz von

- 0 Grad
- 180 Grad
- 270 Grad

FRAGE 4

Stuntman Bud Ekins verglich den Renn-Fahrstil seines Kumpels Steve McQueen mit

- einem Bergtroll
- einer hart gestoßenen Billardkugel
- einem Presslufthammer

Absender: _____

MOTORRAD NEWS erscheint zweifach im Jahr. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Die Zeitschrift sowie alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Mit der Annahme des redaktionellen Contents (Texte, Fotos, Grafiken etc.) und seiner Veröffentlichung in dieser Zeitschrift geht das umfassende, ausschließliche, räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkte Nutzungsrecht auf den Verlag über. Eine Haftung für die Richtigkeit des redaktionellen Contents kann trotz sorgfältiger Prüfung durch die Redaktion nicht übernommen werden. Signierte Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Redaktion dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos, Prospekte, Datenträger oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Informationen zur Nutzung Ihrer Daten gemäß DSGVO finden Sie unter www.motorrad.net/datenschutz.



MEHR LESEVERGNÜGEN für alle, die gern reisen.



Jetzt
am
Kiosk!

 Folgen Sie uns
auf Facebook:
[www.facebook.com/
tourenfahrer.magazin](http://www.facebook.com/tourenfahrer.magazin)

Der TOURENFAHRER ist das Premium-Magazin für anspruchsvolle Motorradfahrer. Faszinierende Reisereportagen, umfangreiche Zubehör-Ratgeber und Praxis-Motorradtests machen dieses Magazin zu einem Leseerlebnis!

Monatlich am Kiosk oder bequem im Abo unter www.tourenfahrer.de.

Kawasaki

Let the good times roll

WIR KOMMEN VORBEI: ROADSHOW 20/21

Alle neuen Modelle live
in eurer Nähe erleben:

**NEU:** Ninja ZX-10R**NEU:** Z H2 SE**NEU:** Versys 1000 SE**NEUE FARBEN:** Z900

Wenn wir nicht zu den Messen kommen können, dann kommen wir eben zu euch. Mit unserer Roadshow und den Highlights für 2021. Jetzt bei vielen Vertragspartnern in ganz Deutschland. Alle Termine unter kawasaki-roadshow.de. Die Teilnehmerzahl ist durch die Abstandsregeln leider begrenzt. Deshalb gleich anmelden und euren Platz sichern. Eine schnelle Entscheidung lohnt sich auch bei unserer Early Bird Aktion* – bei jedem Neukauf bis 20. Februar ist die Garantieverlängerung kostenlos dabei. Also Gas geben, Leute!

* Aktionszeitraum für die Early Bird Aktion vom 23.11.2020 bis 20.02.2021 für alle neuen zulassungsfähigen Kawasaki-Straßenmotorräder und nur bei teilnehmenden Kawasaki-Vertragspartnern. Zur 2-jährigen Werksgarantie gibt es eine 2-jährige Garantieverlängerung Kawasaki CARE Garantie^{plus} kostenlos dazu. Keine Kumulierung von Aktionen möglich.

kawasaki.de