

**Top-Reiseziele für 2021**  
BRD - Europa - weltweit

# MOTORRAD

**HINTERGRUND**  
MOTORRADLAND  
**CHINA**



**neu**

**Star der Mittelklasse**

# APRILIA TUONO 660



**neu**  
**Moto Guzzi V9**

### VERGLEICH



**BMW R18**  
**Harley Fat Boy 114**

### TOP-TEST



**Aprilia RS 660**

### REPORT

**Wie viel Gepäck kann mit aufs Bike?**



**PLUS**  
• Packliste  
• Fahrtipps  
• Zubehör

**neu**  
**Moto Guzzi V85 TT**

**SCHRAUBERSÜNDEN: BITTE NICHT NACHMACHEN!**



# Kawasaki

Let the good times roll

# WIR KOMMEN VORBEI: ROADSHOW 20/21

Alle neuen Modelle live  
in eurer Nähe erleben:



NEU: Ninja ZX-10R

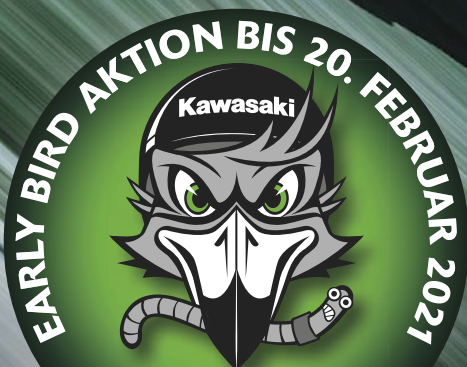


NEU: Z H2 SE



NEU: Versys 1000 SE

NEUE FARBEN: Z900



4 STATT 2 JAHRE  
GARANTIE

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](http://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<sup>plus</sup> kostenlos dazu. Keine Kumulierung von Aktionen möglich.

[kawasaki.de](http://kawasaki.de)

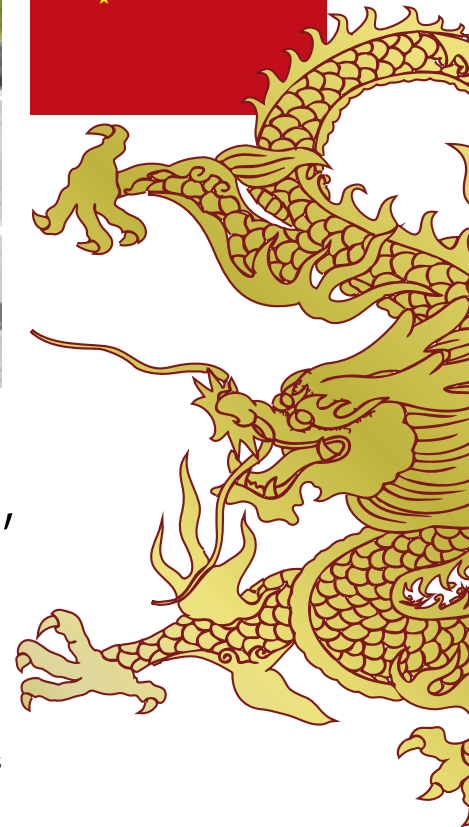






Wohin soll und kann es 2021 gehen? MOTORRAD hat sich dazu Gedanken gemacht – wie auch zu China als großem Herstellerland, in dem nicht nur die Benelli TRK 502, hier links, gebaut wird

## EDITORIAL



# Das Reich der Mitte gibt mächtig Gas, und wir suchen uns Ziele für 2021



**Chefredakteur Uwe Seitz über China als neuen großen Player in der Motorradwelt und Ideen für die Saison 2021.**

**A**ktives Motorradfahren dürfte wohl für kaum einen von uns derzeit wirklich Thema sein. Daher bieten wir mit dieser Ausgabe von MOTORRAD wieder jede Menge Stoff, um sich gedanklich auf kommende Herausforderungen auf zwei Rädern vorzubereiten. Für Motorradkunden wie auch die Zweiradwirtschaft bildet China eine solche. Von gewaltiger Dimension sogar – wie unser Dossier über das Reich der Mitte ab Seite 46 zeigt. Es gibt nämlich kaum einen namhaften Motorradhersteller, der in China nicht die Finger im Spiel hätte. Beteiligungen, Partnerschaften oder klangvolle westliche Namen von einst, die längst in chinesischer Hand sind, bilden die Player in einem Milliardengeschäft. Gerade im Verbund mit westlichem Know-how sind die Chinesen ins Premiumsegment und damit zu uns vorgedrungen. So dürfte sich die Auffassung über hübsch anzusehende chinesische Produkte, die bei genauerer Betrachtung nichts als Schrott sind, in vielen Fällen bald in Klischees auflösen. Nicht vergessen darf man dabei allerdings die politischen Verhältnisse, massiven Menschenrechtsverletzungen und den nach wie vor mangelhaften Markenschutz – also Umstände, die China im knallharten Preiskampf erst so gute Zahlen beschern.

Apropos Zahlen: Wusstet ihr, wie viel Kilo Gepäck bei Ausfahrten und Touren im Schnitt so anfallen, welche Bikes damit schon überfordert und welche wahre Lastesel sind? Auch das haben wir zusammengetragen, genauso wie mögliche und lohnende Tourenvorschläge für die Saison 2021 (ab S. 80). Denn was wäre das junge Jahr ohne Pläne und Ziele? Viel Spaß mit dieser Ausgabe von MOTORRAD!

Herzlichst euer



**Jetzt neu: für Fans ein MUSS**, für Interessierte sehr lesenswert: Ducati Spezial. Und eine neue PS-Ausgabe ist auch am Start!





# 80

Dieses blöde Virus! Aber man kann das Beste daraus machen. Zum Beispiel Motorrad-Urlaub vor der Haustür. Pläne und Ideen für 2021 – was alles geht

Fotos: BMW/Ben Ott, MV Agusta, Dirk Schäfer, Volker Rost, Wunderlich, Tyson Jopson  
Titelfotos: Aprilia, Moto Guzzi, Maximilian Balázs, Markus Jahn, mps-Fotostudio

## Motorräder in diesem Heft

Aprilia SX 125	52	F.B. Mondial HPS/SC 300i	53	Kingston Custom-BMW		Moto Morini 6 1/2	54
Aprilia RS 660	20	Fantic XEF 250	9	R 18 Spirit of Passion	8	MV Agusta Rush 1000	30
Aprilia Tuono 660	14	Fantic Caballero 500	53	KTM 125 Duke	104	Niu MQI GT	54
Benelli Leoncino 800/Trail	52	Harley-Davidson Fat Boy 114	34	KTM RC16	120	Skyteam Skybongo 125	55
BMW C 400 X	52	Honda CRF 450 Rally	6	KTM 1290 Super Duke R	58	Super Soco TS/TC	55
BMW F 850 GS/Adventure	53	Honda CBR 1000 RR Firebl. SP	117	Kumpan 54	54	SWM Ace of Spades 500	55
BMW R 90 S Bobber	90	Honda CRF 1000/1100 L		Lambretta V200 Flex	54	Triumph Sprint RS	116
BMW R 18	34	AfricaTwin Sports Adventure	11	Malaguti Dune 125	54	Triumph Street Triple	98
Brixton Cromwell 125	66/104	Husqvarna Svartpilen 125	10	Mash X-Ride 650 Classic	54	Voge 500 R	55
Brixton Crossfire 500/X	53	Italjet Dragster 125/200	42/53	Moto Guzzi V85 TT	18	Zontes 310 T1/T2	55
CF Moto 700 CL-X Heritage	53	Kawasaki GTR 1400	114	Moto Guzzi V9 Roamer/Bobber	19	Zündapp ZMX 125	55



Diese Ausgabe gibt es auch digital.  
Alle Infos unter: [www.motorradonline.de/digital](http://www.motorradonline.de/digital)





**90**

Von der alten R 90 S zum coolen Bobber? Kann nicht gut gehen, meinte MOTORRAD. Kann es doch, bewies ein Leser. Und womit? Mit Recht!



**66**

Kracher oder Klassiker? Brixton Cromwell 125 aus China im Fahrbericht

**INTRO+NEWS**

**Kingston Custom-BMW R 18** 6  
Rallye Dakar 2021; Rückruf Africa Twin; Husqvarna Svartpilen 125

**NEUHEITEN**

**Aprilia Tuono 660** 14  
Der leichte Zweizylinder als tourentauglicher Alltagssportler

**Moto-Guzzi-Modellpflege** 18  
V85 TT mit mehr Druck und neuer Motor für V9 Bobber und Roamer

**TEST+TECHNIK**

**Top-Test Aprilia RS 660** 20  
Der Twin mit Superbike-Attitüde im 1000-Punkte-Test – was geht?

**Fahrbericht MV Agusta Rush 1000** 30  
Exklusiv und exzentrisch – Italiens neue nackte Vierzylinder-Diva

**Vergleich Dicke Twins** 34  
BMW R 18 gegen Harley-Davidson Fat Boy 114 – dasselbe, nur anders?

**Fahrbericht Italjet Dragster** 42  
Augenweide mit 125 und 200 Kubik – Rückkehr des Techno-Rollers

**Gebrauchttipp** 58  
KTM 1290 Super Duke R im Zweite-Hand-Check

**Test kompakt** 66  
Fahrbericht Brixton Cromwell 125; plus Mini-Navi und Klamotten

**RATGEBER**

**Die schlimmsten Schraubersünden** 60  
Was in der Garage alles schiefgehen kann – mach' das bloß nicht!

**MAGAZIN+REISE**

**Pläne und Ziele für 2021** 80  
Was dieses Jahr an Motorradurlaub möglich sein sollte – trotz Corona

**BMW-Bobber-Leserumbau** 90  
Ein MOTORRAD-Zündfunke mit Konsequenzen – Rolf ist schuld

**Leserreise Istrien** 98  
Von Chemnitz nach Koper – die Geschichte einer Winterflucht

**Reportage: 125er für Autofahrer** 104  
Ausprobiert: Ohne Prüfung aufs Leichtkraftrad – gar nicht so leicht

**Alles über Zuladung** 110  
Schwergewichte und Schwächlinge – Gepäck richtig verstauen

**Koffer, Taschen, Tankrucksäcke** 118  
Neue Gepäcksysteme kurz vorgestellt – bitte einpacken

**SPORT**

**WP im GP – Zug und Druck** 120  
Im Grand Prix können die Feder-elemente rennentscheidend sein

**RUBRIKEN**

**Editorial** 3  
**Kolumne** 12  
**MOTORRAD-Kleinanzeigenmarkt** 70  
**Leserbriefe, Impressum** 77  
**Rückspiegel** 126  
**Vorschau** 128  
**Comic** 130



**08**

Kingston Custom BMW R 18 – wie aus einem Jules-Verne-Roman



**30**

Macht auf dicke Hose und braucht dicken Geldbeutel: MV Agusta Rush 1000

**110** Mit Sack und Pack: alles übers richtige Beladen von Motorrädern. Plus Übersicht: die Zuladungs-Kings und die größten Schwächlinge



**DOSSIER: CHINA**

**Die Volksrepublik** 46  
Daten, Fakten, Hintergründe

**Chinas Wirtschaft** 48  
Der Zweiradmarkt im Reich der Mitte – Produktion, Handel

**Westliche Beteiligungen** 50  
BMW, Harley, KTM – wer mit wem in China verhandelt ist

**Diese Bikes sind made in China** 52  
Von Benelli bis Zündapp – Modellübersicht, Daten, Preise

**Das Erwachen des Drachens** 56  
Chinas zweirädrige Zukunft – Perspektiven und Kommentar



## Honda siegt im Sand

**Rallye Dakar 2021.** Nach jahrzehntelanger KTM-Dominanz (18 Siege von 2001 bis 2019) hat es Honda zum zweiten Mal in Folge geschafft, diese zu durchbrechen: Kevin Benavides (großes Foto und unten links) hatte in Saudi-Arabien in der Gesamtwertung vier Minuten Vorsprung auf seinen Honda-Teamkollegen und Vorjahressieger Ricky Brabec. KTM belegte mit dem in Dubai lebenden Engländer Sam Sunderland auf der 450er-Werksmaschine am Ende nur Platz drei. Das Rennen blieb spannend bis zum letzten Tag. Nachdem Sunderland als Vortagesieger als Erster auf die Schlussetappe gehen müssen, war es dem KTM-Piloten nicht gelungen, seinen Rückstand von bis dahin fünf Minuten auf die beiden führenden Honda CRF 450 Rally aufzuholen. Im Ziel wurde der Jubel der Piloten aber gedämpft durch die gleichzeitig eintreffende Nachricht vom Tod des Franzosen Pierre Cherpin. Der Husqvarna-Privatfahrer hatte sich auf der siebten Etappe bei einem Sturz schwere Kopfverletzungen zugezogen, denen er nach dem Rücktransport nach Frankreich im Krankenhaus erlag.



Mit Benavides ist der erste Argentinier Sieger der Rallye



Pierre Cherpin (†) fuhr 2021 seine vierte Dakar

Fotos: Monster Energy Honda Team, dakar.com







# INTRO

Spirit of Passion – der Geist der Leidenschaft ist schwarz und rundlich



## Boxer-Herz, Nieren-Look

**Kingston Custom BMW R 18 Spirit of Passion.** Customizer und kommerzielle Großserienhersteller – das passt normalerweise zusammen wie Kardan und Kettenspray. Doch manchmal findet so ein ungleiches Paar auch zusammen. Wie etwa in der „SoulFuel“-Reihe von BMW. Mit der Aufnahme seiner „Spirit of Passion“ (oben) in diesen illustren Kreis haben die Münchner jetzt dem Gelsenkirchener Dirk Oehlerking wenn schon nicht die Königswürde, so doch wenigstens den Ritter-schlag verliehen. Dabei zählte Kingston Custom, Oehlerkings

Firma, schon längst zum Hochadel der Custom-Szene. Die BMW jedenfalls ist nach Kingstons kleinem chirurgischen Eingriff kaum mehr als R 18 wiederzuerkennen, obwohl Boxermotor, Rahmen und Fahrwerk gar nicht groß angefasst wurden. Aber die aus Blech gedengelte Verkleidung in schwarzem Schleiflack-Look macht's: nämlich den assoziativen Mix aus Schalentier, Ernst Henne und Isetta. Aus der Zeit der einstigen „Knutschkugel“ von BMW, den frühen 60ern, stammt auch das bis heute markante Markenzeichen der BMW(-Auto)s: die Nieren vorn mittig. Die R 18 „Spirit of Pas-sion“ will Kingston Custom 18-mal in Miniserie bauen.

## DIGITAL

Runde mit Rossi. Zumindest vor dem Bildschirm schafft es hier jeder, mit dem „Doctor“ mitzuhalten: Auf Daineses Youtube-Kanal lässt sich Valentino Rossi bei einer munteren Runde über den Dirt Track seiner Motor Ranch auf Tuchfühlung verfolgen. Der neunfache Weltmeister driftet und slidet auf einer YZ 250 F nur so durch die engen Kurven seines Privat-Tracks, kommentiert seine Fahrweise, erklärt den Streckenverlauf und in welchem Gang er den summenden Einzylinder gerade bewegt. Zu finden unter: „VR46 Motor Ranch circuit FULL LAP“.

„Und jetzt rechtsrum im Zweiten!“ Vale sagt, wo's auf seiner Hausstrecke langgeht – auf Italienisch mit deutschen Untertiteln



**Neuer Harley-Chef.** Mit dem Bayern Kolja Rebstock (Foto) ist neben Firmenboss Jochen Zeitz schon wieder ein Deutscher ganz oben in die Chefetage von Harley-Davidson aufgerückt. Rebstock wird künftig nicht nur als Nachfolger von Christian Arnezeder die deutschsprachigen Märkte für Harley leiten; er ist auch Harley-Vice-President für Europa, Afrika und den Nahen Osten. Rebstock ist Doktor der Werkstoffkunde. Er war bisher in international leitenden Positionen bei Daimler und Mitsubishi.





**Ikone:** Mit der G/S wurde Auriol ein Rallye-Held

## Hubert Auriol †

**Dakar-Held gestorben.** Er war lange *DER* Name der Paris–Dakar: Hubert Auriol. Der Franzose, geboren 1952 in Äthiopien, fuhr von der ersten Ausgabe 1979 an mit, gewann 1981 die Motorrad-Wertung der Rallye auf einer HPN-BMW und 1983 auf einer von Herbert Schek, 1984 (Foto oben) wurde er damit Zweiter hinter Gaston Rahier. Er war der Erste, der später auch im Auto auf dem Weg nach Dakar siegreich war (1992), und leitete die Rallye als Renndirektor von 1995 bis 2003. Am 10. Januar 2021 erlag Hubert Auriol (68) einer Herzerkrankung.

## NEUE MESSE-TERMINE 2021

**BMT, HMT, Dortmund und Mailand.** Die ursprünglich für Anfang März geplante Messe „Motorräder Dortmund“ wurde aufgrund der Coronapandemie verschoben. Neuer Termin ist 29. April bis 2. Mai. Die Berliner Motorrad Tage BMT sollen vom 13. bis 16. Mai, die HMT in Hamburg vom 28. bis 30. Mai stattfinden. Ebenfalls verschoben, aber nur um zwei Wochen, wurde die EICMA in Mailand. Die 2021 weltweit größte Motorrad-Neuheiten-Messe soll vom 23. bis zum 28. November stattfinden.



Fiel 2020 Corona zum Opfer, doch für 2021 gibt's Hoffnung: Messe EICMA

**Fantic XEF 250.** Die erst kürzlich erweiterte Zusammenarbeit von Fantic und Yamaha (*MOTORRAD* 23/2020) trägt Früchte: Mit der XEF 250 hat der italienische Motorradbauer seinen ersten 4-Takt-Offroadler vorgestellt – mit 249-Kubik-Yamaha-Einzyylinder. Der Viertakter mit zwei obenliegenden Nockenwellen wurde speziell auf den Einsatz in einer Enduro abgestimmt. Auch der Alu-Rahmen stammt von Yamaha. Die Motorsteuerung liefert Athena aus Italien; das Mapping lässt sich per Smartphone-App einstellen. Die Federelemente stammen von Kayaba. Preis: 9490 Euro



## Museum: Rettung durch Tombola?

**Help us to re-open.** Die Spendenaufrufe klingen immer verzweifelter: „Hilf uns, wieder zu eröffnen!“ Mit dem Slogan wirbt das britische National Motorcycle Museum in Solihull/Birmingham bei Unterstützern für den Kauf von Tombola-Losen. Mit Lotterien hat das Museum Erfahrung, es führte solche auch schon vor den monatelangen Corona-Lockdowns durch. Mit zusätzlichen Corona-Lotterien sollen nun die Ausfälle der Eintrittsgelder wenigstens teilweise kompensiert werden. Mitlosen dürfen aufgrund britischer Gesetze nur UK-Staatsbürger.



Zu gewinnen gibt's britische Bike-Klassiker

Fotos: BMW, Dainese, EICMA, Fantic, Harley-Davidson, Honda, National Motorcycle Museum



# INTRO

## KURZ NOTIERT

### Radio Rastenschleifer

Seit 15 Jahren produziert ein kleines Team regelmäßig unregelmäßig in der Lüneburger Heide auf UKW die Radiosendung „Rastenschleifer“. Nicht kommerziell und werbefrei, dreht sich darin alles ums Motorrad. Sendetermine: [www.rastenschleifer.net](http://www.rastenschleifer.net); online weltweit empfangbar auf [www.zusa.de](http://www.zusa.de). Nun sucht die Truppe radio-affine Verstärkung für künftige Sendungen, Kontakt per E-Mail: [rastenschleifer@zusa.de](mailto:rastenschleifer@zusa.de)



### Instruktoren gesucht

Das MOTORRAD action team sucht freiberufliche Instruktoren für künftige Veranstaltungen. Zum Kennenlernen und gegenseitigen Informations-

austausch sind Sichtungstermine auf den Strecken Baden Airpark (21.–23.4.), Boxberg (15.–16.5.) und Bilster Berg (15.–16.6.) geplant. Interessenten nehmen bitte per E-Mail an [rfroberg@motorpresse.de](mailto:rfroberg@motorpresse.de) oder Telefon 0711/182-2061 Kontakt mit Trainingsleiter Rainer Froberg auf.

### Geplant: Harley-Days 2021

Harley-Davidson gibt sich optimistisch und plant für 2021 wieder große Events. So sollen vom 25. bis 27. Juni die Hamburg-Harley-Days stattfinden, einen Monat später wird vom 23. bis 25. Juli in Dresden gefeiert, und die große Harley-Party am Faaker See in Kärnten soll vom 7. bis 12. September steigen.

### E-Scooter als neue Unfallquelle

Von Januar bis September 2020 gab es in deutschen Großstädten 1570 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden, darunter sieben Todesopfer. Das hat das Statistische Bundesamt mitgeteilt. Fürs Gesamtjahr erwartet die Bundesanstalt für Straßenwesen BaSt einen deutlichen Rückgang der Unfallzahlen, so auch bei den getöteten Motorradfahrern um rund zehn Prozent.

**Klassik meets Avantgarde: Svartpilen 125 – erster Fahrbericht im nächsten Heft**



## Klein, kommt aber groß raus

**Husqvarna Svartpilen 125.** Unangefochten steht KTM's 125 Duke bei den Leichtkrafträdern an der Spitze der Neuzulassungen. Ausgestattet mit deren 15-PS-Einzyylinder, stellt KTM-Tochter Husqvarna nun die Svartpilen 125 vor. Wie ihre von den Abmessungen her identische große Schwester Svartpilen 401 soll die 125er mit einer aufrechteren Sitzposition und breiterem Lenker eher klassisch orientierte Fahrer ansprechen, die ein alltagstaugliches Stadtmoped suchen. Das Achttelliter-Bike wird wie die Duke komplett in Indien gefertigt und zum Saisonstart zu den Händlern kommen. Einen Preis hat Husqvarna/KTM noch nicht genannt, er dürfte aber zwischen 125 Duke und Svartpilen 401 liegen, also bei rund 5000 Euro.

## Motorradmuseum abgebrannt

**Timmelsjoch.** In der Nacht zum Montag, 18. Januar, ist das erst 2016 eröffnete Top Mountain Motorcycle Museum an der Timmelsjoch-Hochalpenstraße vollständig abgebrannt. Die mit rund 80 Mann aus dem Ötztal sofort angerückte Tiroler Feuerwehr konnte in den frühen Morgenstunden nur noch ein Übergreifen auf angrenzende Gebäude

verhindern. Mit dem Museum wurden zirka 300 historische Motorräder und einige Autos ein Raub der Flammen. Das moderne Gebäude in 2175 Metern Höhe hatte weitgehend aus Holz bestanden (Foto rechts). Menschen sind bei dem Inferno nach bis Redaktionsschluss vorliegenden Informationen nicht zu Schaden gekommen. Die Motorradsam-

Fotos: Bayerischer Rundfunk, Gold and Goose Photography, Honda, Husqvarna, Markus Jahn, ZOOM, TIROL, Michael Orth





# DIE SZENE VOR 50 JAHREN

**TV-Tipp.** Am 8. Februar, 16.15 Uhr, zeigt der Bildungskanal ARD-alpha „Der Motorradladen“. Der 15-Minuten-Film entstand 1971 vor, in und um das damals noch kleine Münchner Ladengeschäft „Motorrad Spätt“. Mit der Honda CB 750 F funkelte der erste große Vierzylinder im Schaufenster, im Kino war gerade „Easy Rider“ gelaufen, und die Anfänge der Rocker-Bewegung machten das Motorrad zum Symbol für Freiheit und Anti-Spießertum. Ein Zeitdokument aus den Anfängen der modernen Motorradszene.



**Der Rückruf gilt nur für Sports-Adventure-Modelle mit großem Tank**

## Tank-Problem

**Rückruf für Africa Twins.** Weltweit muss Honda etliche Tausend Africa Twin CRF 1000 und 1100 L Sports Adventure der Baujahre 2018 bis 2020 zurückrufen. Grund sind im Tank verbliebene Rückstände aus dem Fertigungsprozess. Diese können beim Fahren die Spiritversorgung blockieren, was zum Aussetzen und Absterben des Motors führen kann. In der Werkstatt müssen die Tanks gespült und Teile der Benzinpumpe ersetzt werden. Wie viele Sports-Adventure-Modelle in Deutschland genau betroffen sind, war bei Redaktionsschluss noch unklar, es dürften um die 3000 sein.

melung dürfte aber vollständig vernichtet worden sein. Sie umfasste bis zu 115 Jahre alte unwiederbringliche Einzelstücke aus aller Welt, reichte von der berühmten „Flying Merkel“ über Klassiker wie Münch Mammut oder Benelli Sei bis hin zu Grand Prix-Maschinen und Heinz Kinigadners WM-Crosser von 1984. Rund die Hälfte der Motorräder war fahrbereit und wurde von den Museumsinhabern, die auch die Betreiber der privaten Timmelsjoch-Mautstraße sind, immer wieder bewegt. Die Brandursache blieb vorerst unklar und soll ermittelt werden.



**Dramatische Szenen am Timmelsjoch: Die Feuerwehr konnte ein Übergreifen verhindern, aber der aus aller Welt stammende historische Motorrad-Bestand ist verloren. Oben: vor dem Feuer**

**Wechsel zur Formel 1. Man soll gehen, wenn's am schönsten ist. Nachdem mit Joan Mir 2020 zum ersten Mal seit 20 Jahren ein Suzuki-Pilot den WM-Titel in der Motorrad-Königsklasse geholt hatte, verkündete Suzuki-Teamchef Davide Brivio seinen Abschied: Der Italiener (Foto), der das Suzuki-Team seit 2013 durch den Grand Prix führte, wird 2021 Chef eines Formel-1-Rennstalls**



## HEFTE VERSANDKOSTENFREI

**MOTORRAD-Sonderhefte per Post.** Für alle, die aufgrund der aktuellen Situation unnötige Wege vermeiden wollen: Egal ob das neue Ducati Spezial (siehe Seite 3), die beiden BMW Spezials von 2020, die Edition GS oder der brandneue MOTORRAD Katalog von 2021 – diese MOTORRAD-Sonderpublikationen gibt es aktuell versandkostenfrei im Onlineshop der Motor Presse Stuttgart. Einfach im Internet „shop.motorpresse.de“ aufrufen, das gewünschte Thema (z. B. „Ducati“, „BMW“, „Edition“ oder „Katalog“) in die Suchfunktion rechts oben eingeben und los geht's. Tipp: Noch bis Ende Januar 2021 gibt es diverse MOTORRAD-Sondertitel aus den letzten Jahren um bis zu 50 Prozent reduziert (zzgl. Versandkosten).





Zeichnung: Holger Aue

# Plan B

**Rolf Henniges**, Ex-Globetrotter, Ex-MOTORRAD-Testredakteur und derzeit FUEL-Boss, ist leidenschaftlicher Motorradfahrer und Purismus-Anhänger.  
[fuelhead@motorradonline.de](mailto:fuelhead@motorradonline.de)

**Bitte versteht mich nicht falsch. Hier geht es nicht um Corona.** Sondern um die Einschränkung und Überwachung, die uns allen früher oder später drohen. Und um einen möglichen Ausweg aus dem Dilemma. Das Szenario beginnt bereits jetzt. Anstatt dass man diejenigen aus dem Verkehr zieht, die mit Brüllrohren durch die Gegend fahren (und das gilt auch für Autofahrer), fordert die immer dünnhäutigere Gesellschaft Fahrverbote für alle Motorradfahrer. Diese dünnhäutige Gesellschaft ist es auch, die nach immer mehr Sicherheit ruft. Daran ist im Grunde genommen nichts falsch. Und wir sind sogar dabei: Wenn wir uns die Statistiken der vergangenen zehn Jahre anschauen, stellen wir fest, dass die Zahl der Unfälle mit Todesfolge im Straßenverkehr um 27 Prozent gefallen ist, während die Anzahl der Fahrzeuge im gleichen Zeitraum um gut zehn Prozent stieg. Gleichzeitig sank der prozentuale Anteil von Unfallverursachern, die ihr Fahrzeug alkoholisiert oder unter Drogen lenkten. Aber es wuchs die Anzahl derer, die abgelenkt waren. Wovon? Angeblich gibt es in Deutschland mehr Handys als Einwohner.

**Natürlich steht alles im Zusammenhang**, die Knautschzonen der Autos nehmen bei einem Crash mehr kinetische Energie auf, die Kids werden – Stichwort Begleitetes Fahren – immer früher an den Straßenverkehr gewöhnt, und die Fahrzeuge verfügen über immer mehr Gimmicks, die einen Unfall verhindern sollen. Aber ihn vielleicht auch verursachen, Stichwort Ablenkung. Doch zurück zu den Rufen der Menschen, die das Leben immer sicherer machen und am liebsten in Watte hüllen wollen. Was mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit darin münden wird, die Höchstgeschwindigkeit sowohl auf Autobahnen als auch auf Landstraßen zu reduzieren. Hier geht die Schere auseinander. Denn unsere Fahrzeuge, egal ob Motorrad oder Auto, werden immer schneller und unser Freiraum immer kleiner. Dabei ist jetzt schon klar, dass man jedes Handy, ergo den Besitzer, orten und damit auch die Geschwindigkeit kontrollieren kann.

**Was grade läuft und was uns erwarten könnte. Über ein Leben nach dem Lockdown – (fast) frei von Verschwörungstheorien.**

**Die Militärregierung Thailands überwacht schon seit einigen Jahren** den Speed von Taxis und Kleinbussen per GPS-Tracking. Tickets und Fahrverbote werden verteilt ohne dafür Radarfallen aufstellen zu müssen. Machen wir uns nichts vor. Das ist die Zukunft. Auch bei uns. Man könnte jetzt sagen: Kommt, hauen wir noch mal richtig auf den Putz, bevor es zu spät ist; bügeln wir mit 300 km/h über die Bahn oder reizen die Schräglage auf verwinkelten Landstraßen noch mal so richtig aus. Aber bringt's das?

**Ich hatte neulich einen Traum.** In dem wachte ich plötzlich im Jahr 2045 auf. Es gab keine Kohle- oder Atomkraftwerke mehr. Alles lief elektrisch. Die Energie dazu erzeugten ein Lack sowie eine Textilfaser, die in der Lage waren, Batterien und Heizungsanlagen über das Fotovoltaik-Verfahren zu speisen. Der Lack war auf Haus- und Autodächern, die Fasern in der Motorradkleidung. Unfälle gab es keine mehr, denn Abstands- und Kollisionswarnassistenten griffen vorher ein, und das Lenken der Autos übernahm eine App. Doch man kann die Menschheit nicht ändern. Egal ob in der Antike, im Mittelalter oder der Moderne – schon immer gab es Menschen, deren Freiheitsdrang stärker war als alle gesellschaftlichen Fesseln. Und in meinem Traum hatte es diese Randgruppe durch Crowdfunding ermöglicht, dass überall Off- und Onroad-Rennstrecken mit Sicherheitszonen gebaut worden waren, auf denen wir unserer Sucht weiterhin frönen konnten. Und zwar ohne dass es den Rest der Bevölkerung gefährdete, nervte oder bedrängte. Wir sollten diesen Plan B am besten jetzt schon ins Auge fassen und die Weichen dafür stellen. Denn das Korsett der Reglementierung, liebe Freunde, wird immer enger geschnürt werden. ■

„Die Fahrzeuge verfügen über immer mehr Gimmicks, die Unfälle verhindern sollen! Oder sie verursachen.“

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



BE  
HEROIC.



BIKER FASHION

since 1946

HELD GORE-TEX  
KOLLEKTION  
HÖCHSTE QUALITÄT  
VON KOPF BIS FUSS.



**Imola ST**

Tourenjacke

499,95 €



**Arese ST**

Tourenhose

349,95 €



**Tonale KTC**

Handschuh

129,95 €



**Annone GTX**

Vollrindleder Stiefel

299,95 €



75  
years  
HELD

www.held.de

**TOURING**  
BEYOND THE HORIZON





# ZWEITER STREICH

**Leistung: gerade passend.**  
**Gewicht: niedrig. Sitzposition: bequem und versammelt.**  
**Herkunftsland: bella Italia.**  
**Name: Aprilia Tuono 660.**  
**Einsatzgebiet: Kurzstrecke, Hausstrecke, Rennstrecke.**

**E**ndlich: Aprilia, der kleine, engagierte Hersteller aus Norditalien, macht nach Jahren des Dornröschenschlafs wieder mit sportlichen Neuheiten von sich reden. Erst mit der RS 660, die das Segment der Mittelklasse-Sportler eindrucksvoll wiederbelebt und gerade mit Bravour den MOTORRAD Top-Test durchlief (siehe Seite 20). In Kürze folgt der zweite Streich: Ende Februar soll das Schwestermodell Tuono 660 beim Händler stehen, wie die RS nach dem Bau-

kastenprinzip rund um den neuen Zweizylinder-Reihenmotor aufgebaut.

Starke Analogien also zur Vierzylinder-Reihe der Italiener, zum Supersportler RSV4 1100 und dem Donnerbolzen Tuono 1100, ein Hyper-Naked der Extreme. Wie sie lässt auch die Tuono 660 durch ihren bloßen Anblick die Gashand kribbeln. Sie ist beinahe körperlich zu spüren, diese wuselige Agilität, die sie verströmt. Hier scheint jedes der nur 183 Kilogramm vollgetankt am rechten Fleck, alles nur dem einen Ziel





**Betörende Ansichten:** Egal aus welcher Perspektive – die Tuono macht immer eine gute Figur



**Mut zur Farbe I:** Mit den gelungenen Grafiken darf es ruhig ein wenig bunt sein



**Mut zur Farbe II:** Variante „Gold acid“ – da braucht es keine grafischen Elemente mehr

## Aprilia Tuono 660

### Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Einspritzung, geregelter Katalysator, Sechsganggetriebe, Kette.

Bohrung x Hub 81,0 x 63,9 mm

Hubraum 659 cm<sup>3</sup>

**Nennleistung** 70,0 kW (95 PS) bei 10000/min

**Max. Drehmoment** 67 Nm bei 8500/min

**Standgeräusch** 96 db(A)

### Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, direkt angelenkt, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, ABS.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.00 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

### Maße und Gewichte

Radstand 1378 mm, Lenkkopfwinkel 66,1 Grad, Sitzhöhe 820 mm, Gewicht vollgetankt 183 kg, Zuladung 210 kg, Tankinhalt/Reserve 15,0/3,5 Liter.

**Garantie** zwei Jahre

**Farben** Schwarz/Rot, Blau/Rot, Gelb

**Preis inkl. Nebenkosten** 10550 Euro

Herstellangaben

untergeordnet, nämlich der Fahrdynamik. Vielleicht liegt es am knackig engen, aber für ein Naked Bike doch erstaunlich umfangreichen Plastikkleid, bei dem nur der Verkleidungsausschnitt zwischen Krümmer und Zylinderkopf einen Blick auf den zentral im Chassis positionierten Motor freigibt. Oder ist es die schlanke Linie, die sich beim Blick von hinten über die Tuono offenbart? Aus dieser Perspektive dominiert der bekannt griffige Pirelli Rosso Corsa II im 180/55er-Format, es stört kein fetter Schall-

dämpfer die Harmonie, kein Tank schwillt bäuchig nach rechts und links über die Alu-Brücke, kein Motor macht sich ungebührlich breit. Und dann der Rohrlenker: Er fügt sich harmonisch ins verkleidungsdominierte Gesamtbild. Das verspricht ein aktives und dennoch bequemes Plätzchen, von dem aus sich der Zweizylinder-Reihentwin perfekt dirigieren lässt.

Den optischen Ähnlichkeiten mit der großen Tuono zum Trotz handelt es sich bei der 660er laut den Aprilia-Technikern

aber keineswegs um ein extremes Bike. Vielmehr, so Technik-Chef Roberto Calò und der Projektverantwortliche Piero Soatti im Gespräch mit MOTORRAD, soll sie Sportlichkeit mit Komfort verbinden und unangestregten Fahrspaß ermöglichen. Dass Aprilia die Spitzenleistung im Vergleich zur RS 660 um fünf auf 95 PS kappt, hat damit allerdings nichts zu tun, sondern verschafft dem Hersteller schlicht die Möglichkeit, auch eine gedrosselte Version für den A2-Führerschein aufzulegen. Das





Auch aus der Vogelperspektive ansehnlich: Aprilias neue Tuono 660



TFT-Display, winzige Scheibe, Dämpfer-einheit in nur einem Gabelholm



Direkt angelenktes Federbein, bündig integrierter Schalldämpfer, Bananenschwinge



Ist das noch ein Naked Bike? Verkleidungshutzen leiten den Luftstrom an der Tuono



Zur Not auch zu zweit: Exponierter Sozius-sitz, Beifahrer-Fußrasten vorhanden

## Am Anfang ist der Motor

**G**enau so macht man das! Macht man was? Na, neue Motorräder entwickeln. Oder besser: neue Motorradfamilien. Denn nur für ein einziges Modell setzt sich heutzutage kein Ingenieur mehr an den Computer. Da muss schon mehr dabei herauspringen. Aprilia zeigt mit der neuen 660er-Reihe beispielhaft, wie das geht. Und auch, was es unbedingt dazu braucht. In erster Linie nämlich einen neuen Motor. In der Motorrad-Mittelklasse am besten einen Reihen-Zweizylinder. Denn es ist keinesfalls ein Zufall, dass dieses Motorenkonzept mittler-

weile in nahezu jeder erfolgreichen Neuentwicklung werkelt. Er ist kompakter, er ist leichter – und vor allem ist er günstiger zu produzieren als ein V2. Warum? Weil er weniger Teile hat, zum Beispiel in Sachen Ventiltrieb. Aber bei Bedarf dank des 270 Grad Hubzapfenversatzes genauso knurrig klingt. Und so den Enduro-Antrieb genauso glaubhaft geben kann wie auch den Alltagssportler. Und natürlich kann so ein Multitalent auch Naked Bike. Eine Investition also, die sich auszahlt. Wer weiß, vielleicht sehen wir ihn als Nächstes in einem Roller?



Der erste Streich: Die neue Aprilia RS 660 begeistert mit ihrem famosen Handling



Der zweite Streich: Die neue Tuono ist breit aufgestellt – sogar auf Reisen



Der dritte Streich: Mit der Tuareg 660 will Aprilia das Offroad-Fach besetzen



maximale Drehmoment bleibt von dem Schnitt unberührt und liegt bei 67 Nm. Ebenso unverändert präsentiert sich die Sekundärübersetzung (43:17).

Beim Motor gibt es also zwischen RS und Tuono kaum Unterschiede. Anders beim Rahmen: Zwar handelt es sich um den gleichen Brückenrahmen aus Aluminium, bei dem der Motor als tragendes Element fungiert. Doch während der Antrieb bei der RS 660 an drei Stellen mit dem Rahmen verbunden ist, sind es bei der Tuono nur zwei. Dadurch, so die Entwickler, verändere sich die Steifigkeit, was es unter anderem deutlich einfacher mache, das Motorrad in die Kurve zu legen.

Zur leichteren Fahrbarkeit und zum noch besseren Handling soll die veränderte Sitzposition beitragen: Wegen des 9,4 Zentimeter höheren und auch etwas breiteren Lenkers sitzt der Fahrer aufrecht und verlagert so den Schwerpunkt des Motorrads nach oben, die Verteilung der Massen fällt günstiger für die Fahrdynamik aus. Mehr Agilität im Kurvengetümmel verheißt der verkürzte Radstand: 1378 mm gegenüber den ohnehin schon kompakten 1383 mm der RS. Der flachere Lenkkopfwinkel von 66,1 Grad (RS 660: 65,9 Grad) erlaubt 64 Grad Lenkeinschlag – für ein Motorrad mit Sportgenen eine ganze Menge. Gleich bleibt im Vergleich zur RS die Sitzhöhe mit 820 mm, die Fußrasten bringt Aprilia minimal tiefer und etwas weiter nach vorn geneigt an, um die Sitzposition bequemer zu machen.

Änderungen gibt es bei der Elektronik. Während die RS 660 im vollen Ornat daherkommt, setzt die Tuono 660 auf eine elektronische Basisausstattung mit ABS, Traktionskontrolle, Tempomat, Wheeliekontrolle und variabler Motorbremse. Wer mehr will, kann zwischen Zusatzpaketen wählen, etwa dem Blipper für sportliches Schalten ohne Betätigen der Kupplung oder dem Sicherheitspaket mit Kurven-ABS, Kurvenlicht und verfeinerter Traktionskontrolle. „Das verschafft uns die Möglichkeit, die Tuono günstiger anzubieten als die RS 660“, sagt Piero Soatti. „Bei einem Allrounder will nicht jeder das volle Elektronikprogramm.“

Einen Allrounder nennen die Techniker die Neue also, noch dazu einen mit Komfort. Woher die neuen Töne bei Aprilia? „Ganz einfach“, gesteht Roberto Calò schmunzelnd. „Wir haben es satt, in der Alltagswertung von MOTORRAD jedes Mal Prügel zu beziehen.“ ■



Autoren: Stefan Kaschel und Eva Breutel  
[leserbriefe@motorradonline.de](mailto:leserbriefe@motorradonline.de)

Fotos: Aprilia



# BMW MOTORRAD



## VERTRAUEN INKLUSIVE DER BMW MOTORRAD SERVICE

Besondere Motorräder verdienen besonderen Service. Bei den Werkstätten der BMW Motorrad Vertragspartner ist Deine Maschine dort, wo sie hingehört: in den Händen von professionellen Mechanikern, die jede BMW in- und auswendig kennen. Die sie mit Know-how und Leidenschaft behandeln und mit Original BMW Motorrad Ersatzteilen versorgen. Effizient, sicher und gründlich. Das ist Service, der genauso hohe Ansprüche erfüllt wie Dein Motorrad. Mehr Infos unter [bmw-motorrad.de/vertrauen-inklusive](http://bmw-motorrad.de/vertrauen-inklusive)

## MAKE LIFE A RIDE



# MOTO GUZZI V85 TT

## Daten

**Motor** Zweizylinder-90-Grad-V-Motor, 853 cm<sup>3</sup>, 59 kW (80 PS) bei 7750/min, 80 Nm bei 5000/min **Fahrwerk** Git-terrohrrahmen, Upside-down-Gabel, Zweiarmschwinge, Sitzhöhe 840 mm, Leergewicht 227,5 kg, Tankinhalt 23 Liter, Reifen 110/80-19, 150/70-17 **Preis** ab 12 290 Euro



# FEIEREIFER

**Am 15. März 2021 begeht Moto Guzzi seinen 100. Geburtstag. Um den zu feiern, renovieren die Italiener eifrig ihre Modellpalette – und gleichen dabei V7 und V9 stark an.**

**B**esonders üppig präsentiert sich das Sortiment des einst größten Motorradherstellers Europas heutzutage nicht: Auf drei Modelle beschränkt sich das Angebot von Moto Guzzi, denn die Dickschiffe California, Audace, Eldorado und MGX-21 flogen wegen schwacher Nachfrage aus dem Programm und werden 2021 nicht mehr gebaut.

Bleiben die unverkleideten Modelle V7 und V9 sowie der Verkaufsschlager des Werks am Comer See, die klassische Reiseendu-

ro V85 TT. Nach zwei erfolgreichen Jahren auf dem Markt lässt ihr Moto Guzzi eine kleine Überarbeitung angedeihen. Im Zuge der Euro-5-Homologation, ab 2021 für alle Motorräder Pflicht, pepen die Techniker den Motor auf. Es bleibt zwar bei den Maximalwerten von 80 PS und 80 Nm, doch durch eine optimierte Erhebungskurve der Nockenwelle und eine veränderte Steuerelektronik soll der luftgekühlte V2 im unteren und mittleren Drehzahlbereich jetzt mehr Druck entwickeln. Neue Speichenräder sparen zusammen mit den ebenfalls neuen Schlauchlosreifen 1,5 Kilogramm Gewicht ein und sollen die Fahrdynamik verbessern. Bei der Elektronik legt Moto Guzzi ebenfalls Hand an und ergänzt die bisherigen Fahrmodi „Straße“, „Regen“ und „Offroad“ um „Sport“ und den individuell einstellbaren Modus „Custom“. Nicht fehlen dürfen zur Geburtstagsfeier neue Farben: Die V85 TT kommt 2021 in Schwarz und Rot-Weiß (oben) und wie schon bislang in Gelb-



# MOTO GUZZI V9 BOBBER

Cool und agil: Die Bobber gefällt mit ihren fetten 16-Zoll-Ballonreifen



## Daten

**Motor** Zweizylinder-90-Grad-V-Motor, 853 cm<sup>3</sup>, 47,8 kW (65 PS) bei 6800/min, 73 Nm bei 5000/min

**Fahrwerk** Doppelschleifenrahmen, Telegabel, Zweiarmschwinge, Sitzhöhe k. A., Leergewicht k. A., Tankinhalt 15 Liter, Reifen 130/90-16, 150/80 B 16 **Preis** 10 750 Euro (inkl. Nebenkosten). Nur in Mattschwarz erhältlich

# MOTO GUZZI V9 ROAMER

## DATEN

**Motor** Zweizylinder-90-Grad-V-Motor, 853 cm<sup>3</sup>, 47,8 kW (65 PS) bei 6800/min, 73 Nm bei 5000/min

**Fahrwerk** Doppelschleifenrahmen, Telegabel, Zweiarmschwinge, Tankinhalt 15 Liter, Sitzhöhe k. A., Leergewicht k. A., Reifen 100/90-19, 150/80-16

**Preis** 10 190 Euro (inkl. Nebenkosten). Nur in glänzendem Grau erhältlich

Der Motor legt um 10 PS und 8 Nm zu. Ein entspannter Cruiser bleibt die Roamer aber weiter



Weiß. Alle technische Änderungen an der V85 TT gelten auch für die Reisevariante Travel (13 490 Euro), die serienmäßig mit Koffern und einem hohen Windschild bestückt ist und weiter auf eine sandfarbene Lackierung setzt.

Renoviert werden fürs Jubeljahr außerdem die V7 und die V9. Die neue V7 haben wir bereits in MOTORRAD 1/2021 vorgestellt, und ganz ähnliche Änderungen wie sie erfährt nun die V9: Sie bekommt den gleichen Euro-5-Motor auf Basis des V85-TT-Antriebs, der eine Leistung von 65 PS und ein maximales Drehmoment von 73 Nm aufweist. Der im Lenkkopfbereich verstärkte Doppelschleifenrahmen und das Fahrwerk mit Telegabel und zwei Federbeinen wirken ebenfalls identisch – zweifelsfrei lässt sich das nicht sagen, da Moto Guzzi Daten wie Sitzhöhe, Gewicht oder Radstand bislang noch nicht herausrückt. Jedenfalls scheinen die technischen Unterschiede zwischen V7 und V9 mit dem neuen

Modelljahrgang stark zu verschwimmen. Ihren Charakter bewahren die Motorräder: Die V9 Roamer setzt mit schmalem Vorderrad, hohem Lenker und viel Chrom weiterhin auf zurückhaltende Eleganz im Stil eines entspannten Cruisers, die V9 Bobber gibt mit flachem Lenker, breitschultrigen Ballonreifen und dunkler Lackierung nach wie vor die sportlich angehauchte Minimalistin. Sie bekommt 2021 eine neue Sitzbank und Seitendeckel aus Aluminium, ein noch kürzeres vorderes Schutzblech und Full-LED-Licht.

Bei Guzzi in Mandello del Lario steht also alles für das Jubelfest bereit. Ab Februar können die Kunden mitfeiern, denn dann kommen die drei renovierten Modelle auf den Markt. ■



Autorin: Eva Breutel  
[eva@motorradonline.de](mailto:eva@motorradonline.de)

Fotos: Moto Guzzi, Eva Breutel (1)



Top-Test

## Aprilia RS 660

Hubraum **659** cm<sup>3</sup>

Leistung **74 kW/ 100 PS**

Zylinder **2**

Grundpreis **11 050** Euro







# (K)EINE HALBE SACHE

**Aprilia belebt ein großes Kürzel wieder. Eines, das für Leichtig- und Sportlichkeit steht: RS. Die RS 660 soll zurückbringen, was seit geraumer Zeit verloren schien. Bodenständige Leistung in der Hülle eines Alltags-Superbikes. Halbe Sache oder voll überzeugend?**

**W**as ist zu wenig? Was zu viel? Was genau richtig? Fragen, die den Motorradfahrer beschäftigen wie den Philosophen die Frage nach Ursprung und Sinn von allem. Es geht natürlich um Leistung. Darum, dass Sportmotorräder inzwischen fast als untermotorisiert gelten, wenn auf dem Datenblatt bei der Leistungsangabe nicht die Zwei vorn steht. Faszinierend, wie sich die Hersteller da immer wieder gegenseitig überbieten, keine Frage. Aber es ist auch alltagsfern. Trotzdem ziehen supersportliche Motorräder magisch an. Sie verkörpern Agilität und technische Perfektion wie keine andere Gattung. Mit der Motorrad-Realität der meisten von uns hat das jedoch nur wenig zu tun. Hart gesagt: Die Hälfte täte es auch. Halb so viel Power, halb so viel Bücklingshaltung am tiefen Lenker. Keine überzüchtete 600er, nicht einfach ein halbwegs moderates Superbike. Lieber ein super Bike für die Straße, das dich auch mal auf den Track begleitet. Am besten zu einem fairen Kurs – und schön sollte es natürlich auch sein. Ganz schön viele Wünsche!



Die RS 660 hält, was ihr Gewicht verspricht. Sie folgt dem Blick des Fahrers wie von selbst, gehorcht Lenkbefehlen präzise und sensibel



# 183

## Kilo vollgetankt bringt die extrem kompakte RS auf die Waage

Irgendwo zwischen Einsteiger-, Touren- und Supersportler existiert dieses Segment. Spärlich, eher gar nicht besetzt. Aprilia will das nun ändern. Dafür haben die Italiener ihre RSV 4 salopp gesagt einfach halbiert. Was dieses halbe Superbike kann, zeigt dieser Top-Test.

Die vordere Zylinderbank des 1100er-V4 schlägt als Reihen-Twin-Herz mit 270 Grad Hubzapfenversatz im V2-Takt in der neuen RS 660. Die beiden Zylinder pumpen sich mit 63,93 Millimetern Hub auf 659 Kubikzentimeter. 100 PS soll der Motor nominell leisten. Laut Prüfstandsprotokoll melden vor Fahrtantritt 96 Pferde Arbeitsbereitschaft. Auf der Straße wirkt der Twin aber keinesfalls müde, was er in den MOTORRAD-Messungen auch schwarz auf weiß belegt. Den Sprint von null auf 100 erledigt die eben auch leichte RS 660 in 3,9 Sekun-

den – nur 0,6 Sekunden langsamer als ihr Spender-Superbike. Darüber ist der Spaß auf der Landstraße, wo die kompakte RS zu Hause ist, streng genommen sowieso vorbei. Von 100 auf 140 bebrauscht der Durchzug nur noch ungefähr halb so sehr wie auf dem Superbike (5,4 zu 3,6 Sekunden). Die Leistungscharakteristik der Kleinen ähnelt zwar der der Großen, dafür zeigt die 660 aber die beschworenen alltagstauglichen Ansätze. In unteren Gängen niedertourig dahinbummeln, kein Problem, ab Gang fünf sollten für rappelfreien Rundlauf aber schon mindestens 4000/min anliegen. Bis knapp 7000/min zieht der Twin sauber durch, gönnt sich, positiv formuliert, eine kurze Verschnaufpause, um dann richtig aufzuwachen. In niedrigen Gängen und hohen Drehzahlen fühlt er

sich richtig wohl, setzt dort Gasbefehle besonders spritzig um. Sehr schön, wäre da nicht wieder das leidige Thema Lautstärke. Also kurz dazu: Der sonore Bass aus dem Under-Engine-Auspuff weiß zu betören. Wir lieben sie, die Italiener, auch ihren Sound. Aber – am Sonntagmorgen durchs Wohngebiet fahren wir auf der RS 660 lieber mit getöntem Visier. Hier wäre die Hälfte auch wieder mehr.

Keine halbe Sache macht Aprilia beim Elektronikpaket. Fünf Fahrmodi stehen zur Auswahl: Unter „Road“ ordnen sich „Commuter“, „Dynamic“ und der frei konfigurierbare „Individual“, dazu kommen zwei Race-





Gut dosierbar stoppt die Brembo-Anlage das Bike, das ABS regelt je nach Modus auch sehr defensiv. Am direkt angelenkten Federbein ist kein Versteller in Sicht, zur Zugstufenjustage muss der Sitz runter

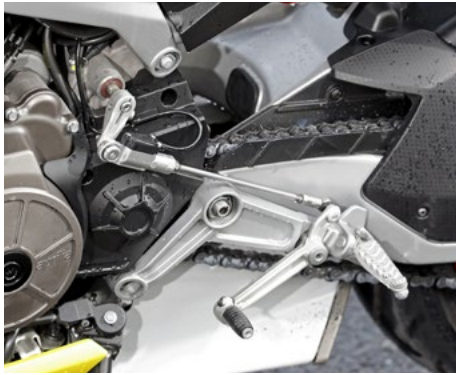
Die Schaltereinheit am linken Stummel erinnert etwas an einen Gameboy. Das Menü lässt sich darüber intuitiv durchklicken. Notbremsassistent bedeutet Warnblinker bei starkem Bremsen



Der Einstellbereich der Dämpfer-Elemente ist praxistauglich, inklusive Reserven für den gelegentlichen Rennstreckenbesuch. Die Doppelverkleidung soll Motorwärme schnell abtransportieren – bei den aktuellen Temperaturen kein Thema







**+ Schaltautomat:** Sauber und präzise rasten die Gänge im Aprilia-Getriebe ein, auch bei niedrigen Drehzahlen ohne Kupplung. Der Blipper dosiert das Zwischengas sehr feinfühlig



**+ LED-Technik:** Sieht nicht nur chic aus. Die Lichtanlage der RS 660 vermag es, die Nacht zum Tag zu machen. Das Gesicht gibt einen Vorgeschmack auf Aprilias 2021er-V4-Modelle



**- Playmobil:** Plastikteile wirken hier und da billig. Die Auspuffblende löste sich schon vor dem Test leicht. Beim Finish zeigt sich teilweise das Diktat der Kostenoptimierung

Modi: „Challenge“ und zum Selbstgestalteten „Time Attack“. Mapping, Motorbremse, Traktionskontrolle, Wheeliekontrolle und ABS-Regelverhalten lassen sich separat einstellen. Ach ja, Smartphone-Connectivity gehört natürlich auch zur Ausstattung. Und wenn wir Elektronik etwas weiter fassen, muss auch das LED-Licht erwähnt werden, das etwa bei Tunneldurchfahrten mit dem

erwähnten dunklen Visier für gute Sicht sorgt. Eng gefasst, zählen natürlich hauptsächlich die Fahrassistenten. Deren Justage funktioniert über die Tasten am linken Lenkerstummel intuitiv. Die feine Regelung der Assistenzsysteme steht derjenigen eines Superbikes in nichts nach. Im Mapping drei geht die RS 660 seidenweich ans Gas, lässt keinen Lastwechsel spüren. Eins heißt

direkteres Feeling, aber ohne unsensibel anzusprechen. Im Sechs-Achsen-IMU arbeiten Traktionskontrolle und ABS schräglagenabhängig – und das prächtig. Auf TC-Stufe acht kappt die RS ihre Power in Kurven überdeutlich. Die niedrigste Stufe unterbindet Rutscher noch zuverlässig. Erfahrene Piloten deaktivieren das System spätestens beim Trackday. Das ABS der RS

## Alternativen

### Ducati Supersport S



**Daten:** Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, 110 PS, 937 cm<sup>3</sup>, Gewicht 217 kg, 0–100 km/h 3,3 sek, Vmax 240 km/h, Verbrauch 4,7 Liter, Kurven-ABS, Preis 15 690 Euro

**Die einzige echte Konkurrentin der RS 660** verfügt über deutlich mehr Hubraum (937 Kubikzentimeter), kostet dafür auch einiges mehr. Mit dem Euro-5-Update imitiert die Panigale V4 und bekam serienmäßig einen Schaltassistenten mit Blipper sowie Schräglagen-ABS. Die Sitzbank wurde zum Jahreswechsel (noch) üppiger gepolstert. Trotz radikaler Optik versteckt sich in der Supersport ein tourentaugliches Bike mit tiefer Sitzmulde und angenehm hohen Lenkerstummeln. Der Standard-Supersport steht das hier abgebildete S-Modell für über 15 000 Euro zur Seite, ausgestattet mit Öhlins-Federelementen.

### Honda CBR 650 R



**Daten:** Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 95 PS, 649 cm<sup>3</sup>, Gewicht 209 kg, 0–100 km/h 4,0 sek, Vmax 197 km/h, Verbrauch 4,4 Liter, ABS, Preis 8975 Euro

**Hondas Brot-und-Butter-Sportler** kommt in der Fireblade-Optik vergangener Tage, genau genommen der SC 77. Der 95 PS starke Reihenvierzylinder rettet ein wenig von der „alten“ 600er-Klasse in die Gegenwart. Vor allem der seidenweiche Motorlauf weiß im Alltag zu überzeugen, lässt cruisen in hohen Gängen klaglos zu. Außerdem sitzt es sich sehr moderat auf der CBR 650 R. Die Grundausstattung ist spartanisch, das Cockpit noch LCD, der Preis dafür mehr als attraktiv. Chassis und Motor gleichen der nackten Schwester CB 650 R im Neo-Sports-Café-Look. Das tourensportlich ausgelegte Fahrwerk ist bei beiden Modellen nur in der Federvorspannung hinten einstellbar.

### Kawasaki Ninja 650



**Daten:** Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 68 PS, 649 cm<sup>3</sup>, Gewicht 195 kg, 0–100 km/h 4,5 sek, Vmax 193 km/h, Verbrauch 3,5 Liter, ABS, Preis 7895 Euro\*

**Nicht konsequent sportlich, dafür uneingeschränkt alltagstauglich** gibt sich Kawasakis Ninja 650. Sehr moderat, halb aufrecht positioniert sie Fahrer oder Fahrerin. Konzeptionell kommt die Kawasaki der RS 660 am nächsten. In ihr schlummert auch ein Reihenzweizylinder, der Hubraum passt ziemlich genau, beide verfügen über LED-Scheinwerfer und TFT-Display. Trotzdem ordnet sich die Ninja 650 mit herkömmlicher Telegabel und deutlich weniger Leistung weit unterhalb der Aprilia ein. Auch beim Preis. Das KRT-Racing-Design macht seit diesem Jahr richtig was her, verleiht der Alltags-Ninja Racing-Flair. Ändert aber nichts an der grundsätzlichen Auslegung.

Fotos: Ducati, Honda, Kawasaki

\*inkl. Nebenkosten





In ABS-Modus eins besteht Überschlaggefahr. Dann ist der Blockierverhinderer hinten inaktiv

## Meter Bremsweg von 100 auf 0 km/h. ABS-Modus 2

verdient das Prädikat praxistauglich mit Racing-Reserven. Modus drei moderat, optimale Verzögerung in Modus zwei. Bisig, über viel Hebelweg präzise dosierbar, geht die Brembo-Hardware zu Werke. Für die Rennstrecke gibt's noch Modus eins, in dem sich die Regelung aufs Vorderrad beschränkt, dann aber wegen der radikalen Geometrie Überschlaggefahr besteht. Übrigens konnte der MOTORRAD-Top-Tester manuell nicht härter verzögern als mit ABS – Beweis für gelungene Abstimmung.

Nett gemeint ist die Wheeliekontrolle, die bei den 100 PS außer beim Start aus dem Stand eigentlich nichts zu tun hat – wenn nicht mit der Kupplung nachgeholfen wird. Letztere braucht's serienmäßig nur zum Anfahren, denn der Schaltassistent ist purer Genuss, besonders die Blipperfunktion. Perfekt dosiert die Elektronik das Zwischengas, selbst in den ersten Gang hinunter ohne abruptes Bremsmoment.

Nach Beschleunigung und Bremsung nun endlich das, wofür wir alle so gespannt sind: der Handling-Check. Hoffentlich gibt's hier keine halben Sachen! Vorweg noch mal die

Eckdaten: das laut Aprilia aus dem Rennsport stammende Chassis schlank, der Radstand 1370 Millimeter kurz, der Lenkkopfwinkel 65,9 Grad steil, das Gewicht mit vollgetankt nur 183 Kilogramm niedrig. Dieses Konzept hält, was es verspricht. Wedeln, Slalom fahren, enge Wechselkurven im vollen Galopp durchpreschen – Paradedisziplinen der RS 660. Unglaublich flink lenkt sie ein, als Impuls genügt schon der Blick in die gewünschte Richtung. In Schräglage geben Fahrwerk und Reifen – Pirelli Diablo Rosso Corsa II – sattes Anlehngefühl, stellen sich beim Bremsen in Schräglage nicht auf, kippen nicht. Die RS liest deine Gedanken und setzt sie in die Tat um. Ihren Teil trägt auch die Sitzposition dazu bei. Die mit der oberen Gabelbrücke verbundenen Stummel hat Aprilia etwas höher als supersportlich, den Sitz dafür gleich, die Rasten minimal tiefer angebracht. Kompakt und sehr vorderradorientiert nimmt man Platz, sieht nach

## Kommentar

**Fabian Dresler** Weniger ist mehr. Eine der abgedroschensten Floskeln überhaupt. So wahr und gleichzeitig so falsch. Besonders auf der Landstraße erfrischt ein Sportbike mit weniger als zu viel Leistung. Eins, bei dem du mal die Gänge ausdrehen kannst, ohne dass die Umgebung verschwimmt. Eins, das du wirklich nutzen kannst. Dieses Gefühl, die Maschine unter sich vollends auszureizen, macht doch erst wahre Sportlichkeit aus. Es fordert mich und stellt den Genuss am weichen, runden, präzisen Zirkeln über alles. Um Fahrdynamik wirklich zu erleben, brauchst du weniger statt mehr Leistung. Und trotzdem möchte ich nicht auf die scharfe Top-Elektronik verzichten. Da ist mehr auch mehr. Schon allein aus Sicherheitsgründen und weil jedes Sportbike ein begehrenswertes Stück Technologie ist. Dass Aprilia den allgegenwärtigen Rotstift an anderer Stelle angesetzt hat, werte ich als klares Bekenntnis zu dem, was Motorradfahren für viele von uns ausmacht. Fahrdynamik um jeden Preis. Gut so.



Foto: Tobias Beyer



# Aprilia RS 660

## Daten (Herstellerangaben)

### Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 48 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 360 W, Batterie 12 V/9 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, Kette, Sekundärübersetzung 43:17.

Bohrung x Hub 81,0 x 63,9 mm

Hubraum 659 cm<sup>3</sup>

Verdichtungsverhältnis 13,5:1

**Nennleistung** 74,0 kW (100 PS) bei 10 500/min

**Max. Drehmoment** 67 Nm bei 8500/min

**Standgeräusch** 96 db(A)

### Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Motor mitttragend, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Zweiarmschwinge

aus Aluminium, Zentralfederbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel, Traktionskontrolle, Kurven-ABS.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Bereifung im Test Pirelli Rosso Corsa II

### Service-Daten

**Service-Intervalle** 10 000 km

**Öl- und Filterwechsel** alle 10 000 km, 2,7 Liter

**Motoröl** SAE 10W50

**Telegabel-Öl** SAE 7,5W

**Zündkerzen** NGK IR MR9DI-7

**Leerlaufdrehzahl** 1400 ± 100/min

**Reifenluftdruck** (mit Sozius)

vorn/hinten 2,5/2,8 (2,5/2,8) bar

**Garantie** zwei Jahre

**Farben** Schwarz/Rot, Blau/Rot, Gelb

**Preis inkl. Nebenkosten** 11 050 Euro

### Maße + Gewichte

Länge/Breite/Höhe<sup>1</sup> 2070/835/1160 mm

Lenkerbreite<sup>1</sup> 760 mm

Wendekreis<sup>1</sup> 5670 mm

Gewicht vollgetankt<sup>1</sup> 183 kg

Zuladung<sup>1</sup> 210 kg

Radlastverteilung vorn/hinten<sup>1</sup> 53,9/46,1 %

Lenkkopfwinkel 65,9 Grad

Nachlauf k. A.

Federweg vorn/hinten 120/130 mm

Zulässiges Gesamtgewicht 393 kg

Tankinhalt/Reserve 15,0/3,5 Liter

### Setup Landstraße<sup>1</sup>

#### Gabel

Zugstufe 13 Klicks

Vorspannung komplett geöffnet

#### Federbein

Zugstufe 5 Klicks

Vorspannung komplett geöffnet

Alle Umdrehungen von geschlossener Position aus gezählt





# MOTORRAD-Messungen

## Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit<sup>2</sup> **230 km/h**

## Beschleunigung

0 – 100 km/h 3,9 sek  
 0 – 140 km/h 6,2 sek  
 0 – 200 km/h 14,2 sek

## Durchzug

60 – 100 km/h 5,1 sek  
 100 – 140 km/h 5,4 sek  
 140 – 180 km/h 6,7 sek

## Tachometer-Abweichung

Effektiv (Anzeige 50/100) 47/96 km/h

## Drehzahlmesser-Abweichung

Anzeige roter Bereich 11 600/min  
 Effektiv 11 500/min

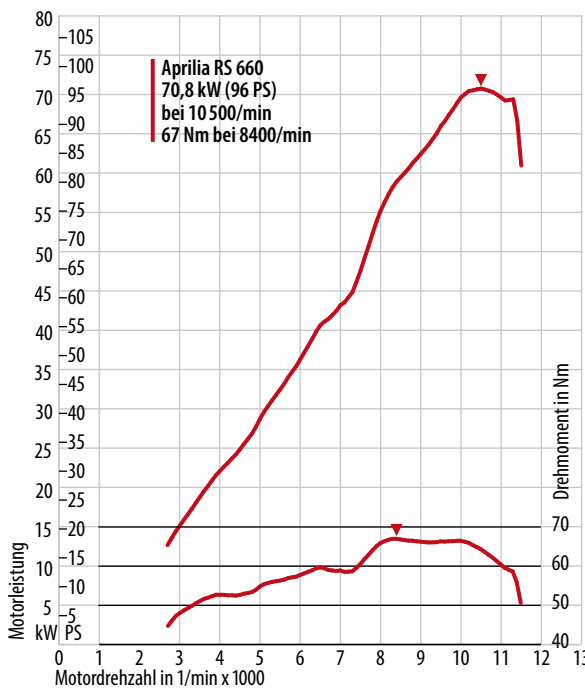
## Verbrauch

Landstraße 4,6 Liter/100 km  
 Theor. Reichweite Landstraße 326 km  
 Kraftstoffart Super

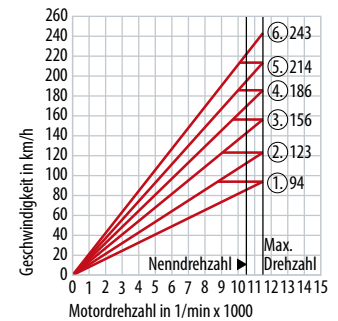
Schlanke Silhouette,  
 kompakte Sitzposition.  
 Verführt zum sportlichen Angasen im Hanging-off



## Motor<sup>3</sup>

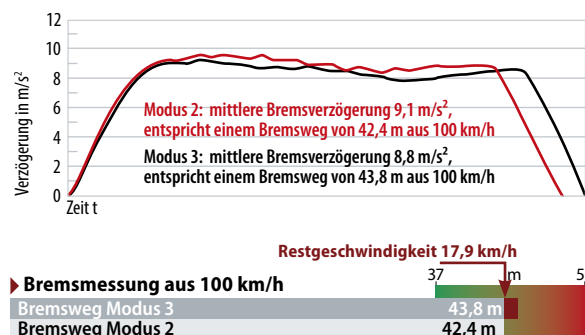


## Getriebe



Für einen Reihen-Twin dieser Hubraumklasse beeindruckt die Spitzenleistung. Auch wenn die angestrebten 100 PS nicht ganz fallen, obenraus drückt der Aprilia-Motor richtig an. Dafür wurden in der Mitte Einbußen in Kauf genommen, die sich auch im Durchzug bemerkbar machen. Untertourig fahren ist zwar möglich, die RS meckert dann aber mit etwas rappeligem Lauf, will frei hochdrehen dürfen. Supersportlicher Charakter im kleinen Format.

## Bremsen<sup>4</sup>



Im moderaten ABS-Modus drei bleibt das Hinterrad jederzeit am Boden. Auf Stufe zwei lässt die Elektronik es minimal schweben, verzögert extrem nah am Optimum. Der kurze Radstand und die hohe Sitzposition nah am Vorderrad bewirken eine leichte Stoppie-Neigung, die im defensiven ABS-Modus eins von Hand kontrolliert werden muss. Blockieren des Vorderrads wird extrem spät verhindert, mehr aber auch nicht.

■ = Bereich des schlechtesten und besten jemals gemessenen Messergebnisses; <sup>1</sup>MOTORRAD-Messungen; <sup>2</sup>Herstellerangabe; <sup>3</sup>Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/11/EG, maximal mögliche Abweichung ±5%; <sup>4</sup>MOTORRAD-Testparcours, Werte vom Bremsentest aus den drei besten Fahrversuchen gemittelt



# MOTORRAD-Punktewertung

Maximale  
Punktzahl  
Aprilia  
RS 660

## Motor

Durchzug	40	21
Beschleunigung	40	25
Topspeed	20	16
Motorcharakteristik	30	18
Ansprech-/Lastverhalten	30	22
Laufruhe	30	18
Kupplung	20	14
Schaltung	20	13
Getriebeabstufung	10	8
Starten	10	6
<b>Summe</b>	<b>250</b>	<b>161</b>

**+** **Spritzig reagiert der Motor auf Gasbefehle.** Das Ansprechverhalten des Zweizylinders gefällt, Lastwechsel sind kaum spürbar. Ebenso angenehm das präzise Getriebe.

**-** **Untenrum rappelt's**, aber es schiebt nicht. Laufkultur-Abzüge müssen konzeptbedingt in Kauf genommen werden.

## Fahrwerk

Handlichkeit	40	32
Stabilität in Kurven	40	30
Lenkverhalten	40	31
Rückmeldung	10	8
Schräglagen-/Bodenfreiheit	20	18
Geradauslaufstabilität	20	16
Fahrwerksabstimmung vorn	20	12
Fahrwerksabstimmung hinten	20	11
Federungskomfort	20	10
Fahrverhalten mit Sozius	20	14
<b>Summe</b>	<b>250</b>	<b>182</b>

**+** **Handling wie ein Fahrrad.** Wurde schon vielen Motorrädern nachgesagt, der RS 660 nun auch. Handlichkeit und Neutralität darf sie ihre Stärken nennen.

**-** **Das Ansprechverhalten** des Federbeins könnte feinfühlicher sein. Grobe Schläge werden ohne Umlenkung direkt ins Kreuz geschickt.

## Alltag

Ergonomie Fahrer	40	25
Ergonomie Sozius	20	9
Windschutz	20	7
Sicht	10	6
Licht	20	15
Ausstattung	30	11
Handhabung/Wartung	20	10
Fahrzeuggewicht vollgetankt	10	8
Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	3
Gepäckunterbringung	10	1
Zuladung	10	8
Reichweite	30	19
Verarbeitung	20	11
<b>Summe</b>	<b>250</b>	<b>133</b>

**+** **Für die sportliche Tour** taugt die Sitzposition auf der RS 660 prächtig. Überraschend moderat wird der Sozius positioniert, und die Zuladung ließe sogar noch Gepäck zu. Der schlanke 15-Liter-Tank ermöglicht zudem über 300 Kilometer Reichweite.

**-** **Etwas Druck auf den Handgelenken** lässt sich nicht leugnen. Die Sicht nach hinten versperren die eigenen Ellbogen. Einige Punkte lässt die RS 660 bei der Verarbeitung liegen.

## Sicherheit

Bremswirkung	40	29
Bremsdosierung	30	25
Bremsstabilität Solo/mit Sozius	20	16
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9
ABS-Funktion	20	16
Lenkerschlagen	10	7
Assistenzsysteme	20	14
<b>Summe</b>	<b>150</b>	<b>116</b>

**+** **Volle Hütte schon Serie.** Alle Assistenzsysteme regeln fein, ABS und TC sogar schräglagensensibel.

**-** **Hohe Sitzposition und kurzer Radstand** ergeben eine leichte Stoppiegung, verhindern so absolute Topwerte bei der Bremsmessung.

## Kosten

Testfahrzeugpreis	30	17
Garantie	10	7
Verbrauch (Landstraße)	30	21
Inspektionskosten	20	17
Unterhaltskosten	10	5
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>67</b>

**+** **Der Verbrauch** kann sich auch in der unteren Mittelklasse sehen lassen.

**-** **Der Grundpreis** wird bemängelt, wenn sonst wenig zu meckern ist.

**GESAMTWERTUNG** **1000** **659**

Bestnote

**Preis-Leistungs-Note\*** **1,0** **1,7**

**Klare Ansage: So viel Ausstattung gibt's für dieses Geld selten, so viel Fahrdynamik ebenso.**

Hier ist sie zu Hause. Wenn verschlungene Straßen den Berg hinauf führen, weiß die RS 660 zu begeistern



hinten in den an der Kanzel angebrachten, großen Spiegeln dann gut – sofern man die Ellbogen etwas nach innen zieht. Die RS 660 knechtet nicht wie eine RSV 4, ihre gewölbte Scheibe bietet sogar guten Windschutz. Leichte Komfort-Einbußen sind sportlich hinzunehmen.

So auch bei der Fahrwerksabstimmung. Vor allem das direkt angelenkte Federbein spricht nicht besonders feinfühlig an, tritt dem Reiter über gröbere Löcher in den Allerwertesten. Hier helfen die für den Trackday vorgesehenen Dämpfungsreserven nicht. Weites Öffnen der Zugstufe bringt zwar etwas Besserung, Komfort steht aber eindeutig weit unten auf der Haben-Seite. Einstellbar ist vorn wie hinten übrigens halb so viel wie beim Aprilia-Superbike – neben der Federvorspannung nur die Zugstufe. Mit sensiblerem Ansprechverhalten macht die Gabel auf der Hoppelpiste eine bessere Figur als die Fe-

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





# 9999

## Kurven wünschst du dir, eigentlich noch mehr

der hinten. Auch hier sollte die Zugstufe nicht zu weit zgedreht sein. Deren Einsteller an der Gabel sind gut erreichbar; um am Federbein nachjustieren zu können, müssen Sozius- und Fahrersitz runter, dann das linke Seitenteil weg. Der Blick unter das Polster offenbart ein kleines Fach – für die Wechselunterhose auf der Wochenendtour? Um den Federbein-Einsteller geht es aufgeräumt zu. Ist das passende Setup gefunden, liegt die RS besonders beim Verzögern ausnehmend stabil, lässt sich auf der Bremse zudem ohne Gegenwehr einlenken – Superbike-würdig!

Halb so schlimm wie auf den meisten Supersportlern ergeht es dem Sozius. Das schmale Sitzpolster täuscht, der Fahrgast sitzt bequem mit moderatem Kniewinkel und kann sich am Tank sicher abstützen. Dass die Zuladung mit 210 Kilogramm üppig ausfällt und 15 Liter Tankinhalt für

über 300 Kilometer am Stück ausreichen, qualifiziert die 660er beinahe zum Bike für den längeren Urlaub mit mehr als halbem Gepäck. Für dessen Unterbringung braucht's aber Zubehör.

In einem Punkt wäre die halbe Sache freilich jedem Recht: beim Preis. Knapp über 11 000 Euro ruft Aprilia auf. Das ist nicht unrealistisch, aber ein Schnäppchen-Gefühl kommt beim genauen Blick auf das Finish nicht auf. Die Innenseite der Doppel-Verkleidung ist zum Beispiel nicht sorgfältig lackiert, die Anmutung von überlackierten Teilen wie Rahmen und Schwinge ist kein Vergleich zu Pendants an Superbikes. Auch bei der Haptik einiger Plastikteile ist Luft nach oben. Dafür verbaut Aprilia das Elektronik-Komplettpaket serienmäßig, legt, wenn man so will, den Fokus auf Performance. Und macht da definitiv keine halbe Sachen. ■

### **MOTORRAD**-Fazit

Näher am Super- als am Tourensportler. Die RS 660 performt besonders beim Handling stark, gibt sich in Sachen Ergonomie und Charakteristik noch deutlich sportlicher als erwartet – für die schnelle Runde auf der Hausstrecke ein Genuss. Die auf Dauer doch etwas anstrengende Sitzposition und der Motor-Durchhänger in der Mitte sind die Kehrseite des sportlichen Trimmis, mit der Käufer aber leben können. Über ein liebevolleres Finish würden wir uns jedoch alle freuen.

Autor: Fabian Dresler  
[fabian@motorradonline.de](mailto:fabian@motorradonline.de)

Fotos: Aprilia (1), Markus Jahn



# SPASS ZUR RUSH HOUR

**Exklusiv lud MV Agusta nach Varese, um die limitierte und bereits ausverkaufte Rush 1000 auszuprobieren. Schon 2021 möchte die Motorradmanufaktur aber eine weitere Marge der speziellen Maschine produzieren. Eine gute Nachricht, finden wir!**

**E**s braucht einige Momente der konzentrierten Betrachtung, um eine Idee davon zu erhalten, was dieses Motorrad sein möchte. Schließen Sie die Augen und lassen Sie sich folgende Informationsfetzen auf der Zunge zergehen: „208 PS“, „über 300 km/h schnell“, „unverkleidet“, „Rundscheinwerfer“ und „Alu-Speichenrad“. Die meisten Gehirne basteln daraus garantiert das Bild eines ungewöhnlichen, retro-futuristischen Motorrads zusammen. So ist es tatsächlich: Wenn man vor der Rush 1000 steht, entfährt einem unweigerlich ein leise gemurmertes „crazy!“.

Stilistisch irgendwo zwischen Café Racer, Superbike und amerikanischem Top-Fuel-Dragster angesiedelt, gibt es einfach nichts Vergleichbares. Sicherlich spricht diese Maschine weder den Durchschnittsfahrer noch den Durchschnittsverdiener an – die Rush kostet 34.000 Euro. Die Rush entspricht auch nicht unbedingt der Kategorie Fahrzeug, mit der man jeden Tag zur Arbeit pendelt, mit der hier installierten Racing-Auspuffanlage schon gar nicht. Sie ist ein avantgardistischer Brenner für die besonderen Momente im Leben auf zwei Rädern, und gerade deshalb stellt sich die Frage nach den Fahrerischen Qualitäten der MV mit vorherrschender Dringlichkeit: Hält die Performance, was die krasse Optik verspricht?

Vom MV-Agusta-Werksgelände kämpfen wir uns zunächst gemeinsam mit MV-Cheftechniker Brian Gillen quer durch die Rushhour im norditalienischen Varese. Wenige Minuten darauf folgt schon kurvig Gefilde. Nahe Brinzio im Naturpark Campo

dei Fiori erlauben die griffigen und leeren Straßen einen flotten Strich und tiefe Schräglagen. Der erste Eindruck hinterlässt im positiven Sinne Erstaunen, denn die Rush 1000 fährt unerwartet neutral, macht durch ihre Spritzigkeit tierisch Laune und stimuliert nicht zuletzt durch ihren kribbelig-aufregenden Sound im Stil klassischer Ferrari-Motoren die Sinne. So ein bisschen F40 steckt nach wie vor in den MV-Vierzylindern. Vor allem das vergleichsweise geschmeidige Kurvenfahrverhalten der Rush beschert uns aber Stirnrunzeln. Denn streng genommen handelt es sich bei der Rush 1000 „nur“ um eine Brutale 1000 RR mit veränderter Optik. Motor, Elektronik, das Fahrwerk und Chassis inklusive Radstand, Nachlauf und Sitzhöhe sind laut Hersteller identisch. Auch dass die Rush 1000 im dichten Verkehr erstaunlich folgsam am elektronischen Gas hängt, kennen wir so von der im technischen Kern baugleichen Brutale 1000 RR nicht.

Hand aufs Herz: Das Ansprechverhalten der Rush spielt immer noch nicht in der Topliga, aber es ist gut genug! Sogar aus den ganz engen Ecken heraus lässt sich der handliche Dragster-Café-Racer ziemlich sauber ans Gas nehmen und hebt beim Durchbeschleunigen sachte das Vorderrad. Zwar zeigt sich der Radial-Vierventiler nicht besonders durchzugstark und spurtet erst spät, rund um 8000/min, richtig los. Doch zündet der Antrieb ab dieser Marke erfrischend spontan und stürmt wie entfesselt bis











in den Bereich weit über 13 000 Touren. Die Rush schwungvoll über ebenen Asphalt zu scheuchen ist ein intensives Erlebnis – Motorrad fahren ohne Filter, Fahrspaß pur: Kurve anvisiert, Maschine abgeklappt, Scheitel getroffen und ab dafür! Kommen dann aber größere Wellen oder gar Asphaltaufrüche ins Spiel, offenbart das elektronische Öhlins-Fahrwerk (kein semi-aktives System, aber elektronisch einstellbar) seinen beinharten Grundcharakter. In der bestens asphaltierten Fotokurve liegt die Rush dafür sagenhaft und lädt dazu ein, dicke schwarze Striche am Kurvenausgang zu malen. Auch Schaltautomat und Blipper arbeiten übrigens klasse –

ohne elektronische Unterstützung schaltet das Getriebe dafür etwas harsch.

Selbst Brian Gillen kann sich keinen Reim darauf machen, warum unsere Test-Brutale 1000 RR viel sperriger fuhr. Klar ist aber, dass Drehfreude und sauberes Ansprechverhalten der Komplettanlage zuzuschreiben sind: Käufer einer Rush 1000 erhalten zum Motorrad ein Racing-Kit mit SC-Project-Auspuff plus speziellem Steuergerät. Mit dieser Euro-garnichts-Konfiguration funktioniert die Maschine natürlich. Viel schöner ist es aber, wenn auch die Abgas- und Geräuschvorschriften eingehalten werden. MV verspricht: das kommt. Darauf sind wir jetzt gespannt. ■

## **MOTORRAD**-Fazit

**Die Nummer mit der Racing-Anlage plus Steuergerät war ein Taschenspielertrick. Sicherlich hätte die exzentrische Rush in Serienkonfiguration nicht so toll funktioniert! MV Agusta stellt mit den kommenden Euro-5-Bikes aber generell große technische Verbesserungen in Aussicht, sogar voll straßenzugelassen mit Originalauspuff – das lässt hoffen!**



Autor: Tobias Münchinger  
sirtobi@motorradonline.de

Fotos: MV Agusta, Yvonne Hertler (1)



## MV Agusta Rush 1000

### Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 4 x Ø 50 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/4 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, Kette, Sekundärübersetzung 41:16.

Bohrung x Hub 79,0 x 50,9 mm

Hubraum 998 cm<sup>3</sup>

Verdichtungsverhältnis 13,4:1

**Nennleistung** 153,0 kW (208 PS) bei 13 000/min

**Max. Drehmoment** 117 Nm bei 11 000/min

### Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, elektrohydraulischer Lenkungsämpfer, verstellbare Federbasis und elektronisch verstell-

bare Zug- und Druckstufendämpfung, Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, elektronisch verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel, Traktionskontrolle, Kurven-ABS.

Alu-Speichenrad vorn 3.50 x 17

Alu-Schmiederad hinten 6.00 x 17

Reifen 120/70 17; 200/55 ZR 17

### Maße + Gewichte

Radstand 1415 mm, Lenkkopfwinkel 66,7 Grad, Nachlauf 97 mm, Federweg vorn/hinten 120/120 mm, Sitzhöhe 845 mm, Trockengewicht 186 kg, zulässiges Gesamtgewicht 373 kg, Tankinhalt 16,0 Liter.

**Garantie** zwei Jahre

**Farben** Schwarz/Rot

**Preis/Nebenkosten** 34 000/298 Euro

Ein Tank wie ein Kunstwerk, der aber auch griffigen Halt bietet. Halbhoch angebrachte Lenkerstummel erlauben ordentlich Druck auf dem Vorderrad und eine präzise Führung



**For the Show:** Natürlich hat die abnehmbare Karbonabdeckung nur minimal positive Auswirkungen auf Luftverwirbelungen

MV Agusta spricht über die eigenen Motorräder gerne von Motorcycle Art. Das dürfen sie auch – wer sonst beschert solche Heckansichten?

**Cleveres Detail:** Die Position der Fußraste ist über den runden Gelenk-Mechanismus einstellbar



## BMW R 18



# DICKE DINGER

Frei nach Karl Valentin wurde zur BMW R 18 schon alles gesagt. Nur noch nicht von jedem. Das muss so nicht bleiben, darum darf sich der Newcomer der Big-Cruiser-Szene mit DER Ikone balgen, der Harley Fat Boy. Schauen mer mal, was dabei rumkommt.





## HARLEY- DAVIDSON FAT BOY 114

**A**uch wenn es auf den ersten Blick vielleicht gar nicht danach aussieht, so haben die jüngst präsentierte BMW R 18 und die seit Modelljahr 2018 in der aktuellen Form bekannte Harley-Davidson Fat Boy 114 mehr gemein, als man denkt. Dass beide allein ihrer Herkunft und ihres unverwechselbaren Designs wegen ebenso glühende Anhänger wie sich schauernd abwendende (Kost-)Verächter um sich scharen, bzw. eben nicht, sei an dieser Stelle nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Da

gibt es nämlich noch einiges mehr, das die beiden eint.

Beginnen wir mit dem Wichtigsten, dem Antrieb. Optisch könnten sie unterschiedlicher kaum sein, doch die wichtigsten Eckdaten liegen so weit auseinander nicht, wie der Datenkasten auf Seite 38 zeigt. Und wie die Diagramme auf derselben Seite zeigen, ist das Entscheidende, nämlich das, was hinten raus- bzw. ankommt, im Prinzip deckungsgleich. Doch auf dem Weg dahin macht jeder sein eigenes Ding. Der 2017 eingeführte, Milwau-

kee-Eight genannte aktuelle Twin schöpft seine Kraft aus langhubigen 1868 cm<sup>3</sup> und leitet sie bar jeglicher elektronischer Spielereien via angeflanschter Sechsgangschaltbox und Zahnriemen ans 240er-Hinterrad. Hier bestimmt allein die rechte Hand, wie viel Leistung abgerufen wird. Beim Boxer hingegen wird der Dreh am Gasgriff je nach gewähltem Modus (Rain, Roll und Rock) unterschiedlich heftig umgesetzt. In Rain wirkt der Boxer ein wenig, als habe man ihn sediert. Er hängt träge am Gas und dreht nur müde hoch. Für



# Harley-Davidson Fat Boy 114

Bei der Harley ist  
der Reifen breiter als  
das Kennzeichen



zählen Kolonnenverkehr also genau das Richtige. Roll ist der Modus für alle Tage, die Gasannahme ist deutlich lebendiger, der Twin zeigt ohne hektisch zu werden, was er draufhat. Richtig lustig wird es dann im Rock-Mode. Durch entsprechende Programmierung gezielt hervorgerufene Zündunregelmäßigkeiten lassen das ganze Krad im Leerlauf zappeln und versetzen den Lenker in amtliche Schwingungen. In

Fahrt dann hängt der Big Boxer fast schon sportlich am Gas und zeigt eine so nicht erwartete Drehfreude und Lebendigkeit. Wobei Ersterer, wie bei der Harley auch, schon aufgrund der bewegten Massen – wir reden hier von Einzelhubräumen von über 900 cm<sup>3</sup> und Hüben von mindestens 100 Millimetern – natürliche Grenzen gesetzt sind. Bei der BMW ist bei 5900/min Schluss, bei der Harley sogar schon bei 5800/min.

Wobei Drehzahlen über 4000/min in der Praxis die absolute Ausnahme sind. Hier wie dort bewegt man sich üblicherweise zwischen 1700 und 3000/min, womit im sechsten Gang der Geschwindigkeitsbereich von 70 bis 120 km/h abgedeckt ist.

Das niedrige Drehzahlniveau macht gelassen. Gemütlich blubbert man vor sich hin, selten war eine Verbrauchsfahrt entspannter. Zur allgemeinen Überra-



Rundes LED-Licht im chromgeschmückten eckigen Häusl. Looks good, lights good



Bekannte Armaturen des Hauses. Der linke Schalter oben bedient das Cockpit



Küchenuhr oder Schiffstelegraf? Egal, das Ding macht sich gut auf dem Tank



## BMW R 18

### Die Berlinerin neigt im Winkelwerk zur funkyen Lightshow



schung war die 39 Kilogramm schwerere BMW (359 zu 320) mit 4,8 Litern deutlich genügsamer als die Harley, die sich unter gleichen Bedingungen 5,7 Liter genehmigte. Hohe Masse, einmal in Bewegung gebracht, schiebt eben, das mag hier geholfen haben. Doch eine hohe Masse bedeutet auch eine entsprechende Trägheit. Und auch wenn die Zahlen in der Szene eher unbedeutend sind, so ist es doch

interessant, dass wenn es gilt, die Harley beim Beschleunigen einen Tick besser ist als die BMW (siehe S. 38). Noch verblüffender ist das Ergebnis beim Ankern. Harley-Bremsen eilte noch nie der Ruf voraus, Top-Stopper zu sein, so auch bei der Fat Boy. Am wie immer klobigen, weit abstehenden und nicht einstellbaren Griff muss schon feste gezogen werden, um mit der einsamen 300er-Scheibe flott zu verzö-

gern. Für hinten muss auch das mächtige Pedal feste getreten werden. Da ist die BMW mit der doppelten Anzahl Scheiben vorne deutlich besser aufgestellt, zumal der ebenfalls mächtige Hebel einstellbar ist, besser in der Hand liegt und nach weniger Handkraft für bessere Wirkung verlangt. Im normalen Leben ist die BMW-Bremse also deutlich angenehmer als das Harley-Pendant. Doch wenn es auch hier



Tagfahrlicht im Stile eines Menjou-Bärtchens. Oder doch eher von Stierhörnern?



Die nüchtern funktionalen Armaturen kontrastieren deutlich mit dem Rest der R 18



Monolithisches Rundinstrument im Art-Deco-Look mit pixeligem LCD-Abteil



## Daten

	BMW R 18	Harley-Davidson Fat Boy 114
<b>Motor</b>		
<b>Bauart</b>	Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor	Zweizylinder-Viertakt-45-Grad-V-Motor
<b>Einspritzung</b>	2 x Ø 48 mm	1 x Ø 55 mm
<b>Kupplung</b>	Einscheiben-Trockenkupplung (Anti-Hopping)	Mehrscheiben-Ölbäckkupplung
<b>Bohrung x Hub</b>	107,1 x 100,0 mm	102,0 x 114,3 mm
<b>Hubraum</b>	1802 cm <sup>3</sup>	1868 cm <sup>3</sup>
<b>Verdichtung</b>	9,6:1	10,5:1
<b>Leistung</b>	67,0 kW (91 PS) bei 4750/min	69,0 kW (94 PS) bei 5020/min
<b>Drehmoment</b>	158 Nm bei 3000/min	155 Nm bei 3000/min
<b>Standgeräusch</b>	95 db(A)	94 db(A)
<b>Fahrwerk</b>		
<b>Rahmen</b>	Doppelschleifenrahmen aus Stahl	Doppelschleifenrahmen aus Stahl
<b>Gabel</b>	Telegabel, Standrohrdurchmesser 49 mm	Telegabel, Standrohrdurchmesser 49 mm
<b>Bremsen vorne/hinten</b>	Ø 300/300 mm	Ø 300/292 mm
<b>Assistenzsysteme</b>	ABS, Traktionskontrolle	ABS
<b>Räder</b>	3.50 x 19; 5.00 x 16	4.50 x 18; 8.00 x 18
<b>Reifen</b>	120/70 R 19; 180/65 B 16	160/60 R 18; 240/40 R 18
<b>Bereifung</b>	Bridgestone H50 „G“	Michelin Scorcher 11
<b>Maße + Gewichte</b>		
<b>Radstand</b>	1731 mm	1665 mm
<b>Lenkkopfwinkel</b>	57,3 Grad	60,0 Grad
<b>Nachlauf</b>	150 mm	104 mm
<b>Federweg vorne/hinten</b>	120/90 mm	130/86 mm
<b>Sitzhöhe<sup>1</sup></b>	710 mm	680 mm
<b>Gewicht vollgetankt<sup>1</sup></b>	359 kg	321 kg
<b>Zuladung<sup>1</sup></b>	201 kg	212 kg
<b>Tankinhalt/Reserve</b>	16,0 Liter	18,9/3,8 Liter
<b>Service-Intervalle</b>	10000 km	8000 km
<b>Preis</b>	22 225 Euro	23 545 Euro
<b>Preis Testmotorrad</b>	23 775 Euro <sup>2</sup>	23 545 Euro
<b>Nebenkosten</b>	450 Euro	546 Euro

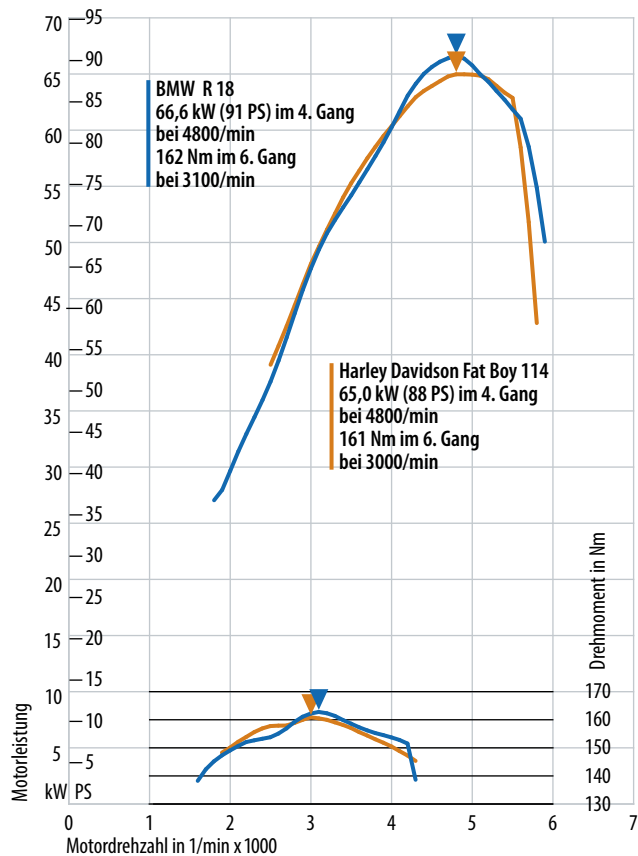
Herstellereangaben; <sup>1</sup>MOTORRAD-Messungen; <sup>2</sup>inkl. Heizgriffe (214 Euro), Hill Start Control (97 Euro), Rückfahrlilfe (946 Euro), Sozias-Paket (244 Euro), Tankdeckel abschließbar (49 Euro)

## Messwerte

<b>Höchstgeschwindigkeit*</b>	180 km/h	190 km/h
<b>Beschleunigung</b>		
0–100 km/h	4,8 sek	4,6 sek
0–140 km/h	9,8 sek	9,0 sek
<b>Durchzug</b>		
60–100 km/h	5,7 sek	5,8 sek
100–140 km/h	6,6 sek	6,2 sek
<b>Verbrauch</b>		
Landstraße/100 km	4,8 Liter	5,9 Liter
Reichweite Landstraße	333 km	320 km

MOTORRAD-Messungen; \*Herstellereangabe

## Leistungsmessung



Sowohl BMW als auch Harley werden elektronisch bei 180 km/h eingebremst, was zur Folge hat, dass die beiden Twins nur bis in den vierten Gang ausdrehen und ihre Maximalleistung erreichen können. Dafür ist in diesen Fahrstufen das Drehmoment leicht gekappt. Das volle Drehmoment gibt es nur im Sechsten. Doch dessen ungeachtet kommt weder hier wie dort jemals das Gefühl mangelnder Motorisierung auf. Beide Bikes zeichnen wunderbar homogene und im Wesentlichen deckungsgleiche Kurven aufs Papier, wobei der leichte Drehmomentvorteil der Harley von 2000 bis 2700/min in der Praxis aufgrund der wahnsinnig hohen Basis von 140 Nm genauso wenig zu spüren ist wie der ebenso kleine Nachteil danach. Well done, folks.

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

gilt, kommt die nächste Überraschung: Bei den Bremsmessungen zum Top-Test (MOTORRAD 24/2020) von 100 km/h auf null stand die BMW nach 42,9 Metern, die Harley unter denselben Bedingungen bereits nach 40,6 Metern. Hier ist es das unnötig früh regelnde ABS der BMW, das bessere Werte verhindert.

Wenn es denn aber in Kurven geht, dann ist auf der Fat Boy schnell Schluss mit lustig. Die mächtigen, teilpolierten 18-Zoll-Vollscheibenräder mit vorne 160 und hinten 240 Millimeter breiten



## Harley-Davidson Fat Boy 114

Die Ergonomie der Fat Boy vertritt klassische Cruiserwerte, wobei durch die Trittbretter die Füße deutlich weiter hinten liegen als bei „richtigen“ Choppern



## BMW R 18

Die Werte Bank-Lenker und Raste-Lenker liegen dicht beieinander, die Differenz bei Raste-Bank ist enorm. Das Arrangement ist auf Dauer bequemer und deutlich aktiver



Michelin-Scorcher-Gummis mögen es am liebsten geradeaus, und wenn schon Kurven, dann bitte weitläufig, übersichtlich, mit konstantem Radius und vor allem topfeben. Denn Bremsen in Schräglage, Bodenwellen oder gar beides lässt den dicken Jungen ein Eigenleben entwickeln, das auch routinierte Fahrer durchaus in den Big-Eye-Modus versetzen kann. Und die geringe Schräglagenfreiheit von offiziell 25,6 Grad, BMW gibt immerhin 35 Grad bis zum Aufsetzen des Auspuffs an, macht

die Sache auch nicht wirklich leichter. Darüber muss man sich im Klaren sein, wenn man mit der Fat Boy liebäugelt. Klar, auch die BMW hat es lieber weitläufig, doch solange es nicht gerade ganz enge Spitzkehren zu umrunden gilt, ist die Freude am Fahren durchaus gegeben. Und das hat auch mit der Sitzposition zu tun, mehr dazu gleich. Beide bevorzugen glattes Terrain, denn die Federwege sind mit 120 (R 18) und 130 (Fat Boy) Millimetern vorne, vor allem aber 90 (R 18) und 80 (Fat Boy)

Millimetern besonders hinten recht knapp bemessen. Hier wie dort ist einzig die hintere Federbasis einstellbar, bei der Harley sogar easy mittels Handrad. Und spätestens wenn sich ein Sozium aufs jeweils karge Brötchen verirrt, ist die volle Vorspannung dringend angeraten. Doch länger als bis zur nächsten Eisdielen wird wohl kaum jemand, der dem Kindesalter entwachsen ist, freiwillig mitfahren. Und bis dahin muss er sich auf dem Ami-Eisen weniger zusammenfallen.





**Augenschmaus:** Die Hüllrohre der Stößelstangen und Ventildeckel sind verchromt.



**Offen laufender Kardan:** Mal schau'n, wann der Zubehörmarkt Abdeckungen anbietet



**Die Bremse macht mächtig was her, doch früh regelndes ABS verhindert Topwerte**

Zurück zum Vordermann: Boxerbedingt können die Fußrasten nun mal nicht da sein, wo sie in diesem Genre üblicherweise zu finden sind: irgendwo unterhalb des Lenkkopfes. Vielmehr liegen sie rund 25 Zentimeter weiter hinten, hinter den mächtigen Zylindern. Ab etwa Schuhgröße 45 tut man sich anfangs etwas schwer, zwischen Kühlrippen und Bremshebel einzufädeln, doch dafür sitzt man weniger passiv und mit deutlich weniger Last auf

seinen vier Buchstaben und kann auf der 710 Millimeter hohen Sitzbank ein wenig die Position verändern, was gerade auf langen, eintönigen Strecken durchaus vonnöten ist. Auf der Harley fläzt man 30 Millimeter tiefer und kann, den Trittbrettern sei Dank, wohl die Füße variabel abstellen, sitzt aber recht unverrückbar in seiner Sitzkuhle. Beide Lenker sind (ohne Gewichte gemessen) in etwa gleich breit (860 zu 840), der der Harley ist aber 30 Millimeter

höher (1030 zu 1060), was die Laid-back-Haltung noch verstärkt. Bei beiden muss man sich beim Wenden nach dem äußeren Lenkerende strecken, dafür kommt die Fat Boy bei diesem Manöver mit 6,25 Metern lichter Weite aus, die R 18 braucht dafür 20 Zentimeter mehr Raum. Sollte der einmal nicht ausreichen, gibt es für die Berlinerinnen gegen stolze 946 Euro Aufpreis eine vom Anlasser betriebene Rückfahrlilfe. Womit wir beim Thema Geld angekommen wären.

## MOTORRAD-Fazit

### BMW R 18

Die R 18 zeigt auf das Schönste, dass sich Feeling und Funktionalität nicht ausschließen müssen. Gemessen an Gewicht und Abmessungen lässt sie sich, einmal in Fahrt, recht frech und zülig bewegen. Der mächtige Boxer hat richtig Punch. Aber teuer ist sie.







**Airbox à l'américaine: Am (be)ruhigsten ist die Ansaugluft nun mal in freier Wildbahn**



**Multifunktional: Die Felge ginge zur Not auch als Satellitenschüssel durch**



**Sauber, leise, leicht und quasi wartungsfrei: Sekundärtrieb via Zahnriemen**

Die BMW kostet in der momentan ausschließlich erhältlichen, nicht limitierten „First-Edition“ ab 22 225 Euro, doch der Zubehörkatalog ist, wie bei BMW üblich, dick. Das Testmotorrad kommt mittels besagter Rückfahrlilfe und anderen Goodies (siehe Datenkasten) auf insgesamt 23 775 Euro. Da erscheinen die für die 2021 nur noch mit dem großen 114er-Motor erhältliche

Fat Boy aufgerufenen 23 195 Euro gleich gar nicht mehr so wild. Wobei der Spruce genannte Farbton des Testbikes mit 350 Euro zu Buche schlägt. Und natürlich gibt es auch für diese Harley Unmengen von Werkzubehör. Immerhin hat die Fat Boy auch im dritten Jahr auf dem Markt bis Oktober 410 Fans gefunden. Von der R 18 haben bis dato 419 Einheiten ein Kennzei-

chen erhalten, wobei hier natürlich die ganzen Pressebikes sowie Händlerführer enthalten sind. Dennoch ein starker Aufschlag. Dicke Dinger sind halt doch angesagt, vor allem, wenn sie cool sind. ■



Autor: Stefan Glück  
[stefan@motorradonline.de](mailto:stefan@motorradonline.de)

Fotos: Maximilián Balázs, Jörg Künstle (1)

## Harley-Davidson Fat Boy 114

Die Fat Boy ist eigentlich kein Motorrad, sie ist ein in sich ruhender mobiler Monolith. Sie bezieht ihren Reiz aus ihrer Monumentalität. Dass ihre Souveränität mit enger werdenden Kurvenradien rapide schwindet, kreidet ihr niemand an. Fahren wir halt woanders.







# VOLLES ROHR

Schon der erste Italjet Dragster aus den 1990ern glänzte mit extrovertiertem Design. Doch im Vergleich mit der 2018 erstmals präsentierten Neuauflage wirkt der Vorgänger richtig bieder. MOTORRAD-Autor Alan Cathcart konnte den Eyecatcher, der jetzt in Produktion gehen soll, schon fahren.

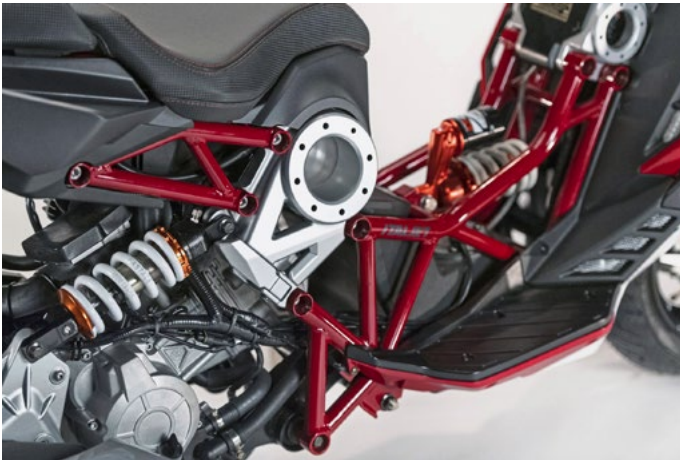




**Da muss man draufkommen: Blinker in den Bremshebelschützern**



**Gemessen am Rest wirkt das Heck vergleichsweise normal**



**Design oder Nichtsein ist bei diesem Rahmen keine Frage**



**Aufwendig, teuer, aber extrem chic: die Achsschenkellenkung**

**D**er stets vor Ideen sprühende Leopoldo Tartarini (1932–2015) war in den 1950ern Ducati-Werksfahrer und umrundete 1957/58 mit Giorgio Monetti in 13 Monaten auf einer Ducati 175 die Welt, bereiste dabei drei Kontinente und 42 Länder. 1959 gründete er die Firma Italjet und leitete sie bis zu ihrem Konkurs 2003. Im Laufe ihres Bestehens brachte Italjet über 150 verschiedene Roller- und Motorradmodelle auf den Markt, die meist vom Meister selbst entworfen worden waren und oft mit innovativen Ideen und fantasievollem Design aufwarteten. Sogar bis ins Museum of Modern Art (MoMA) und ins Guggenheim-Museum in New York schafften es die Fahrzeuge aus der Emilia-Romagna.

Während des Rollerbooms in den 1990ern war Italjet unter anderem mit den Modellen Velocifero, Formula und eben besagtem Dragster gut im Geschäft. Von 1995 bis 2003 konnten immerhin 70 000 Exemplare des exaltierten und unpraktischen, dafür aber recht teuren Dragsters unter Volk gebracht werden. Achsschenkellenkung und offen zur Schau gestellter

Gitterrohrrahmen zeichneten schon damals den Dragster aus. Bereits 2005 kaufte Tartarinis ältester Sohn Massimo (57) die Marke Italjet zurück und produzierte unter diesem Namen exklusive High-End-Elektrofahrräder mit eigenem Design. Doch das eigentliche Ziel war es, die Ikone Italjets, den Dragster, wiederauferstehen zu lassen. Das Ziel schien erreicht, als der neue Dragster 2018 auf der EICMA präsentiert wurde und großen Anklang fand. Der für 2020 vorgesehene Produktionsstart wurde jedoch durch Corona vereitelt. Er soll nun im März 2021 beginnen. Gefertigt wird der Dragster in der alten Italjet-Fabrik südlich von Bologna, die dohc-Motoren sind Konstruktionen von Piaggio und werden in China gefertigt. Die Auslieferung soll direkt nach Ostern beginnen, und von den 5000 Einheiten, die für 2021 geplant sind, sei ein großer Teil schon verkauft bzw. vorbestellt, so Tartarini. Doch wie fährt sich der exzessiv gestaltete Flitzer nun?

Der Autor dieser Zeilen, der privat drei Jahre lang einen zweitaktenden 180er-Dragster besaß, bis dieser ihm gestohlen wurde, konnte bereits mit einem Vorserien-

125er eine Runde drehen. Und auch wenn man als Tester immer wieder auf exklusiven Rennmotorrädern, exquisiten Oldtimern oder höchst elitären Einzelstücken und Kleinstserienbikes unterwegs ist: der Dragster ist, obwohl bar jeglicher Ablagen und mit rudimentärem Wetterschutz, winzigem Helmfach und eher übersichtlicher Ausstattung, ein praktisches Transportmittel, das nicht nur für die Passanten eine Augenweide ist, sondern auch Spaß macht. Der drehfreudige, kaum vibrierende dohc-Viertakter geht kräftig zur Sache, gute 110 km/h sind nach kurzem Anlauf erreicht.

Im kurvigen Hinterland kann das aufwendige Fahrwerk mit dem im Sichtbereich des Fahrers liegenden vorderen Federbein zeigen, was es kann. Stoisch zieht der Dragster seine Bahn. Ungewohnt ist das durch die entsprechende Geometrie der geschobenen Einarmschwinge fehlende Abtauchen der Vorderhand beim Bremsen. Durch die fehlende Rückmeldung ankert man aber oft stärker als geplant. Das gefahrene Vorserienmodell hatte noch die Kombibremse CBS, weswegen das





Nein, Zurückhaltung und dezente Eleganz sind des Dragsters Stärken nicht

## Italjet Dragster 125 [200]

### Motor

Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Fliehkraftkupplung, Variomatik.

Bohrung x Hub 58,0 x 47,0 [63,0 x 58,0] mm

Hubraum 125 [200] cm<sup>3</sup>

**Nennleistung** 11 kW (15 PS) bei 10 000/min  
[15 kW (20 PS) bei 8250/min]

### Max. Drehmoment

12,5 Nm bei 7750/min [17 Nm bei 6250/min]

### Fahrwerk

Stahlgitterrohrrahmen mit Aluminiumussteilen, geschobene Aluminiumschwinge mit Achsenkellenkung vorn, Zentralfederbein, verstellbare Federbasis, Triebsatzschwinge mit

einem Federbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 200 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, ABS.

Aluminiumgussfelgen Größe k. A.

Reifen 120/70-12; 140/60-13 [150/70-13]

Bereifung Pirelli Diablo Rosso Scooter

### Maße + Gewichte

Radstand 1335 mm, Lenkkopfwinkel k. A., Nachlauf k. A., Federweg k. A., Sitzhöhe 770 mm, Leergewicht 108 [112] kg, Tankinhalt 11 Liter.

**Garantie** zwei Jahre

**Farben** Anthrazit/Gelb, Anthrazit/Weiß/Rot  
Grau/Orange

**Preis ohne Nebenkosten** ca. 4900 [5400] Euro

Vorderrad gelegentlich kurz blockierte. In der Serie wird auch der 125er mit ABS ausgestattet. Eine gute Entscheidung.

Die dragstertypische, stilbildende und raumgreifende Vorderradföhrung ist es auch, die es für Piloten ab Schuhgröße 44 zu einer Herausforderung macht, die FüÙe auf den schmalen Trittbrettern unterzubringen, zumal sich dort auch der mit elf Litern recht große Tank breitmacht. Dafür gibt es, sofern man die 1,80 m nicht wesentlich überschreitet, genügend Platz fürs Gebein. Das überraschend plüschige Sitzpolster liegt mit 770 Millimetern in für Große wie Kleine passender Höhe. Und im Gegensatz zum sonstigen Habitus des Italjet ist die Ergonomie keineswegs extrem, sondern sogar recht leger und bequem. Die beim gefahrenen Vorserienmodell von Bitubo stammenden Federbeine werden in der Serie durch Paiolis mit einstellbarer Federvorspannung ersetzt. Grundsätzlich sind 125er und 200er bis auf den Antrieb identisch, wobei der Große hinten einen mächtigen 150/70-13er-Pirelli anstelle des vergleichsweise schwächtigen 140/60-13ers hat.

Und am Ende des Tages verrät Massimo Tartarini noch ein kleines Geheimnis: Mit dem 200er sei keineswegs das Ende der Fahnenstange erreicht. Man habe schon einen 300er in der Mache, auch noch mehr Hubraum sei möglich. Hoffentlich lassen sich diese Träume verwirklichen. ■

25 Jahre liegen zwischen den beiden Dragstern



Autor: Alan Cathcart  
Bearbeitung: Stefan Glück  
[leserbriefe@motorradonline.de](mailto:leserbriefe@motorradonline.de)  
Fotos: Kel Edge, Marco Mercuri



# 25%

# SPAREN

## DAS POWER-ANGEBOT

**6 Ausgaben MOTORRAD mit 25% Ersparnis**

**+ Clubmitgliedschaft**

**+ Mannesmann Werkzeugset 130 tlg.**

Zuzahlung: 1,- €

**= FÜR ZZT. 21,25 €**



## MANNESMANN WERKZEUGSET



130 tlg., solide Grundausrüstung für jeden Haushalt, hochwertiger Chrom-Vanadium-Stahl. Im praktischen Kunststoffkoffer.

## DIE ABOVORTEILE:

- ▶ Portofreie Lieferung
- ▶ Clubmitgliedschaft über 3 Monate mit vollem Zugriff auf das Club-Portal [motorradonline.de/club](http://motorradonline.de/club)
- ▶ Tolles Extra als Dankeschön



**GLEICH BESTELLEN: [www.motorradonline.de/abo](http://www.motorradonline.de/abo)**



## GLEICH AUSFÜLLEN UND ABO BESTELLEN

### JA, ICH MÖCHTE MOTORRAD TESTEN:

Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 6x MOTORRAD zum Vorzugspreis von zzt. nur 20,25 € (zzgl. 1,- € Zuzahlung) statt 27,- € im Einzelkauf. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Mein Dankeschön erhalte ich nach Zahlungseingang, außerdem werde ich für den Zeitraum von 3 Monaten automatisch Clubmitglied bei den MOTORRAD-HELDEN. Wenn ich mich spätestens nach Erhalt der 4. Ausgabe nicht in Textform, z.B. per Post oder E-Mail, beim MOTORRAD-Kundenservice melde, erhalte ich MOTORRAD auch weiterhin – für zzt. 4,23 € pro Ausgabe. Das Abonnement umfasst zzt. 26 Ausgaben zum Preis von 110,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 4,23 €). Ich kann das Abonnement dann jederzeit kündigen. Im Voraus bezahlte Beträge erhalte ich zurück, die Clubmitgliedschaft endet dann automatisch. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und nur, solange der Vorrat reicht. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Auslandsangebote auf Anfrage.

### ICH BEZAHLE PER BANKEINZUG:

BIC		IBAN	
Bankinstitut		<input type="checkbox"/> Ich zahle per Rechnung.	

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Baumwall 11, 20459 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Best.-Nr. 1919488

### MEINE PERSÖNLICHEN ANGABEN: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	
Straße, Nr.	
PLZ	Ort
Geburtsdatum	Telefon
	E-Mail

**Widerrufsrecht:** Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORRAD Abo-Service, 20080 Hamburg, Telefon: +49 711 32068899, Telefax: +49 711 1822550, E-Mail: [motorrad@dpv.de](mailto:motorrad@dpv.de)

Datum, Unterschrift

MOTORRAD Abo-Service  
20080 Hamburg

Tel. +49 711 32068899

Fax +49 711 1822550

[www.motorradonline.de/abo](http://www.motorradonline.de/abo)

[motorrad@dpv.de](mailto:motorrad@dpv.de)

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

Club-Partner:



Jeder Leser eines Abonnements von MOTORRAD, PS, MOTORRAD CLASSIC oder FUEL und jeder Teilnehmer einer Reise oder eines Trainings des MOTORRAD action teams wird automatisch Mitglied im Club der MOTORRAD-HELDEN. Und als Abonnent öffnet sich Ihnen die ganze Vorteilswelt von [www.motorradonline.de/club](http://www.motorradonline.de/club) und der Club-Partner.



Dossier: Motorräder aus dem Reich der Mitte

**C  
M  
H  
I  
N  
A**  
**M  
O  
T  
O  
R  
R  
A  
D  
L  
A  
N  
D**



# MASSEN-MOBILISIERUNG

**China gibt Vollgas: Zuerst exportierte das Land des Lächelns einfache Komponenten, dann billigst gebaute Maschinchen. Ihnen folgten kostengünstige Singles, nun lassen wassergekühlte Mehrzylinder „made in China“ aufhorchen. Da kommt, so viel ist sicher, noch viel auf uns zu.**

**O**ktober 2020: Zur selben Zeit geben sich in der MOTORRAD-Redaktion die Mash X-Ride 650 Classic sowie Benelli Leoncino 500 und Voge 500 R die Ehre. Gleich drei in China gefertigte Maschinen für einen Einzel-, Top- und Vergleichstest, das war neu.

Und kam doch nicht überraschend. Bereits in den Ausgaben 9/2002 und 17/2011 fragte MOTORRAD, ob der Riese aus dem Reich der Mitte erst den südostasiatischen und dann den Weltmarkt aufmischen würde: „China: Gefahr oder Chance?“ Heute lautet die Antwort vermutlich: beides! „Wer in Europa ein chinesisches Motorrad belächelt, dem könnte in wenigen Jahren sein Lachen vergehen“, orakelten wir 2011.

Nun ist es so weit, der Quantität folgt ernst zu nehmende Qualität bis weit in die Mittelklasse. Davon berichten ab Seite 50 dieser Ausgabe die kleine Markenkunde und der Katalog von 125ern, Rollern und Motorrädern aus dem Land des Lächelns.

Komplett angelieferte Motoren „made in China“ setzen selbst namhafte Hersteller wie BMW, Fantic oder SWM in europäischen Fertigungsstätten in diverse Fahrgestelle. Dies alles ist kein Zufall. „Chinesen lernen schnell, und die Regierung steckt viel Geld in die Ausbildung an Universitäten und Hochschulen – gerade auch im Ingenieurbereich“, hieß es bereits 2011.

Schon Ende 2005 übernahm die QJ-Gruppe den angeschlagenen italienischen Hersteller Benelli. Das bedeutete eine Pre-

miere: Ein großer chinesischer Zweiradhersteller, der sich in Europa einkauft. Es war ein erster Ausblick auf die nahe Zukunft.

Dabei genießen chinesische Maschinen in Deutschland nicht gerade den besten Ruf. Zu sehr ruinierten Geschichten von miesen Baumarktröllern das Image. Sie wurden ohne Ansprechpartner verkauft, trieben zurate gezogene Mechaniker etablierter Motorradhändler scharenweise in den Wahnsinn. Billig allein bringt es eben nicht, schon gar nicht auf Dauer.

Doch davon sind aktuelle chinesische Fabrikate dank besserer Qualitätssicherung zum Teil meilenweit entfernt. Es gibt nun das ganze Spektrum, vom absoluten Billigheimer bis hin zu ambitionierten Modellen. Höhere Fertigungsqualität, gehobene Materialgüte und renommierte (internationale) Zulieferer bieten mittlerweile auch chinesische Firmen. Ein reines Billiglohnland ist China schon längst nicht mehr.

Denn niedrige Toleranzen, teure Materialien und qualifiziertes Personal haben auch in China ihren Preis: Eine Voge 500 R kostet „nur“ rund 1000 Euro weniger als die in Thailand gebaute Honda CB 500 F, siehe MOTORRAD 24/2020. Dabei kopiert sie dreist deren Motor – inklusive Hub-Bohrungs-Verhältnis, Gehäusedeckeln und Motoraufnahmen. Bloß ein Plagiat also?

Nun, die allererste Yamaha, die YA-1 „Rote Libelle“ von 1955 galt als detailgetreue Kopie der DKW RT 125. Und das

heutige Gütesiegel „made in Germany“ galt in England einst als Warnhinweis, um vor vermeintlich minderwertiger Qualität aus Deutschland zu warnen. Speziell bei der Elektromobilität sind die Karten neu gemischt, hält China viele Trümpfe im Ärmel: Entwicklungsvorsprünge bei Verbrennungsmotoren zählen hier nicht mehr. TSR



## Die Volksrepublik China

<b>Gründung</b>	1949 (im gleichen Jahr wie die Bundesrepublik Deutschland)
<b>Bevölkerung</b>	1,4 Milliarden Menschen (2019). Dies sind 16,8-mal so viel wie in Deutschland (83,16 Millionen)
<b>Fläche</b>	9 596 961 km <sup>2</sup> . Also 26,8-mal so groß wie Deutschland (357 582 km <sup>2</sup> )
<b>Bevölkerungsdichte</b>	148 Einwohner je km <sup>2</sup> (Deutschland: 233)
<b>Bruttoinlandsprodukt pro Kopf</b>	14 891 Euro (2019). In Deutschland beträgt der Wert 50 110 Euro, also 3,36-mal mehr



**Gestern:** Die 125er-Shineray stand im Jahr 2007 für Pfsch aus der Kiste, liederlich verarbeitet, mit vielen technischen Mängeln



**Morgen:** Die CFMoto MT 800 als „Africa Twin aus China“ entwarf Kiska. Der Ex-KTM-Twin mit 95 PS und 790 cm<sup>3</sup> entsteht in Lizenz





**Kooperation oder Kontrolle? Ausländische Investoren, hier Pirelli/Metzeler, zwingt China offiziell zur Partnerschaft**



**Handelsgrößmacht: Schon immer waren Waren aus China – Seide, Porzellan, Gewürze – begehrt. Nun auch Motorräder**



# DER MOTORRADMARKT

**China vervierfachte sein Bruttonationaleinkommen von 2007 bis 2018. Die „Werkbank der Welt“ macht auch im Zweiradsektor mobil. Die chinesische Motorradindustrie hat einen kurzen, steilen Aufstieg zum Weltmarktführer hinter sich.**

**N**ach der spektakulären Landung auf der Rückseite des Mondes im Jahr 2019 setzte im Dezember 2020 erneut eine chinesische Raumsonde auf dem Mond auf. Die Botschaft: Der chinesische Riese strotzt nur so vor Kraft, beweist bis ins All höchste technologische Potenz.

## Mobilität in/aus China

- Die Volksrepublik China verfügt über die größte Flotte an Kraftfahrzeugen der Welt: Im Juni 2020 waren rund 360 Millionen Kfz registriert, davon etwa 270 Millionen Autos (75 Prozent) und 68,9 Millionen echte Motorräder.
- Bereits seit 2009 ist China der größte Einzelmarkt für Neuwagen weltweit.
- 2016 fertigten chinesische Fabriken gut jedes dritte Auto weltweit (33,9 Prozent), produziert auch von deutschen Herstellern. In Summe waren dies über 24,4 Millionen Pkw. Zum Vergleich: Japan auf Rang zwei lieferte 10,9 Prozent, Deutschland auf Rang drei acht Prozent aller auf der Welt produzierten Pkw.
- Auf 1000 Chinesen kommen 257 registrierte Kraftfahrzeuge, in Deutschland sind es 791 Kfz pro 1000 Einwohnern. Damit liegt China in der Motorisierungsrate nicht einmal auf dem 60. Rang weltweit: großes Potenzial also.
- Ein enormer Anteil von Starterbatterien für Autos und Motorräder stammt aus China, auf Bleibasis ebenso wie moderne Lithium-Ionen-Akkus. China fällt damit auch eine Schlüsselrolle bei der Elektromobilität zu.
- China ist zudem führend bei Ladegeräten.

Auf der Erde hat der chinesische Drache den indischen Tiger als zweites Milliarden-volk im Rennen um die weltweit größte Stückzahl an pro Jahr gebauten motorisierten Zweirädern überholt, ist zudem größter Bike-Exporteur des Planeten.

Basis für Chinas Fortentwicklung der motorisierten Einspur-Mobilität auf breiter Front waren zunächst kleine Zweitakter und luftgekühlte, zweiventilige Viertakt-Singles einfacher Bauart und kleiner Hubräume. Ganz einerlei, ob dies nun eher Nachbauten von Honda-CB- oder Suzuki-GN-Motoren waren. Einen „Kopierschutz“, also Patente auf komplette Motoren, gibt es in aller Regel nicht. Zumal Kopien in China als Zeichen der Wertschätzung für ein nachahmenswertes Vorbild gelten.

Billige Plagiate sind nur ein Teil des Erfolgs. Eher erscheinen nun Fleiß, Intelligenz und strategisch-politische Weitsicht als Chinas Ressource Nummer eins. Beispiele gefällig? Ende 1984 wurden Zündapps Produktionsanlagen für 16 Millionen DM (8,2 Millionen Euro) an die Tianjin Motorcycle Co. verkauft. Das Werk in München wurde komplett demontiert und in Tianjin neu aufgebaut. 1987 rollte die erste Zündapp K 80 unter dem Namen Xunda („Glücklicher Weg“) aus dem neu errichteten Werk.

2017 lieferte China 49 Prozent des weltweit produzierten Stahls, selbst für Autobleche deutscher Fabrikate. Zur chinesischen Stahlindustrie zählen auch „überflüssige“ Hochöfen, welche Thyssen,

Krupp und Hoesch in den 80er-Jahren in Duisburg und Dortmund abbauen ließen.

Niemand von uns hat Bedenken, einen Laptop oder Monitor, ein Smartphone oder eine Batterieladegerät, einen Akku oder eine Digitalkamera aus China zu kaufen. Selbst Harley-Davidsons teuer lizenzierte Markenklamotten kommen von dort. Und woher stammen wohl Kabelbäume, Cockpit-Displays, Batterien und Armaturen all unserer Motorräder? Dabei tritt China aggressiv auf, mit massiven Menschenrechtsverletzungen, enormen Demokratiedefiziten samt Entdemokratisierung Hongkongs und Repression von Minderheiten bis zur Annexion Tibets. Hinzu kommt die weltweit höchste Zahl an Hinrichtungen staatlicherseits sowie inhaftierter Journalisten und anders Denkender. Der Boom der Wirtschaft stabilisiert ein Regime, das offiziell in vielen Schlüsseltechnologien Weltführung anstrebt.

Im Gegenzug wird das Riesenreich trotz horrender Einfuhrsteuern allmählich als Absatzmarkt für Luxusmotorräder aus Europa und den USA interessant (siehe Seite 56). Ein Grund, weshalb selbst Premiummarken dort fertigen lassen. Diesen Technologietransfer wissen chinesische Unternehmen clever für sich zu nutzen.

Anders als bei Pkw ist ein starkes Motorrad für solvente Angehörige der chinesischen Mittelschicht derzeit noch ein seltener Luxus (siehe Seite 56). Beispiel: BMW setzte von 175 162 im Jahr 2019 gebauten Zweirädern fünf Prozent in China ab, in Summe 8818 Motorräder und Roller. *TSR*





Die wunderbare Welt der Plagiate? Gern sollen die Marken japanisch klingen



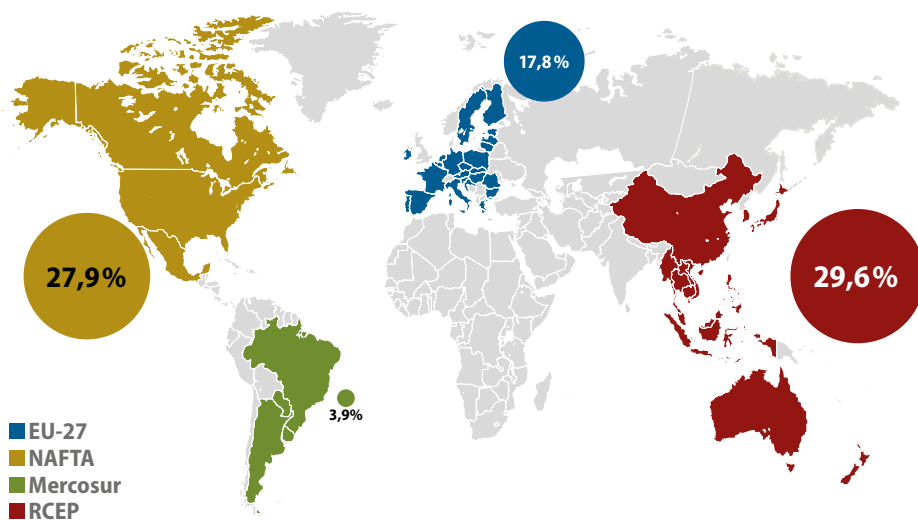
Was China mächtig machte: luftgekühlte Zweiventil-Einzyylinder



Neuzeit: Die in Pesaro entwickelte, in China gebaute Benelli TRK 502 ist eines der populärsten Motorräder in Italien!

## Die wichtigsten Freihandelszonen der Welt

Ausgewählte Freihandelszonen und ihr Anteil am weltweiten Bruttoinlandsprodukt 2019.



Durch das 2020 auf Initiative Pekings aufgelegte Freihandelsabkommen RCEP können chinesische Waren zollfrei in 14 weitere Mitgliedsländer exportiert werden. Die Abkürzung steht für Regional Comprehensive Economic Partnership, „regionale, umfassende Wirtschaftspartnerschaft“. Diese Wirtschaftszone bildet den weltweit größten Wirtschaftsraum, mit fast 30 Prozent aller Wirtschaftsleistung. RCEP basiert auf den zehn ASEAN-Mitgliedsstaaten Brunei, Indonesien, Kambodscha, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippinen, Singapur, Thailand und Vietnam. Hinzu kommen die Volksrepublik China, Japan, Südkorea, Australien und Neuseeland. Das Wachstum im RCEP-Raum geht weiter: 2024 soll er 32,5 Prozent der weltweiten Wirtschaftskraft vereinen. Indien trat dem Abkommen nicht bei, um eine Flut von Industrieprodukten zu Dumpingpreisen aus China und von Agrarprodukten aus Australien und Neuseeland zu vermeiden.

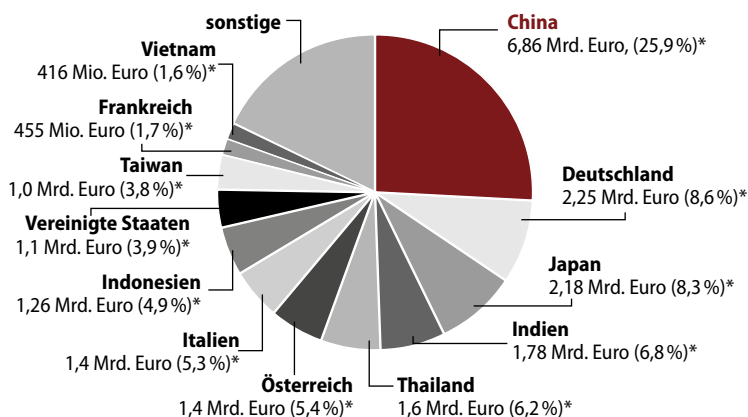
Quelle: www.statista.com

## Motorradproduktion weltweit: Großmacht China

Die größten Motorradproduzenten und -märkte weltweit nach Stückzahl

Land
1 China
2 Indien
3 Indonesien
4 Vietnam
5 Thailand

Länder mit dem höchsten Wert an Ausfuhren von Motorrädern, Teilen, Zubehör und Bekleidung.



Jeder vierte mit Zweirädern, Zubehör, Ersatzteilen und Bekleidung im Export erlöste Dollar wird in China erwirtschaftet. Dazu zählen Motorräder oder Roller, Motoren und ihre Teile, Kabelbäume, Armaturen, Cockpits und Spiegel, Batterien und Ladegeräte, Abdeckhauben und Werkzeug, Textilkleidung, Helme usw. Noch vor Japan folgt Deutschland: Neben BMW stehen dafür Spezialisten wie Wunderlich und Held, Touratech und SW Motech, Daytona, Schubert, Mahle etc. Die Mehrzahl „japanischer“ Maschinen entsteht mittlerweile in Thailand, Indonesien und Vietnam. 15 Motorradmarken, inklusive aller japanischen, fertigen in Thailand: Von dort sind aktuell zollfreie Exporte in alle ASEAN-/RCEP-Staaten und dank Sonderabkommens zusätzlich nach Indien möglich.

\*Anteil an weltweiter Wertschöpfung; Quelle: Internet-Recherchen





# DIE MOTORRADMARKEN

Sie heißen Grampus oder Jack Fox, Rebel oder Rex, Sky Team oder Vixen. Eines eint alle Marken aus dem Riesenreich der Mitte: Sie lassen hoch dynamisch die Muskeln spielen. Hier einige international wichtige Hersteller.

**A**n die 200 verschiedene Hersteller von motorisierten Zweirädern in China bringen es zusammen auf rund 240 Marken und weit über 20 Millionen Einheiten pro Jahr, vom Mofa bis zum großen Motorrad. Mehrere Firmen fertigen über eine Million Fahrzeuge pro Jahr. Tendenz: Qualität, Zylinderzahl, Hubräume und Leistung steigen. Wichtig auch für den Export nach Europa und Amerika.

Zu Chinas führenden Motorradherstellern gehören Grand River mit der Marke Haojue, Lifan, Loncin, Zongshen, Jialing, Jianshe, Qianjiang, Haojin, Shineray, Bashan, Jonway, Wuxi Futong und Cyclone. Zunehmend an Bedeutung gewinnen E-Scooter und andere rein elektrische Zweiräder.

Viele ausländische Motorradhersteller kooperieren mit chinesischen Motorradfirmen: BMW mit Loncin, Fantic und Piaggio mit Zongshen, Suzuki mit Haojue, Peugeot mit Qingqi, Yamaha mit Jianshe, Honda mit Jialing und MV Agusta mit Qianjiang, dem Eigentümer von Benelli. Diverse Joint Ventures reichen von Auftragsfertigung über abgestimmte Forschung und Entwicklung und gemeinsame Produktionsunternehmen bis hin zu Kooperationen bei Vertrieb, Verkauf und Marketing. An bilateralen Betrieben hält der chinesische Partner per Dekret mindestens 51 Prozent der Anteile.

## Zongshen mit Fantic und Piaggio



Selfmademan Zuo Zongshen gründete 1982 in Chongqing in einer Hütte mit Lehm Boden eine Reparaturwerkstatt für Motorräder. 1992 folgte die erste eigene Fabrik, 1996 das erste eigene Motorrad. Heute hat der Zongshen-Konzern etwa 18 000 Mitarbeiter in rund 30 Tochter-

gesellschaften und Joint Ventures, baut rund vier Millionen motorisierte Zweiräder pro Jahr. Das ist mehr als Kawasaki. Die wichtigsten Geschäftsbereiche sind Motoren, Motorräder und Immobilien. Die beiden börsennotierten Tochtergesellschaften Zongshen Power und Zongshen PEM gründeten vereint im Jahr 2010 die eigene Motorradwerkstattkette Master Zuo, quasi das ATU für chinesische Motorradfahrer. Seit 2004 produziert Zongshen im Auftrag einige Aprilia- und Piaggio-Modelle und übernimmt den Vertrieb aller Marken von Piaggio in China, ebenso von Harley-Davidson. Zongshen baut sämtliche Bikes von Malaguti und die Motoren für Fantic, der Konzern unterhält ein Motorradwerk im aufstrebenden Motorradland Vietnam. Markennamen des Zongshen-Imperiums sind insgesamt in mehr als 160 Ländern registriert. Dazu zählen Lexmoto (Großbritannien), Motorhispania (Spanien), Minsk (Russland und Belarus), Zanella (Argentinien), AKT (Kolumbien), Ryuka (Thailand) sowie Kasinski (Brasilien) und auch Zündapp. Das Werksteam von Zongsheng nahm als erstes chinesisches Team ab 2002 an der Motorradweltmeisterschaft teil.

## Shineray mit Mash und SWM



Shineray wurde erst 1997 gegründet und stieg rasch zum Großkonzern auf. Noch 2007 war die Qualität einer damals nur übers Internet in Deutschland erhältlichen 125er bei Tests in MOTORRAD sehr mau. Doch das ist für chinesische Verhältnisse verdammt lange her. Neben Autos und Maschinen baut Shineray vor allem Zweiräder: Pendlers-Fahrzeuge im Stil der Honda Super Cub, aber auch Roller, kleine Enduros und Sportler, zumeist bis 250 Kubik für lokale Märkte. Shineray fertigt ebenfalls im Boomland Vietnam – und in Italien:

2014 ermöglichte erst eine Finanzspritze von Shineray die Wiederbelebung der Marke SWM. So ist SWM mit seiner Produktion in der EU für Shineray ein Sprungbrett nach Europa, Motoren liefert das chinesische Mutterhaus. Zudem fertigt Shineray als Produktionspartner sämtliche Mash-Modelle mit 400 und 650 cm<sup>3</sup>. Topmodell ist die neue Mash X-Ride 650 Classic (siehe Seite 54). Mash entwickelt und designt in Beaune/Frankreich, vertreibt die Maschinen in 26 Ländern. Kleinere Maschinen (50er, 125er und 250er) baut Jinan Qingqi (4300 Mitarbeiter) für Mash.

## Qianjiang Group (QJ) mit Benelli, Geely, Keeway, Harley-Davidson



GEELY



Die Qianjiang Group Co. Ltd. (QJ) wurde vor 50 Jahren, 1971, gegründet. Aktuell produziert der Konzern mit rund 13 500 Mitarbeitern jährlich etwa 1,2 Millionen motorisierte Zweiräder und Quads. 2005 übernahm QJ Benelli, beließ die Entwicklung in Pesaro/Italien. Gebaut werden alle Benellis als Technologietransfer komplett in China. In Deutschland übernehmen 93 Benelli-Händler Verkauf und Service. Seit 1999 vertreibt QJ seine in China „Qianjiang“ betitelten Fahrzeuge im Export unter der Marke Keeway. Ferner baut QJ die Roller von „Explorer“ und „Generic“. Seit 2016 hält der Autohersteller Geely, dem bereits Volvo, Lotus und London-Taxi gehören, knapp 30 Prozent von QJ. Konzernbesitzer ist der 57-jährigen Milliardär Li Shufu, der die Firma 1986 gründete. Sie baute 1992 erste Motorräder. 2018 erwarb Li Shufu über eine Investmentgesellschaft



## Die chinesische Zweirad-Industrie

- Die chinesische Motorradindustrie ist die größte der Welt, sie verteilt sich auf drei Hauptregionen: die Provinzen Guangdong und Zhejiang sowie als Zentrum der Motorradproduktion die Megametropole Chongqing, mit 34 Millionen Einwohnern größter Ballungsraum der Welt.
- In China existieren bis zu 200 verschiedene Hersteller motorisierter Zweiräder (Motorräder, Roller und 50er/125er).
- Allein im Jahr 2013 fertigte man fast 22,9 Millionen Einheiten, Tendenz stark steigend.
- Rund 40 Prozent der Produktion gehen in den Export.
- Hinzu kommen exportierte Motoren, auch nach Europa. Allein 2013 waren dies rund 26,2 Millionen Aggregate.
- China produziert ferner Autorikschas und offene Geländefahrzeuge mit drei und vier Rädern (Quads und ATVs) in großer Zahl.
- China ist zudem ein führender Hersteller von Motorradteilen und -zubehör, von A wie Auspuff bis Z wie Zylinderkopfdichtung.
- Ferner findet in China ein großer Teil der weltweiten Produktion an Motorradbekleidung statt, beispielsweise Textilanzüge von Rukka.
- Auch als Herkunftsland von Helmen holt China rasant auf. Hierzulande bekannte Marken sind etwa LS2 und Scorpion.



für fast 7,5 Milliarden Euro rund zehn Prozent der Aktien der Daimler AG, wurde so größter Einzelaktionär der Stuttgarter. Für Harley-Davidson soll QJ ab 2021 eine 350er für den asiatischen Markt fertigen.

### Loncin mit BMW und Voge

**LONGCIN**



**BMW  
MOTORRAD**



Die 1993 in Chongqing gegründete Loncin Industrial Group Co. Ltd. baut seit 1996 Verbrennungsmotoren für verschiedenste Anwendungen, etwa Kettensägen und Rasenmäher. 1999 kam Loncins erstes Motorrad auf den Markt. Seither wuchs das Unternehmen stark: Bereits 2006 war Loncin größter chinesischer Motorrad-exporteur. Von rund 5000 Beschäftigten arbeiten etwa 200 im Forschungs- und Entwicklungszentrum. Die Produktpalette umfasst über hundert Modelle: Mofas, Mopeds, Motorroller, Motorräder und Quads. Als Antrieb dienen luft- und wassergekühlte Zwei- und Viertaktmotoren mit Hubräumen zumeist bis 300 cm<sup>3</sup>. Daher fungieren die 500er-Typen von Loncins neuer Edelmarke Voge als Topmodell, siehe Tests in MOTORRAD 22 und 24/2020. In Deutsch-

land gibt es bereits 70 Voge-Händler. BMW Motorrad nutzt Loncin als Motorenproduzent, zunächst für die späten 650er-Singles. Seit 2018 liefert Loncin die Reihen-Zweizylinder der F-Serie mit 850 und 900 cm<sup>3</sup>, die Vorgänger mit 800 cm<sup>3</sup> kamen von Rotax in Österreich. Zudem fertigt Loncin komplett die 400er-Roller BMWs.

### Lifan

**LIFAN**

Mit Hauptsitz in Chongqing produziert Lifan Industry (zu Deutsch: „kraftvolles Segel“) Pkw, Lkw, Nutzfahrzeuge und Motorräder. 1992 startete das Unternehmen mit nur neun Mitarbeitern als Zweiradhersteller, erstes Modell war die Lifan TMS 200. Bereits wenige Monate nach der Gründung folgten weitere Straßenmotorräder und Dirtbikes. Durch rasche Erfolge stieg Lifan zu einem der größten chinesischen Motorradhersteller auf, beschäftigt heute rund 15 000 Mitarbeiter, baut mehrere Millionen Bikes jährlich. Ferner etablierte Lifan unter anderem in Thailand und Vietnam eigene Produktionsstätten. Autos produziert Lifan seit 2002, Lastwagen seit 2003. Lkw der Marke laufen in vielen Ländern Südostasiens und Lateinamerikas, in Afrika und dem Nahen Osten. Bislang hat Lifan noch nicht in die Europäische Union exportiert. Innerhalb der EU bieten vereinzelt Händler die Modelle Lifan LF 125 und Lifan LF 150 aus bulgarischer Produktion an.

### CFMoto mit KTM

**CFMOTO**



1989 gründeten die Gebrüder Lai Zhejiang CFMoto Power Co. Ltd. als Teilezulieferer. Ab 1996 fertigte die Firma eigene Motoren, 2000 lief das erste eigene Motorrad, 2004 das erste ATV vom Band. In der topmodernen Fabrik auf einem 200 000 m<sup>2</sup> großen Areal entstanden bereits weit über 100 verschiedene Modelle, mit Dutzenden eigenkonstruierten Motoren. Mehr als 100 Patente hält CFMoto, exportiert in über 70 Länder. Zudem kooperiert der Konzern seit 2009 mit KTM und dem österreichischen Design-Team Kiska bei der Entwicklung neuer Motorräder. Die chinesische Firma übernimmt seither auch Import und Vertrieb sämtlicher KTM in China. Ab 2021 baut CFMoto zudem alle 790er-Modelle von (also für) KTM in einer eigens dafür errichteten KTM-Fabrik gegenüber dem CFMoto-Stammsitz in Hangzhou. In diesem Produktions-Joint-Venture wird in Österreich entwickelt, in China gefertigt. Erstes Projekt wird ein Naked Bike mit dem bei CFMoto produzierten Motor der 790er-Duke sein. KTM-Boss Pierer nennt es „einen Einstiegs-Zweizylinder als Weltmodell“. CFMoto selbst produziert die schicke Reiseenduro MT 800 (Seite 47) mit KTM 95-PS-Twin. Den Vertrieb von CFMoto in Europa übernehmen dabei die Importprofis KSR.





# MODELLE VON A BIS Z

Ein Kessel Buntes: Eine Auswahl aus dem MOTORRAD-Katalog 2021 zeigt, wie groß das Angebot an chinesischen Motorrädern, Rollern und 125ern bereits ist. Viele Maschinen sind nicht nur billig gemacht – sondern schon echt attraktiv.

**D**ie in Kooperation mit KTM entwickelte CFMoto MT 800 als rund 90 PS starke, schicke Reiseenduro (siehe Seite 47) und der Scrambler Benelli Leoncino 800 Trail zeigen, was China schon kann: attraktive, moderne Twins bauen. Benellis Mutterkonzern Qianjiang kündigte 2020 bereits einen 1000er-Vierzylinder an, vermutlich auf Basis von MV-Motoren. Jede Wette, da kommt noch mehr.

**Im Prinzip gibt es fünf Kategorien von Fahrzeugen aus China oder mit großem chinesischem Anteil.**

**1. Ein chinesischer Produzent entwickelt eigene Maschinen und verkauft sie unter fantasievollen Eigennamen.** Solche Modelle exportieren etwa die Marken Explorer, FKM (Hersteller: Fekon Motorcycles), Keeway, Luxxon, Skyteam, Voge (Hersteller: Loncin) und Zontes.

**2. Ein chinesischer Produzent bedient sich eines coolen, klangvollen Markennamens aus der Motorradgeschichte.** Traditionelle europäische Motorradmarken genießen in China einen extrem guten Ruf. Doch bei solchen „Badge Brands“ sind enge technische oder unternehmerische Verbindungen zum Original meist Fehlanzeige. Mit geschichtsträchtigen Namen ködern vor allem Leichtkrafträder bis 125 Kubik, wie etwa AJS, Kreidler (derzeit nicht mehr in Deutschland), Lambretta, Malaguti oder auch Zündapp.

**3. Ein chinesischer Hersteller kooperiert mit einem europäischen/japanischen Hersteller, nutzt also auch Know-how oder in Lizenz gebaute Motoren einer renommierten Marke.** Bestes Beispiel dafür ist CFMoto mit dem Kooperationspartner KTM und QJ mit seinen bei der Tochter in Italien entwickelten Benellis.

**4. Ein europäischer, japanischer oder US-Hersteller entwickelt selbst, lässt aber (bestimmte) Zweiräder durch einen Produktionspartner in China fertigen.** Ganz so, wie es Apple mit iPhone und Co. oder Fuji mit Kameras praktiziert. Relevante Maschinen sind die 125er von Aprilia, die 400er-Roller von BMW (gebaut bei Loncin), die Brixton-Modelle als Initiative des österreichischen Import-Imperiums KSR und sämtliche Maschinen von Mash, die in Frankreich erdacht wurden.

**5. Ein europäischer, japanischer oder amerikanischer Hersteller baut in eigene Fahrzeuge aus China importierte Motoren ein.** Wichtige Vertreter dieser Art sind etwa BMWs Reihen- und Vierzylinder F 750 und 850 GS sowie F 900 R und F 900 XR. Ferner sämtliche Fahrzeuge vom reinen Montagebetrieb Fantic und der italienischen Motorradmanufaktur SWM.

## Aprilia SX 125

3730 Euro\*



**A1-tauglich**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 124 cm <sup>3</sup>
Leistung	11,0 kW (15,0 PS) bei 10 700/min
Drehmoment	11,3 Nm bei 8000/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	134/166 kg
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h

Aus der ebenfalls bei Zongshen gefertigten Enduro RX 125 zaubert Aprilia auch die Supermoto SX 125. Ihre Insignien: etwas weniger Federweg hinten, größere Bremsscheibe vorn und, logisch, 17-Zöller. Das straffe Fahrwerk passt zum Sport- und Spaßkonzept wie agiles Handling und karge Ausstattung: Fahrmaschine eben. Glanzstück ist der wassergekühlte, knackig kurz übersetzte Vierventil-Single mit echten 15 PS und teils kernigen Vibrationen. Chinesische CST-Pneus gehen nicht als Premiumreifen durch. Die SX liegt in Deutschland auf Rang drei aller 125er. Tusch!

## Benelli Leoncino 800/Trail

Preis: k. A.

NEU



**A2-tauglich**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	R2q, 754 cm <sup>3</sup>
Leistung	56 W (76 PS) bei 9000/min
Drehmoment	68 Nm bei 6500/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	ca. 220 kg/k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Benelli will 2021 gleich zwei spektakuläre Versionen der 800er-Leoncino mit 76-PS-Reihentwin bringen: ein elegantes Classic Bike und den muskulösen Scrambler „Trail“ mit feisten, hoch liegenden Endtöpfen. Die sorgfältige Verarbeitung überzeugt, neben chinesischen Komponenten vom Mutterkonzern QJ stecken viele von europäischen Herstellern in der 800er: Bremsen von Brembo, einstellbare Upside-down-Gabel von Marzocchi, Reifen von Pirelli. Trotz der Drahtspeichenräder sind Schlauchlos-Reifen möglich. Wenn der Preis stimmt, wird das ein Erfolg!

## BMW C 400 X

ab 6950 Euro



**A2-Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 350 cm <sup>3</sup>
Leistung	25 kW (34 PS) bei 7500/min
Drehmoment	35 Nm bei 6000/min
Getriebe	Variomatik
Leergewicht/Zuladung	204/201 kg
Höchstgeschwindigkeit	139 km/h

Seine Einstiegsmotorräder G 310 R und GS lässt BMW in Indien fertigen. Seine gleichsam 34 PS leistenden Roller mit vollen 350 Kubik baut aber komplett der chinesische Partner Loncin. Der leichtere Typ „X“ verkörpert einen dynamischen Anspruch, der schwere Bruder „GT“ steht für mehr Windschutz, Verkleidung und Sitzkomfort. Bei beiden Baukasten-Rollern stapelt die Modellbezeichnung 400 etwas hoch. Die Grundpreise sind durch die Fertigung in Fernost durchaus konkurrenzfähig, doch – typisch BMW – fällt die mögliche Aufpreisliste ziemlich lang aus.



## BMW F 850 GS/Adventure



ab 12 240/  
ab 13 290 Euro

**A2-  
tauglich**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	R2q, 853 cm <sup>3</sup>
Leistung	70 kW (95 PS) bei 8250/min
Drehmoment	92 Nm bei 6250/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	229/216 kg
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h

Keine Bange, die BMW F 850 GS und ihre Adventure-Version werden in Berlin gebaut. Nur den Reihentwin liefert Loncin aus China. Dies gilt auch für die Motoren der BMW-Sisters F 750 GS (sie ist ein leistungsreduzierter 850er) sowie F 900 R und F 900 XR. Bei allen vier Antrieben sorgen 270 Grad Hubzapfenversatz und entsprechender Zündversatz für kernigen Charakter à la 90-Grad-V2. Beide GS-Varianten sind gute Motorräder, bieten und können viel: Die voll ausgestattete Adventure im MOTORRAD-Vergleichstest (2/2021) kostete rund 16 500 Euro, wog satte 263 Kilogramm.

## Brixton Crossfire 500/X



6199/6399 Euro\*

**A2-  
Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	R2q, 486 cm <sup>3</sup>
Leistung	35 kW (48 PS) bei 8500/min
Drehmoment	43 Nm bei 6750/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	180/170 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

In Österreich entwickelt, in China – bei der Chongqing Gaokin Industry Co Ltd. – gebaut: Brixton ist die Individualistenmarke von KSR. Die Crossfire 500 (die X ist der Scrambler) betört als Spitzenmodell durch technische wie optische Würze. Der Reihentwin mit vollen 48 PS (Test in MOTORRAD 17/2020) ähnelt mit minimal mehr Hubraum Hondas beliebten CB-500-Typen. Wertig wirken Komponenten wie Bosch-ABS, einstellbares KYB-Fahrwerk, Edelstahl-Auspuffanlage und Speichenräder. 125er- und 250er-Brixtons (Seite 66) baut Chongqing WonJan Motorcycle Co. Ltd.

## CFMoto 700 CL-X Heritage

Preis: k. A.

NEU



**A2-  
tauglich**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	R2q, 693 cm <sup>3</sup>
Leistung	55 kW (75 PS) bei 8500/min
Drehmoment	66 Nm bei 8500/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht	196 kg
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Es ist so weit: Aus China kommen richtig coole Naked Bikes. Bestes Beispiel ist die neue CFMoto 700 CL-X Heritage. Drahtig-muskulös-cool soll sie in der zweiten Jahreshälfte 2021 Europa erobern. Mit 75-PS-Twin und Voll-LED-Beleuchtung attackiert sie die Yamaha XSR 700. Die Kooperation CFMoto mit KTM brachte zudem die verführerische Reiseenduro MT 800 hervor (Seite 47). Sie hievt den 95 PS starken Reihentwin nun ins Umfeld der BMW F 850 GS und Triumph Tiger 900. Ach ja, CFMoto hält wohl auch die Rechte an KTM's einstigem 990er-V2. Ob der zurückkommt?

## Fantic Caballero Flat Track/Scrambler/Rally 500



6699/6699/  
7190 Euro\*\*\*

**A2-  
Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 449 cm <sup>3</sup>
Leistung	28 kW (39 PS) bei 7500/min
Drehmoment	38 Nm bei 6000/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	157/173 kg
Höchstgeschwindigkeit	139 km/h

Gebaut in Italien, bestückt mit einem 450er-Single von Zongshen. Und den entwickelten einst Piaggio-Ingenieure ... Mit vielen wertigen Teilen wie etwa gefräster Gabelbrücke und Fußrastenplatten sind die leichten, technisch sehr ähnlichen Caballero-Varianten Flat Track 500 und Scrambler 500 echte Hingucker. Chic! Abgesehen vom Design (Sitzbanktyp, Farbe, Startnummernform) liegen die Unterschiede in Rad- und Reifengrößen. Die Caballero Rally 500 ist die jüngste Variante. Sie hat Räder und Reifen der Scrambler 500, aber 50 Millimeter mehr Federweg.

## F.B Mondial HPS/Sport Cl.300i

4199/4499 Euro



**A2-  
Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 250 cm <sup>3</sup>
Leistung	17 kW (23 PS) bei 8500/min
Drehmoment	23 Nm bei 6500/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	153/147 kg
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Nicht bei jeder wiederbelebten Marke steht ein Nachfahre der Gründer hinter der Firma. Bei den „Fratelli Boselli“, also den Gebrüdern Boselli, trifft das aber zu. Nur produzieren sie heute in China. Zugelieferte Einzylinder von Zongshen treiben den hübschen Scrambler HPS und das verkleidete Schwestermodell Sport Classic an, das zudem auf anderen Rädern steht. Optisch begeistern beide. Mit Mondials kann man sich sehen lassen. Die getestete HPS gefiel zudem mit flinkem Handling, doch stumpfe Bremsen und das schroffe Fahrwerk trüben den Gesamteindruck.

## Italjet Dragster 200

5799 Euro

NEU



**A2-  
Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 200 cm <sup>3</sup>
Leistung	14,6 kW (19,8 PS) bei 8250/min
Drehmoment	17 Nm bei 6250/min
Getriebe	Variomatik
Leergewicht	119 kg
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h

Den Sportroller Dragster gab es als „Urban Superbike“ Mitte der 1990er-Jahre schon mal. Er begeisterte mit Gitterrohrrahmen, Achsschenkelenkung und rasanter Optik. In aktueller Form wirkt der Dragster noch technokratischer, noch sportlicher, auch erwachsener, aufgrund fast 20 Zentimeter mehr Radstand. Die Motoren fertigt die Jincheng Group, einst der Partner von Suzuki in China. Gebaut wird der Battle-Scooter in Italien, nahe Italjets altem Stammsitz bei Bologna. Neben der 200er-Version entsteht auch eine 125er.



## Lambretta V200 Flex

ab 3606 Euro\*



**A2-Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 169 cm <sup>3</sup>
Leistung	8,8 kW (12 PS) bei 8000/min
Getriebe	Variomatik
Drehmoment	12,2 Nm bei 5500/min
Leergewicht/Zuladung	134/150 kg
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Alle Retro-Roller von Lambretta werden in Österreich bei KSR entwickelt und designt und bei SYM Sanyang Motor Co. Ltd. in Taiwan gebaut. Also im demokratischen Inselstaat der Republik China. Doch für diese Schönheit drücken wir mal ein Auge zu. Der V200 Special ist Lambrettas Spitzenmodell. Und eine Vespa der natürliche Gegner, ganz wie einst. Unter der doppelgelagerten Seitenverkleidung sitzt ein Stahlrahmen. Alle modernen Lambrettas mit Ausnahme des 125ers haben einen „Flex Fender“, bei dem der vordere Kotflügel an der Gabel hängt und mitlenkt.

## Kumpan 54 inspire/ignite

3999/6999 Euro

NEU



Elektro



**A1-Klasse**

Leistung	3/7 kW (4,1/9,5 PS)
Drehmoment	k. A.
Reichweite	pro Akku bis 62 km
Ladezeit	bis 4 h
Leergewicht/Zuladung	mit drei Akkus 110/170 kg
Höchstgeschwindigkeit	45/100 km/h

Der in Remagen entwickelte, auf chinesischer Technik basierende „Kumpel“ ist in vielen Farben verfügbar. Der recht stattliche Roller ist in zwei 45-km/h-Versionen – inspire und iconic – und als Leichtkraftroller mit 70 (impulse) und sogar 100 km/h Spitze (ignite) lieferbar. Letztere erfüllen mit CBS nur die Mindestanforderung, das angekündigte ABS ist vorerst noch nicht im Angebot. Mit bis zu drei eingesetzten Akkus liegt die durchschnittliche Reichweite zwischen 80 und 135 Kilometern. Stauraum und Sieben-Zoll-Touchdisplay überzeugen.

## Malaguti Dune/X 125 Black Edition

3499/  
3399 Euro\*\*\*



**A1-Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 124 cm <sup>3</sup>
Leistung	11,0 kW (15,0 PS) bei 10750/min
Drehmoment	11,0 Nm bei 8000/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	130/170 kg
Höchstgeschwindigkeit	106 km/h

Die Dune ist baugleich mit der Zündapp ZXA 125 Adventure TT und die Wald-und-Wiesen-Variante der Malaguti-125er-Palette. Erdacht bei KSR in Österreich, übernimmt Zongshen die Produktion. Die Offroad-Version mit höherem Windschild, größerem Vorderrad und längerem Radstand gibt es als Black Edition in Schwarz. Beide Varianten haben das CBS (Combined Brake System), also ein Verbundsystem für die Scheibenbremsen, ein ABS wäre unter Sicherheitsaspekten besser. Daher gilt: Die Dune steht zwar noch im Handel, wird aber abverkauft.

## Mash X-Ride 650 Classic

5985 Euro\*\*

**A2-Klasse**



Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 644 cm <sup>3</sup>
Leistung	29 kW (40 PS) bei 6000/min
Drehmoment	50 Nm bei 4500/min
Getriebe/Gänge	manuell/5
Leergewicht/Zuladung	180/147 kg
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h

Die französische Marke Mash eröffnet mit der X-Ride 650 Classic eine neue Reihe. Diesen bei Shineray gefertigten Scrambler mit 17-Zoll-Rädern kennzeichnet französischer Chic, inspiriert von Japans Ikone Yamaha XT 500. Für den 650er-Single mit Radial-Vierventilkopf stand offenkundig Hondas Dominator Pate. ABS ist für Geländebetrieb abschaltbar. Verbrauch, Federelemente und Verarbeitungsqualität (Armaturen, Schweißnähte, Schrauben) lassen noch Luft nach oben. Eine echte Enduro mit 21/18-Zoll-Speichenrädern soll folgen, hoffentlich mit mehr Federweg.

## Moto Morini 6 1/2

Preis: k. A.

NEU



**A2-tauglich**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	R2q, 649 cm <sup>3</sup>
Leistung	k. A.
Drehmoment	k. A.
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Moto Morini baut wenige teure 1200er-V2-Modelle nahe Mailand. 2018 wurde die kleine italienische Manufaktur von der chinesischen Zhongneng Vehicle Group übernommen. Die produziert unter dem Markennamen Znen kleine Roller, E-Roller und Motorräder. Unter dem neuen Boss Chen Huaneng wurde eine neue, günstige Baureihe entwickelt, welche komplett in China entstehen soll. Als Plattform dient ein 650er-Zweizylinder mit Kawasaki-Genen. Er soll im einfachen, klassischen Scrambler 6 1/2 – eine Verbeugung vor der berühmten 3 1/2 – Premiere feiern.

## NIU MQI GT

NEU



Elektro

3399 Euro



**A1-Klasse**

Leistung	3,1 kW (4,2 PS)
Drehmoment	45 Nm
Reichweite	74 km
Ladezeit	6 h
Leergewicht/Zuladung	112/157 kg
Höchstgeschwindigkeit	45/70 km/h

Was unterscheidet den neuesten Niu-Roller von seinen Vorgängern? Zunächst einmal 14 Zoll große Räder, zwei Zoll mehr als beim NQi und beim MQI+. Dabei liegt der Preis um 200 Euro unter dem ebenfalls 70 km/h schnellen NQi GT. Zwei Akkus mit zusammen fast 3 kWh bunkern unterm Sitz. Die schnellere Ausführung trägt eine CBS-Kombibremse. Für Gepäcktransport steht lediglich ein Haken im Beinschild zur Verfügung. In deutschen Großstädten gehören die komplett in China entwickelten und produzierten Nius bereits zum vertrauten Straßenbild.



## Skyteam Skybongo 125

ab 1499 Euro\*\*



**A1-Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 124 cm <sup>3</sup>
Leistung	5,8 kW (7,9 PS) bei 7300/min
Drehmoment	k. A.
Getriebe/Gänge	manuell/4
Leergewicht	82 kg
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Moment mal, ist das gar keine Honda Monkey? Nein. Diese millionenfach verkauften Minibikes basieren auf dem Pocketbike, das Honda in den 60er-Jahren für einen Vergnügungspark baute und dann erfolgreich über Jahre hinweg in Serie anbot. China hat die Welt mit Nachbauteilen des Trendsetters und auch kompletten Plagiaten überschwemmt. Pardon, bereichert. Dazu zählt auch die Marke Skyteam. Bei den Skyminis macht der Tankinhalt den Unterschied: Die Skybongo ist das, was bei den neu wie gebraucht viel teureren Hondas die bullig-knuffige Gorilla war.

## Super Soco TS/TC/TCmax

NEU



Elektro

2999/3699/  
4999 Euro\*\*



**A1-Klasse**

Leistung	2,4/3,0/5,1 kW (3,2/4,1/6,9 PS)
Drehmoment	120/150 Nm
Reichweite	70–110 km
Ladezeit	4,5–6 h
Leergewicht	66/72/101 kg
Höchstgeschwindigkeit	45/45/95 km/h

So knusprig kann Elektro sein: Das außergewöhnlich gestylte neue Naked bietet zahlreiche interessante Details. Im Hinterrad sitzt der Bosch-Radnabenmotor mit bis zu 150 Newtonmetern (!) Drehmoment, unter dem Fach in der Tankatruppe bis zu zwei herausnehmbare Akkus. Die stärkere TC mit CBS gibt es auch als TCmax (im Bild) mit Vmax 95 km/h. LED-Licht, Keyless-Go, umfassend informierendes Display und Smartphone-Connectivity gelten ja schon fast als Standard, Zentralfederbein und Upside-down-Gabel sind in der Klasse aber ein Hingucker.

## SWM Ace of Spades 500

5499 Euro\*\*



**A2-Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 445 cm <sup>3</sup>
Leistung	22 kW (30 PS) bei 7000/min
Drehmoment	36 Nm bei 5500/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht	169 kg
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

Motor aus China, Style aus Italien: In dieser SWM-Interpretation eines Retro-Bikes als klassischer Scrambler werkelt der jährlich hunderttausendfach bei Shineray produzierte, luftgekühlte Vierventil-Single. Er wird im SWM-Werk in Varese/Italien jedoch auf 445 cm<sup>3</sup> aufgebohrt (ursprünglich 397 cm<sup>3</sup>). Die halb hochgelegte Zwei-in-zwei-Auspuffanlage mit je einem Krümmer pro Auslassventil wirkt sehr kernig, eine Upside-down-Gabel und 320er-Brembo-Bremscheibe vorn sowie die schicke Zweifarbsitzbank kommen beinahe schon sportlich rüber.

## Voge 500 R

5399 Euro

NEU



**A2-Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	R2q, 471 cm <sup>3</sup>
Leistung	32 kW (44 PS) bei 8500/min
Drehmoment	41 Nm bei 7000/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	202/146 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Voge-Hersteller Loncin bedient sich für sein Topmodell bei namhaften Anbietern: USD-Gabel von Kayaba, Nissin-Bremsen, Bosch-ABS. Und Pirelli-Pneus aus chinesischer Produktion. Die Konstruktion des Reihentwins kopiert bis ins Detail Hondas seit 2013 gebauten 500er. Doch der gleich starke China-Motor vibriert heftiger, verbraucht mehr als die CB 500 F. Im MOTORRAD-Top-Test machte die fahraktive Voge 500 R eine gute Figur, auch in der Verarbeitungsqualität. Ernsthafte Kritik gab's für die derzeit für zwei Erwachsene noch eindeutig zu geringe Zuladung.

## Zontes 310 T1/T2

4864/5059 Euro\*\*

NEU



**A2-Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 312 cm <sup>3</sup>
Leistung	26 kW (35 PS) bei 9500/min
Drehmoment	30 Nm bei 7500/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht	159 kg
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h

Klotzen statt kleckern. Die Zontes-Bikes mit 310-Kubik-Single (als Sport-Tourer, Cross-over oder Cruiser) haben Keyless-Go, TFT-Display, zwei Leistungsmodi, USB-Buchse, LED-Lichter, Lithium-Ionen-Batterie, Bosch-ABS und vom Lenker aus entriegelbare Tankdeckel wie Sitzbänke. Eine echte Ausstattungssorgie für Einsteiger. Die T1 (Foto) glänzt mit Einarmschwinge, das Modell T2 trägt Speichenräder mit 19-Zoll-Vorderrad. Zontes plant, in naher Zukunft Dreizylinder mit rund 1000 Kubik zu bauen. MV Agusta, Triumph und Yamaha: Habt ihr das schon gehört?

## Zündapp ZXM 125 Supermoto

3499 Euro\*\*

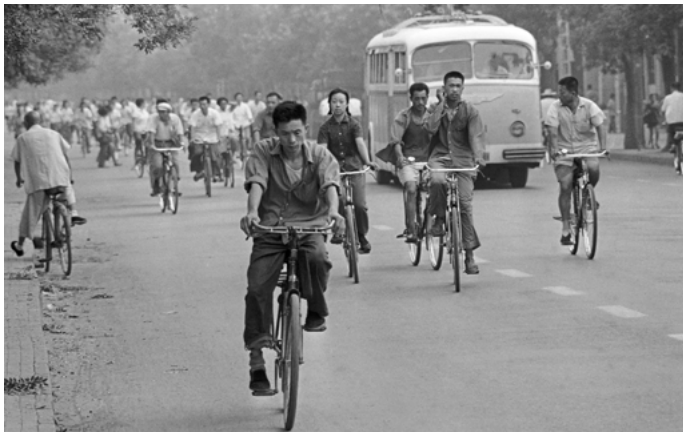


**A1-Klasse**

Motorbauart <sup>1</sup> , Hubraum	1q, 124 cm <sup>3</sup>
Leistung	11,0 kW (15,0 PS) bei 10 000/min
Drehmoment	11,0 Nm bei 8000/min
Getriebe/Gänge	manuell/6
Leergewicht/Zuladung	110/166 kg
Höchstgeschwindigkeit	99 km/h

Ein großer Name der Motorradgeschichte. Nur nicht mehr aus München: 1984 wurden die Produktionsanlagen an die Tianjin Motorcycle Co. in China verkauft. Mittlerweile nutzt Zongshen den Markennamen Zündapp. Ihre aktuelle Enduro ZXE 125 und die Supermoto ZXM (oben, mit 17-Zöllern und großer Bremscheibe am Vorderrad) sind fast identisch. Zündapp kündigt für 2021 die Umstellung von CBS auf ABS an. Hoppla: Beide 125er mit wassergekühltem Vierventiler sind baugleich mit Modellen der Marken Aprilia, Derbi, Malaguti, Mondial und UM.





So sah's aus, wenn die „Tagesschau“ in den 80er-Jahren aus Peking berichtete: Heerscharen von Fahrrädern, so weit das Auge reicht



Und so ist's heute: Menschenmassen auf kleinen Zweirädern und in Privat-Pkw. Plus Lkw-Flotten als Beleg des Wirtschaftsbooms



# DAS MOTORRADLAND

**Von Lasteseln und Schatzpferden: Motorrad fuhr in China bisher nur, wer sich kein Auto leisten konnte oder wer reich genug für ein teures Spielzeug ist. Nun entdecken und erkunden Chinesen ihr Riesenreich auf zwei Rädern.**

**E**in chinesisches Sprichwort sagt: „Wenn du Wohlstand willst, baue eine Straße.“ Die Zentralregierung hat diesen Grundsatz tief verinnerlicht. In den letzten zehn Jahren hat China sein Autobahnnetz auf 149 000 Kilometer verdoppelt. Das Straßennetz ist mit knapp fünf Millionen Kilometern nach den USA und vor Indien das zweitgrößte der Welt.

China macht sich rasant auf die Socken. Die einstige Fahrradnation hat sich nach dem Tod des großen Vorsitzenden Mao 1976 im Zeitraffer massenmotorisiert. In Metropolen wie Schanghai und Peking liegt das Durchschnittstempo im Straßenverkehr bei etwa 25 km/h, womit plötzlich das Fahrrad wieder konkurrenzfähig ist.

In der zweitgrößten Volkswirtschaft der Erde verhält sich das Volk wie wir im deutschen Wirtschaftswunder: im Streben nach Wohlstand. Wer es sich leisten kann, kauft ein Auto, für Chinesen das Statussymbol schlechthin. Über einheimischen, koreanischen und japanischen Marken stehen deutsche Fabrikate ganz oben im Image. Der VW-Konzern verkauft prima an gut verdienende Kreise. In der Beliebtheit liegt BMW weit oben: Der Name spricht sich wie das chinesische Wort „Schatzpferd.“ Clevere Hochzeitsagenturen haben für den größten Tag im Leben eines Chinesen immer auch Schatzpferde im Stall.

Zur Präsentation des frisch gewonnenen Wohlstands gehören seit einigen Jahren neben französischen Handtaschen und Schweizer Uhren auch Motorräder.

Trotz aller wie einen Schild vor sich hergetragenen Ablehnung des Westens zieht vor allem US-Kultur die Chinesen magisch an, von Kinofilmen bis zu Motorrädern.

Peking hat mehrere Harley-Chapter, bei 141 Prozent Einfuhrsteuer sind die Ami-Bikes in China so teuer wie bei uns ein Oberklasse-Auto. Zu zelebriertem Café Racing und Vorführen der neuesten Preziosen aus dem Custom-Katalog trifft man sich in Kneipen wie dem „Outpost“ im Partyviertel Hou Hai mit Livemusik- und Tabledance-Bars. Populär ist das „Ace Cafe“ im Künstler-Distrikt 798 (hier residiert auch Ducati) mit seinen in einem hippen alten Industriepark angesiedelten Ateliers.

Kurios: Das Zentrum Pekings ist inklusive Regierungsviertel und der Umgebung der Verbotenen Stadt für Motorräder komplett gesperrt – weniger aus Lärm- oder Umweltschutzgründen, sondern wegen der Unfälle. Motorisierte Zweiräder sind in mehr als ein Drittel aller Verkehrsunfälle verwickelt. Maßgeblich daran beteiligt sind Elektroroller, deren Zahl mit der Einführung von Onlinelieferdiensten explodierte. Die Zentralregierung hat in vielen Großstädten bereits Zweitakt-Roller verboten, bei E-Scootern konnte sie sich gegen den Druck der Straße nicht durchsetzen.

Mittlerweile gelten sie angesichts des aus den Nähten platzenden öffentlichen Nahverkehrs im Kampf gegen Staus und Luftverschmutzung als Mittel zum Erreichen recht ambitionierter Klimaziele. Bis

2060 will Xi Jinping sein Land klimaneutral machen. Aktuell bezieht das boomende Land nur 28 Prozent seiner Energie aus Ökostrom. Doch fast 70 Prozent der Leistung aller weltweit von 2000 bis 2020 neu in Betrieb genommenen Kohlekraftwerke entfallen auf China. Zunehmend selbstbewusste Bewohner aberwitzig teurer Metropolen mucken bei Rußschwaden und berüchtigtem Smog längst laut auf.

Zwischen den „Bikes of Burdon“, den motorisierten Mulis der Landbevölkerung, die sich noch kein Auto leisten kann, und BMW- und Harley-Fahrern etabliert sich eine Motorrad-Mittelschicht, die einfach nur Spaß am Fahren und Reisen hat – wie sonst überall auf der Welt. Reisen mit Autos und Motorrädern werden immer populärer.

In sozialen Netzwerken posten Kurvenfans Bilder spektakulärer Straßen; Clubs und Reiseveranstalter organisieren tolle Touren wie die Durchquerung der Wüste Taklamakan oder zum Basislager des Mount Everest. Nach 2000 Jahren kollektiver Pflichterfüllung für Kaiser und Kommunismus wollen, so scheint es, immer mehr Chinesen einfach ihr Leben genießen. ■



Thomas Schmieder  
thomas@motorradonline.de

Mitarbeit/Beratung: Markus Stier

Fotos: Gary Blakeley – Fotolia, Markus Biebricher, Thorsten Dentges, dpa/HPIC Cui jingyin, dpa/SvenSimon, kromkrathog – stock.adobe.com, Jörg Künstle, Thomas Schmieder, Markus Stier, Stefan Wolf, Hersteller





**Begegnung zweier Welten: Electra Glide trifft Fahrradrikscha, Geld trifft Tradition**



**Besser schlecht gefahren als gut gelaufen. Stecken echt was weg, die kleinen Vehikel**

## Länder mit der höchsten Nutzung an motorisierten Zweirädern weltweit (inklusive E-Bikes)

Land	Haushalte, die ein motorisiertes Zweirad besitzen
1 Thailand	87%
2 Vietnam	86%
3 Indonesien	85%
4 Malaysia	83%
5 <b>China</b>	60%
6 Indien	47%
7 Pakistan	43%
8 Nigeria	35%
9 Philippinen	32%
10 Brasilien	29%
11 Ägypten	28%
12 Italien	26%
13 Tunesien	25%
14 Argentinien	24%
15 Kolumbien	23%

Quelle: Internet-Recherchen

■ Afrika  
■ Asien  
■ Europa  
■ Südamerika

**W**ahnsinn: Für Europäer ist es kaum vorstellbar, welche Heerscharen von Scootern sowie kleinen Motorrädern in Thailand, Vietnam, Indonesien und Malaysia für individuelle Mobilität sorgen. 83 bis 87 Prozent aller Haushalte dort besitzen ein motorisiertes Zweirad. Da scheinen 60 Prozent in China deutlich weniger. Doch solch eine Quote in einem Milliardenreich bedeutet einige Hundert Millionen. Geringer ist der Motorisierungsgrad in Schwellenländern Afrikas sowie Lateinamerikas. In Europa schafft es nur Italien in die Top 15.

## Kommentar



**MOTORRAD-Mitarbeiter Markus Stier (53). Ist mit einer Chinesin verheiratet, bereiste China seit 2011 15-mal.**

**W**enn wir hierzulande von China hören, geht es meistens um die unersättliche Wirtschaftsmacht, die uns mit billigen, oft minderwertigen Waren überschwemmt. Die wie ein Heuschreckenschwarm über die Rohstoffe des Planeten herfällt und – sich ihrer Kraft und Größe bewusst – aggressiv ihren politischen Einfluss ausdehnt, egal ob in Hongkong oder im Südchinesischen Meer. An der Spitze eine kommunistische Partei, die jeden Widerspruch unterdrückt und ihre Macht mit einem Überwachungsapparat à la George Orwell sichert. Wie lebt man dort? Die Antwort: oft sehr gut. Wenn man ein Auge zudrückt. Korruption, Gängelung,

mangelnde Mitbestimmung und Propaganda erleben die Chinesen durchaus, aber sie spielen im Alltag meist keine große Rolle. Nur ein Bruchteil der 1,4 Milliarden Chinesen ist in der Partei, die große Mehrheit ist völlig unpolitisch. Das größte Volk der Erde ist viel zu beschäftigt, sein Glück zu machen, es wie jährlich Millionen andere in der Gesellschaft von unten in die Mitte und weiter nach oben zu schaffen. Das, was einst der amerikanische Traum war, ist heute der chinesische. Wer als „Lao Wai“, als Fremder, China bereist, erlebt meist nur an der Passkontrolle am Flughafen die uniformierte Staatsgewalt, in der Welt dahinter dagegen aufgeschlossene und neugierige Menschen, die gern lachen, sehr gern gut essen und ihre Kinder abgöttisch lieben. Die Chinesen sind eben keine im Gleichschritt marschierende Masse, die auf Befehl den Planeten überrollt. Wer kennt dieses Vorurteil besser als wir Deutschen?

## REISE-BOX

**30 Jahre**  
**MOTORRAD**  
**action team**



Foto: Tibetmoto

## CHINA ZUM SELBSTERFAHREN

**Yunnan, die südwestlichste Provinz des chinesischen Reiches, liegt im östlichen Himalaja.** Sie ist weit genug entfernt von Peking, sodass es hier noch das ursprüngliche China zu entdecken gibt. Neben der traditionellen Kultur betört in Yunnan die spektakuläre Bergwelt jeden Reisenden. Große Flüsse wie der Jangtsekiang gruben tiefe Täler zwischen die 5000er-Giganten, an ihren Flanken schlängeln sich kurvenreiche Straßen. Auch der Reiseführer Lonely Planet hält Yunnan für die schönste und vielfältigste Provinz des Riesenreiches. Wie würde es ein Chineser sagen? „Das Glück auf zwei Rädern findest du südlich der Wolken.“

All dies lässt sich auf einer gemeinsamen, geführten Motorradreise ideal selbst erfahren. Sie bewältigt mit Tagesetappen von 100 bis 280 Kilometern im Lauf von zwei Wochen rund 2000 Kilometer. Weitere Informationen unter <https://event.motorpresse.de/motorradreise-chinas-suedwesten>

## TERMINE

„SÜDLICH DER WOLKEN 1“	16.10.–30.10.2021, Tour-Nr. 10242/21	ab 2980 Euro
„SÜDLICH DER WOLKEN 2“	19.3.–2.4.2022, Tour-Nr. 10241/22	ab 2980 Euro
„SÜDLICH DER WOLKEN 3“	15.10.–29.10.2022, Tour-Nr. 10242/22	ab 2980 Euro



MOTORRAD action team, 70162 Stuttgart,  
 Telefon 0711/182-1977, Fax -2017, E-Mail: [info@actionteam.de](mailto:info@actionteam.de)  
 Internet: [www.actionteam.de](http://www.actionteam.de)

**REISEN TRAININGS ENDURO EVENTS**



# KTM 1290 SUPER DUKE R

Sind die früheren Baujahre der 1290er weniger aufregend als das aktuelle „Beast 3.0“? Wohl kaum. Zudem sind „Beast 1.0 und 2.0“ deutlich erschwinglicher und deshalb hier im Fokus.



### Technische Daten (Modell 2014)

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-75-Grad-V-Motor, 1301 cm<sup>3</sup>, 132 kW (180 PS) bei 8870/min, 144 Nm bei 6500/min, Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Zentralfederbein, Federwege vorn/hinten 125/156 mm, Radstand 1482 mm, Sitzhöhe 830 mm, Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/55 ZR 17, Scheibenbremsen vorn/hinten (320/240 mm), Gewicht vollgetankt 213 kg, Tankinhalt 18 l, Vmax 272 km/h, 0–100 km/h in 3,3 sek, Verbrauch (Landstraße) 6,3 l/100 km

Test in MOTORRAD, Ausgabe 1/2014

**B**escheidenheit – keine Tugend der Super Duke. Schon die 990er war ein absurd unvernünftiges Naked Bike mit viel Supermoto-DNA. Für das Nachfolgemodell ab 2014 nutzte KTM dann ein altbekanntes Rezept, nämlich mehr Hubraum. Etwas Bescheidenheit indes bei der Modellbezeichnung: Trotz 1301 Kubik geht sie als 1290er durch. Aber mit gut 300 Kubik und 50 PS mehr als die Vorgängerin zog die Nackte sogar seinerzeit mit Supersportlern gleich. Damit befeuerte sie erneut eine Diskussion über die Sinnhaftigkeit derart hoher Leistungswert-

te, die man aber mit Blick auf das heutige Umfeld schulterzuckend hinnimmt. Dazu passt das aggressive, angriffslustige Design: geduckt, lauernd, auf dem Sprung. Überraschenderweise zeigt „The Beast“ im Alltag aber relativ gute Manieren, lässt sich einfacher und geschmeidiger fahren als die zappelige 990. Dafür ist vor allem die umfassende Elektronik verantwortlich, die sie ähnlich deutlich vom Vorgängermodell absetzt wie die schiere Leistung. Die Kombi aus ABS, Wheelie- und Traktionskontrolle bietet je nach Fahrmodus ein passendes Setting. Aber nicht falsch

verstehen: Von kundiger Hand geführt, lässt die 1290 nichts anbrennen, hat jederzeit Power im Überfluss. Aber sie kann eben auch anders, der Fahrer muss nicht permanent um Kontrolle kämpfen, kann auch ohne Ruckeln oder Kettenschlagen dahingleiten. Starke Bremsen, das harmonisch abgestimmte Fahrwerk und die wertige Verarbeitung runden das Bild ab. Das aktuelle Modell ab 2020 mit neuem Rahmen ist in Summe das bessere Bike, der Vorsprung bleibt aber vergleichsweise gering. Die „alten“ 1290er waren eben schon super. Und sind es immer noch. ■





Das Cockpit ist schnörkellos, aber übersichtlich und gut ablesbar. Modelle ab 2017 verfügen über ein modernes TFT-Display



Der 1301-Kubik-V2 hängt in tragender Funktion im hübschen Gitterrohrrahmen, markentypisch in Orange inszeniert



Einarmschwinge und ungewohnt kurzer Endtopf. Möglich macht das ein fetter Vorschalldämpfer (Spitzname Brotkasten)

## Marktsituation

Im ersten Modelljahr wurden 1328 Super Dukes zugelassen, dieses Niveau blieb über die Jahre in etwa konstant. Der Gebrauchtmotorradmarkt bietet daher eine große Auswahl, unter 8000 Euro geht aber kaum etwas, sogar 10000 Euro reichen nur für die ersten Baujahre. Dagegen spricht aber weder das geringe Alter noch die überschaubaren Kilometerleistungen. Mehr als 50000 stehen selten im Bordcomputer. Wer jedoch umfassendere Assistenzsysteme, TFT und das verbesserte Fahrwerk der modellgepflegten Super Duke genießen möchte, muss etwas mehr Budget einplanen. Mehr als 14000 Euro rechtfertigen neuwertige Dukes, die aber preislich nah an den umfassend überarbeiteten 2020er-Modellen sind. Der Großteil des Angebots steht bei Händlern, ein Drittel stammt aus privater Hand.

Preisniveau in €	Baujahre	km-Stand	
Niedrig	7500–10000	2014–2016	15000–60000
Mittel	10000–13500	2014–2019	2500–30000
Hoch	13500–15500	2018–2019	bis 15000

## Besichtigung

KTM gleich unzuverlässig? Das war einmal. Das beweist die Super Duke nicht nur mit langen Wartungsintervallen (15000 Kilometer), sondern auch mit einer nahezu problemlosen Bilanz im MOTORRAD-Dauertest. Entscheidend ist die regelmäßige und nachvollziehbare Wartung. Vereinzelt wurden Neubesitzer von Luft in der Kupplung, defekter Hupe, undichter Gabel oder Kühlwasserverlust geplagt. Ein größeres Problem waren schlecht abgedichtete und früh verschlissene Lager am Hinterrad, was 2016 verbessert wurde. Bei älteren Modellen sollte das im Rahmen der Inspektionen behoben worden sein. Motor und Getriebe sind dagegen echte Dauerläufer.

**Beliebtes Zubehör:** Neben dem Auspuff werden häufig Blinker, Hebel, Spiegel, aber auch größere Kunststoffteile ersetzt. Auch beliebt: Sturzpad. Teuer, aber hochwertig sind die oft verbauten KTM-Powerparts (zum Beispiel Fußrastenanlage für 522 Euro, Karbon-Kotflügel für 284 Euro, leichter Akrapovič-Endtopf ab 807 Euro).

## Modellpflege

**2014** Einführung der KTM 1290 Super Duke R als Nachfolgerin der bis zu 132 PS starken 990 Super Duke R. Die Neue nahm rund zehn Kilo zu, bietet dafür aber ein dickes Hubraum- und Leistungsplus sowie ABS. Nur noch als „R“ in zwei Farbvarianten (Orange, Schwarz). Neupreis: 15495 Euro.

**2017** Große Modellpflege, neue Abstimmung für Euro 4 und neue Titanventile. Lauter(!) aufgrund Auspuffklappe. Zusätzlich härter abgestimmtes Fahrwerk, andere Serienbereifung und neuer, optionaler Schaltassistent. Dazu Einführung schräglagenabhängiger Sensorik (unter anderem Kurven-ABS) und TFT-Display. Augencheinliche Änderungen sind das Design und der LED-Scheinwerfer. 16395 Euro.

**2019** Letztes Modelljahr vor der umfassenden Überarbeitung, unter anderem mit neuem Rahmen und Fahrwerk. Preis: 17099 Euro.



Der aus der RC8 stammende V2 treibt auch Reiseenduros und Sporttourer an



„Beast 1.0“ und „2.0“: Mit einer Modellpflege 2017 wurde die 1290 nachgeschärft (rechts)

## Mein Tipp



Bei der SDR kann man je nach Budget und Tech-Affinität zugreifen, am Charakter hat sich über die Jahre nichts geändert. Viele Verbesserungen sind verschmerz- oder nachrüstbar, nicht jedoch die umfassende Elektronik der 2017er-Modelle. Für mich daher die beste Wahl, auch optisch.

Autor: Ferdinand Heinrich-Steige  
ferdi@motorradonline.de





# WIR SIND ALLE *kleine Sünderlein*

Das Motto des Kölner Rosenmontagsumzugs 1972 und der vom legendären Willy Millowitsch (etwas ältere MOTORRAD-Leser kennen ihn noch) performte Smash-Hit (so heißt das heutzutage) treffen hervorragend, worum es auf den nächsten Seiten geht: um Pleiten, Pech und Pannen, die uns tagtäglich in Werkstatt, Garage und Hobbykeller ereilen können. Das pralle Schrauberleben, als Fingerzeig und Warnung zu verstehen.



Autor: Klaus Herder  
[klaus@motorradonline.de](mailto:klaus@motorradonline.de)

Fotos: Uli Joos, Louis, mps-Fotostudio,  
MRD-Archiv (2), ruskop-stock adobe.com,  
Franz Josef Schermer (2), Thomas Waldhauer



# Grundsätzliches

**Wir fangen mal mit den beliebtesten Schraubersünden an, die bereits dann passieren, wenn es eigentlich noch gar nicht richtig zur Schraubersache geht. Oder die man sich gern zwischendurch erlaubt.**

**Unter Zeitdruck arbeiten.** Die Kumpels warten schon, die Fähre ist gebucht, die Garage muss schnellstens geräumt werden – beste Voraussetzungen, dass es noch länger dauert und teurer wird.

**Unkonzentriert arbeiten.** Das Handy nervt, Maudi möchte bespaßt werden, die Kinder quengeln. Ergebnis: siehe oben.

**Unvorbereitet arbeiten.** Wo ist die Reparaturanleitung? Welche Teile benötige ich eigentlich? In welcher Reihenfolge werde ich schrauben? Es ist eigentlich kein Luxus, das vor Arbeitsbeginn und nicht erst während der Arbeit zu klären.

**Für Wartung beziehungsweise Reparatur nicht alle benötigten Teile, Flüssigkeiten etc. vor Beginn der Schraubertätigkeit vorrätig haben.** Passiert immer am Samstagnachmittag oder Sonntagmorgen. Also dann, wenn garantiert kein Geschäft mehr geöffnet hat.

**Keine Geduld haben.** „Den Rostlöser habe ich doch schon vor einer Minute aufgesprüht, und es bewegt sich immer noch nichts!“ Skandal? Nö, einfach nur Missachtung einer alten Schrauberweisheit: Wenn du schnell sein willst, arbeite langsam.

**Beim Schrauben zwischendurch „mal eben kurz“ ans Telefon gehen.** Merke: Eine Öl-ablassschraube hat eine ganz wesentliche Funktion; ein Ölfilter sollte nicht nur lose aufgesteckt sein; und ein DR-Big-Motor läuft ohne Öl ziemlich genau 14 Minuten.

**Improvisation beim Motorradverladen.** Es ist ein Irrglaube, dass grundsätzlich jede Werkbank oder Holzbohle als Auffahrrampe dienen kann. Zumindest dann nicht, wenn das Motorrad etwas schwerer als ein Motocrosser ist. Auch gern übersehen: Die Länge der Auffahrrampe ist ganz entscheidend für den Auffahrwinkel. Einen aufsetzenden Supertourer allein über die Ladekante zu wuchten, ist unglaublich doof.

## Arbeitsplatz

**Natürlich schaffen es auch echte Werkstattchaoten immer wieder, schrauberrische Großtaten zu vollbringen. Die Regel ist das aber nicht, und wer mal die Chance hatte, den Arbeitsplatz namhafter Tuner oder die Boxen erfolgreicher Motorsportteams etwas näher in Augenschein zu nehmen, weiß, dass Ordnung nichts mit**

**Spießigkeit zu tun haben muss. Und ahnt vielleicht auch, dass Selbstüberschätzung kein Heldentum ist.**

**Improvisation beim Aufbocken.** Warum für viel Geld einen Motorradheber oder gar eine Hebebühne kaufen, wenn es Backsteine, Getränkeboxen oder auch eine Bierbank tun? Weil es unterm Strich günstiger ist, denn Sturzteile kosten mehr.

**Überschätzen beim Umgang mit Montageständen.** Natürlich schaffen das Profis auch ganz allein. Aber die machen das auch mehrfach am Tag und nicht nur zweimal im Jahr. Merke: Hilfe ist keine Schande.

**Unbekannte oder uralte Flüssigkeiten verwenden.** Das müsste noch Bremsflüssigkeit vom Vorjahr sein ... War es dann leider nicht, aber vielleicht bremsst es ja auch mit Zweitaktöl vom Rasenmäher.

**Motorrad nicht sichern.** Motorrad steht auf Hauptständer, kein Gang drin, Bremse nicht betätigt. Und nun bitte mit schön viel Kraft und langem Hebel z. B. beim Lösen der Hinterachsmutter in Richtung Vorderrad ruckeln. Am besten steht die Fuhre auch noch auf einer Montagebühne. Viel Spaß: Jetzt kommt ganz viel Bewegung in die Sache.

**Flüssigkeiten offen herumstehen lassen.** Hier gilt Murphys Gesetz in abgewandelter Form. Merke: Alles, was umkippen kann, kippt auch garantiert um. Noch ärgerlicher und vor allem teurer: Verkleidungsteile, Seitendeckel o. Ä. auf dem Boden liegen lassen. Jede Wette, dass irgendein Hirni (meist man selbst) darauftritt. Daher offene Behälter immer verschließen und Teile hochlegen.

**Die Tüte mit den neuen Kleinteilen frühzeitig öffnen** und großzügig auf der Werkbank verteilen. Und dann etwas später nicht mehr wissen, was Alt- oder Neuteil ist und/oder wie alles zusammengehört.

**Brandschutz nicht ernst nehmen.** Für harte Schrauberkerle mag es überraschend sein, aber entgegen landläufiger Meinung hat das Vorhalten eines (funktionsfähigen!) Feuerlöschers nichts mit Schwäche zu tun. Es muss nicht immer die große Schweißaktion der Auslöser eines gepflegten Werkstattbrandes sein. Das Funkenmarieren schlägt auch bei harmloseren Gelegenheiten zu.

## Werkzeug

**Auf den dezenten Hinweis, dass der Kauf von hochwertigem Markenwerkzeug eine überaus sinnvolle Investition sei, hört man oft den Einwand: „Ich bin aber nur Hobby-schrauber und brauche das nur sehr selten.“ Okay, machen wir mal eine Rechnung**



**Wer billig kauft ... die Zwölfer-Nuss aus dem 99-Teile-für-19,95-Euro-Sortiment nach etwas härterem Job und eine Baumarkt-Bürste nach dem Ersteinsatz**



**auf: Wie viel lässt sich durch den Kauf und Einsatz von Billigwerkzeug sparen? Und wie viel Geld und Zeit kostet der Ersatz zernudelter Schrauben, abgerissener Bolzen oder vermackter Gehäuseteile?**

**Billigwerkzeug kaufen.** Kann man machen, wenn einem Begriffe wie „Maßhaltigkeit“, „Biegefestigkeit“ oder „Betriebs-sicherheit“ schnuppe sind.

**Ausgenudertes Werkzeug benutzen.** Jeder entsorgt irgendwann alte Schuhe, alte Reifen, alte Partner/Partnerinnen, nur Werkzeug wird immer bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag aufbewahrt. Es mag überraschen, aber auch Werkzeug verschleißt.

**Werkzeug überfordern.** Gegebenenfalls passt eine 17er-Nuss via Adapter auf eine 1/4-Zoll-Ratsche. Und wenn dann noch eine festgerostete Schraube ins Spiel kommt, wird es richtig lustig. Oder teuer.

**Maul- statt Ringschlüssel verwenden.** Aber irgendwann nach vielen vermurksten Schrauben und Muttern hat man kapiert, dass ein Maulschlüssel nur dort etwas zu suchen hat, wo man mit vernünftigem Werkzeug nicht rankommt.

**Kreativer Verwendungszweck.** Natürlich kann man eine Ratsche auch als Hammer nutzen und einen Schraubendreher als Schaber. Ob das dem Arbeitsergebnis und/oder der Werkzeug-Lebensdauer guttut, ist aber eine andere Frage.





**Der Reihe nach: Wo gehört die Unterlegscheibe hin? Warum sind noch Teile übrig? Unnötige Fragen, Stichwort „Vorab-Foto“**

**Bei Kreuzschlitzschrauben und Schraubendrehern den Unterschied zwischen Philips (PH) und Pozidriv (PZ) nicht beachten.**

Noch mal zur Wiederholung: PH sieht von oben wie ein normales Kreuz aus, PZ eher wie ein „Sternchen“ – und hat an Fahrzeugen meist nichts verloren.

**Drehmomentschlüssel misshandeln.** Wer so ein Präzisionswerkzeug möglichst frühzeitig ruinieren möchte, benutzt es als Verlängerung zum Lösen von Schrauben und Muttern, lässt es möglichst oft von der Werkbank fallen und stellt nach Benutzung niemals zum Entspannen auf den Minimalwert zurück.

**Versuchen, mit Bordwerkzeug die Federbasis zu verstellen.** Dürfte in den meisten Fällen ähnlich verlaufen wie der Versuch, mit einer gekochten Spaghetti Sahne zu schlagen.

**Verchromte Steckschlüssel auf Schlag-schraubern benutzen.** Wer es trotzdem probieren möchte, sollte zumindest eine Schutzbrille tragen und sich eine gute Ausrede für die Berufsgenossenschaft einfallen lassen.

**Alte Dichtungen mit zu grobem Werkzeug entfernen.** Opas historischer Metallspachtel kann auf sensiblen Oberflächen eindrucksvolle Kraterlandschaften hinterlassen, gegen die dann auch die beste Neudichtung nichts mehr ausrichten kann.

**Werkzeugpflege vernachlässigen.** So, die Arbeit ist getan. Feierabend, wir lassen

den Hammer fallen! Was lernt der Schlosser-Azubi am zweiten Tag des ersten Lehrjahrs? Feierabend ist erst dann, wenn das Werkzeug sauber und ordentlich weggeräumt ist. Warum wohl?

**Werkzeug verleihen.** Raten Sie mal, welches Werkzeug Ihnen bei der nächsten Schrauberaktion garantiert fehlen wird.

## Mechanik

**„Unheimlich ist des Schlossers Kraft, wenn er mit Hammer und Verlängerung schafft.“ Aber nicht nur Grobmotorikern droht beim klassischen Schlossern Ungemach. Es folgt eine kleine (!) Auswahl der beliebtesten Schraubersünden im manuellen Bereich.**

**Die Reihenfolge beim Anziehen der Verschraubungen** großflächiger Teile nicht beachten. Es ist eben doch nicht egal, welche Zylinderkopfschraube zuerst angezogen wird. Zweite beliebte Fehlerquelle: das etappenweise Anziehen ignorieren.

**Aus Bequemlichkeit zu bearbeitende Teile (bohren, feilen, flexen, schweißen etc.) nicht ausbauen.** Merke: Ein Schraubstock ist manchmal doch eine ganz pfiffige Sache – und ein wirklich senkrechtes Loch ohne Ständerbohrmaschine gar nicht so einfach hinzubekommen.

**Alle Lager „kalt“ aus- und einbauen.** Kann funktionieren, kann auf Dauer aber auch richtig teuer werden.

**Feingewinde mit Standardschrauben kombinieren.** Steigung? Kenn ich nur von der letzten Alpentour!

**Stahlschrauben durch viel schickere Aluschrauben ersetzen.** Und überhaupt: Das Thema Festigkeitsklassen wird völlig überbewertet ...

**Zu versuchen, ein Linksgewinde links herum aufzuschrauben.** Am besten noch mit Verlängerung, weil es ja so schwer geht.

**Wellendichtringe falsch herum montieren.** Deren Funktionsweise wird einem aber spätestens danach sehr schnell klar.

**Kette spannen bei einem unbelasteten Motorrad.** Möglichst schön straff. Kann man machen. Und der frühzeitige Wechsel des Getriebeausgangslagers sollte für eine gute Werkstatt auch kein Problem sein.

**Und zum Schluss natürlich der absolute Mechanik-Klassiker:** Anzugsdrehmomentwerte nicht beachten. Die wichtigste aller Schrauberweisheiten lautet nämlich immer noch: Nach fest kommt ab!

## Elektrik

**Watt volt ihr denn, was soll mit zwölf Volt schon Großes passieren? So einiges:**

**Batterie vor allen Schrauberaktionen, die**

**mit Elektrik zu tun haben, nicht oder falsch abklemmen.** Vorteil eines solchen Fehlers: Man lernt umgehend, wo die Sicherungen stecken oder gegebenenfalls sogar, wie viel ein Steuergerät kostet.

**Vor dem Laden der Batterie Flüssigkeit auffüllen.** Kann gut gehen, kann aber auch für eine Riesensauerei sorgen, denn die Batterieflüssigkeit dehnt sich beim Laden aus – und läuft eventuell über. Auch gern genommen: beim Batterieladen rauchen.

**Wartungsfreie Batterien öffnen.** Irgendwie geht der Drecksdeckel schon runter! Aber irgendwie ging das früher mit den Stopfen sehr viel einfacher ...

**Beim Lampenwechsel mit Ölfingern den Glaskolben anfassen.** Egal, mit Lappen etwas nachwischen. Mit einem Öllappen.

## Chemie

**Theoretisch klappt das in allen Schraubereichen, im chemischen aber mit Abstand am besten: Mann (oder Frau) und Gerät zeitgleich ruinieren. Das Hinterlistige daran: Man sieht/merkt nicht immer sofort, was man angerichtet hat. Was Chemie vom klassischen Stehbolzen-abreißen unterscheidet.**

**Mit aggressiven Flüssigkeiten rumsauen.** Etwas zu viel Bremsflüssigkeit eingefüllt? Ein wenig Batteriesäure über den Rahmen gekippt? Kein Problem, mal kurz mit dem trockenen Lappen nachgewischt, und gut ist. Oder auch nicht – Stichwort „Langzeitwirkung“. Mit sehr, sehr viel Wasser spülen ist manchmal keine so schlechte Idee.

**Hochfeste statt mittelfeste Schraubensicherung verwenden.** Man merkt zwar nicht sofort, dass man einen elementaren Fehler gemacht hat. Aber man merkt es beim nächsten Auseinandernehmen umso heftiger.

**Zu großzügig mit flüssiger Dichtmasse arbeiten.** Lässt sich von außen zwar abwischen, sucht sich im Gehäuseinneren aber gegebenenfalls einen ganz eigenen Weg. Zum Beispiel den Ölkreislauf.

**Mit Chrompolitur Lackflächen bearbeiten.** Danach dürfte die Bedeutung des Fremdworts „abrasiv“ bekannt sein.

**Aufkleberentferner in der Nähe lackierter Flächen verwenden.** Unglaublich, welche Kampfstoffe die chemische Industrie heutzutage ganz legal in Umlauf bringen kann.

## Gesundheit

**Die meisten Unfälle geschehen bekanntlich im Haushalt? Wenn man Werkstatt, Hobbykeller oder Garage dazuzählt, dürfte diese Feststellung absolut zutreffend sein. Wäre aber nett, wenn Sie, lieber**



**Leser, in der nächsten Unfallstatistik nicht auftauchen würden.**

**Sehr feste Schraube**, zu kurzer Hebel, falscher Ansatz, abrutschende Hand, Hand auf Kühlrippe, sehr viel Aua.

**Beim Bohren mit der Hand gegenhalten.** Klingt unheimlich doof, ist es auch – und passiert trotzdem immer wieder.

**Augenschutz für entbehrlichen Luxus halten.** Mit dem Schraubendreher die Hand perforieren, mit der Flex die Kniescheibe ankratzen, den Motorblock sauber auf die in Turnschuhen steckenden Zehen fallen lassen – alles sehr hässlich, aber meist reparabel. Wer sich allerdings mit Funkenflug oder durch Splitter das Augenlicht ruiniert, hat auf Dauer ausgespielt. Daher: lieber nackt schrauben als auf Augenschutz verzichten! Gilt übrigens auch für Gehörschutz. Hä, was haben Sie gesagt?

**Improvisieren beim Spannen/Entspannen von Federn.** Nein, es ist gar keine gute Idee, mit Schraubzwingen oder Montagehebeln zu arbeiten, wenn man an Federbeinen arbeitet. Andererseits: Es ist schon sehr eindrucksvoll, welche Eigendynamik unvermittelt entspannter Federstahl entwickeln kann.

**Versuchen, die Auspuff- oder Seitenständerfeder mit einer Kombi- oder Wasserpumpenzange einzuhängen.** Auch interessant, welche Wege eine davonsausende Feder im freien Raum nehmen kann.

**Kettenschmierung bei laufendem Motor.** Der erste Gang ist drin, das Hinterrad rotiert – und Handschuhe, Pulloverärmel oder die langen Haare möchten auch mitdrehen. Wie praktisch, wenn dann die Adresse der nächsten Notaufnahme zur (lädierten?) Hand ist.

## Sicherheit

**Siehe „Gesundheit“, nur etwas erweitert.**

**Nach Radaus- und -einbau und vor der ersten Fahrt die Bremse nicht anlegen.** Klar, kann man dann auch noch in der ersten Kurve machen. Wenn ganz viel Platz ist. Und wenn der Kreislauf mitspielt. Aus der gleichen Serie: Bremse nicht entlüften.

**Aus Geiz Einmalplinte, -sicherungsbleche oder -stoppmuttern mehrfach verwenden.** Merke: Die Herstellervorgaben sind nicht immer reine Schikane.

## Sonstiges

**Unangefochtene Nummer eins der Ganz-blöd-gelaufen-Aktionen:** Nach der Öl-schauglaskontrolle auf der rechten Seite nicht mehr daran denken, dass der Seitenständer von alleine einklappt.

**Einbaureihenfolge verwechseln.** Wird sehr gern beim Räderein- und -ausbau oder bei Getriebereparaturen gemacht – wo gehörte noch mal diese Unterlegscheibe hin? Sollte im Zeitalter der Digitalfotografie via Handy aber kein Thema mehr sein.

**Zündkerzenumfeld vorm Kerzenausbau nicht reinigen.** Macht ja vielleicht auch nichts, denn nach dem Rausschrauben der Kerze ist der ganze Dreck und Schmodder wie von Geisterhand verschwunden. Wohin eigentlich?

**Werkzeug oder Kleinteile unbeabsichtigt miteinbauen.** Zum Beispiel die Distanzhülse beim Reifenwechsel. Wird beim Rad auswuchten dann aber meist doch noch rechtzeitig bemerkt. Baut man den Reifen halt wieder ab. Den Ringschlüssel in der Ölwanne bemerkt man gegebenenfalls aber erst etwas später.

**Bei Arbeiten an der Gabel und Achsklemmung die Anzugsreihenfolge nicht beachten.** Irgendwie funktioniert meine Öhlins nicht richtig, woran mag das wohl liegen?

**Beim Erwärmen von Metallteilen** (Lösen vergammelter Verschraubungen) die umliegenden, gern auch verdeckten Kunststoffteile vergessen. Zieht meist umfangreichere Zusatzarbeiten nach sich.

**Motorentlüftung unbeabsichtigt schließen.** Erstaunlich, welche Kräfte im Motorinneren auftreten und wohin sich Wellendichtringe verabschieden können.

**Falsche Ölkontrolle.** Kein Öl im steuerbordseitigen Schauglas? Da füllen wir doch lieber nach. Falsch! Das Motorrad steht auf dem Seitenständer, da bleibt das Schauglas immer leer. Ebenfalls beliebt: zum falschen Zeitpunkt messen (Motor warm oder kalt, mit oder ohne Wartezeit) oder Peilstab falsch bedienen (eingeschraubt oder aufgelegt).

**Pkw-Öl in Motorradmotor kippen.** Kann gut gehen, muss es aber nicht. Und dann lernen wir etwas über die Funktion von Additiven, zum Beispiel Reibwert-Vermin-derer, und deren Einfluss auf die Kupp-lungsfunktion.

**Falsche Reifenfülldruck-Kontrolle.** Run-ter von der Autobahn, kurz tanken. Und wenn man schon mal da ist, auch noch schnell den Reifenfülldruck checken. Ups, viel zu viel! Ablassen? Bitte nicht, denn Druckwerte gelten – außer manch-mal bei Rennreifen – für kalte Reifen.

**Ungeprüft auf vermeintliche Schrauber-geheimtipps vertrauen.** Kennen Sie das Spiel „Stille Post“? Eben.

## Bitte lesen Sie weiter

Neben einer modellspezifischen Reparaturanleitung (z. B. aus dem Bucheli Verlag oder von Delius Klasing/Haynes) oder dem Original-Werkstatthandbuch kann auch etwas all-gemeinere Schrauber-Lektüre hilfreich sein. Zum Beispiel diese beiden aktuellen Hefte.

Dieses Werk tauchte bereits bei den Weihnachts-Buchtipps in MOTORRAD 26/2020 auf, aber man kann es gar nicht oft genug vorstellen und loben: ein 212 Seiten starkes Schrauber-Handbuch mit 64 hervor-ragend bebilderten Schraubertipps, das unter drei Euro (!) kostet. Natürlich geben die Louis-Zubehörprofis Tipps, welches Werkzeug und welche Teile im eigenen Liefer-programm zu finden sind. Aber das machen sie sehr zurückhaltend. Die Selberrmacher-Anleitungen und Grundlagengeschichten sind davon weit-gehend unab-hängig. Gibt es in den Louis-Shops oder unter www.louis.de



„Das große Louis Schrauber-Handbuch“, Artikel-Nr. 10053820, Louis, 2,99 Euro

Motor Klassik ist das Oldtimer-Auto-Schwesterblatt von MOTORRAD. Die ebenfalls schrauberrückten Kollegen haben jüngst ein 164-seitiges Sonderheft für Einsteiger zusammengestellt, das mit seinen Grundlagengeschichten (u.a. Werkzeugkauf – siehe Seite 64, Werkstatteinrichtung Teilebeschaffung) auch für Motorradfahrer viel Lesenswertes bietet. Ausführliche Mechanik-Beiträge, zum Beispiel Schrauben-, Gewinde- und Lagerkunde, vermitteln auch Fortgeschrittenen gutes Hintergrundwissen. Gibt's im gut sortierten Zeitschriftenhandel oder unter Telefon 07 11/ 32 06 88 88.



„Motor Klassik Spezial: 1000 Schrauber-Tipps für Einsteiger“, 9,90 Euro





## So viel kostet eine umfangreiche Grundausrüstung

Schon mit einem Grundstock für rund 200 Euro lassen sich die meisten Arbeiten erledigen. Wer allerdings von Anfang an Wert auf gutes und umfangreiches Schrauberwerkzeug legt, sollte mit 1000 Euro rechnen – und das rechnet sich bald.

WERKZEUG	EINSTEIGER/PROFIS	WERKZEUG	EINSTEIGER/PROFIS
1 Werkzeugschütten	10/20 Euro	22 Satz Ring-Maul-Schlüssel	50/120 Euro
2 Messschieber und Tiefenlineal	15/40 Euro	23 Satz gekröpfte Ringschlüssel	40/100 Euro
3 Ratschenkasten Viertel- und Halbzoll	80/250 Euro	24 Satz Ratschenschlüssel	60/150 Euro
4 Ratschenkasten Dreiachtelzoll	60/150 Euro	25 Rollgabelschlüssel („Engländer“)	15/40 Euro
5 Gewindebohrer und -schneideisen (Set)	40/100 Euro	26 Multi-Öl und Bremsenreiniger	7 und 3 Euro
6 Inbus-Steckschlüssel-Einsätze (Set)	25/60 Euro	27 Zangen-Set (WaPu, Zangenschlüssel, Kombizange)	25/60 Euro
7 Gewindereparatursatz (M6, M8, M10)	40/100 Euro	28 Frostschutzprüfer	5/20 Euro
8 Crimpzange inkl. Verbinder/Hülsen	25/80 Euro	29 Abzieher	ab 15/ab 50 Euro
9 Dichtungsschaber (Set)	20/50 Euro	30 Bremskolbenrücksteller	15/40 Euro
10 Drahtbürste	2/10 Euro	31 Bügelsäge	10/25 Euro
11 Drehmomentschlüssel 6–30 u. 40–200 Nm	40/100 und 60/120 Euro	32 Maßband	5/10 Euro
12 Halbzoll-Verlängerung	20/40 Euro	33 Meißel	10/20 Euro
13 LötKolben	10/30 Euro	34 Splinttreiber	10/40 Euro
14 Multimeter	25/80 Euro	35 Fühlerlehre	5/10 Euro
15 Prüflampe und Stirnlampe	7/10 Euro und 10/30 Euro	36 Abisolierzange	10/25 Euro
16 Schonhammer 60 mm	10/30 Euro	37 Gripzange und Seitenschneider	6/20 Euro und 10/20 Euro
17 Schlosserhammer und Fäuste	5/15 Euro und 10/25 Euro	38 T-Griff-Schrauber (Satz)	25/60 Euro
18 Halbrundfeile und Flachfeile	je 5/15 Euro	39 Mutternsprenger	20/40 Euro
19 Spezialnüsse (z. B. Langnuss, Torx)	je 8/15 Euro	40 Satz Schraubendreher	20/50 Euro
20 Haushaltsschere	5/15 Euro	41 Inbusschlüssel	15/40 Euro
21 Universalschneider	10/20 Euro	42 Teleskopgreifer und -spiegel	10/20 Euro
		<b>SUMME</b>	<b>ca. 850/2500 Euro</b>



# LA DOLCE PISTA



**MOTORRAD**

Deutschland 6,50 €  
Österreich 7,40 € Schweiz 10,40 Sfr. Luxemburg 7,70 €  
[www.motorradonline.de](http://www.motorradonline.de)

**MOTORRAD  
DUCATI  
SPEZIAL**

# DUCATI

## SPEZIAL

**DUCATI-  
MOTOREN-  
TECHNIK**  
im Detail

Alles über  
die **neue**  
**Multistrada V4**

**TOP-TEST**



Die Legende  
916 Strada Biposto

**VORSTELLUNG**



Völlig neue  
Monster

**FAHRBERICHT**



Aktuelle  
Superleggera V4

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

**JETZT AM KIOSK**

ODER VERSANDKOSTENFREI BESTELLEN:  
[MOTORRADONLINE.DE/SONDERHEFTE](http://MOTORRADONLINE.DE/SONDERHEFTE)





Foto: Tyson Jopson

# *Von Äpfeln, Birnen* **und Brixton**

**125er boomen, dank Andreas Scheuer nicht nur auf dem Schulhof. Passend zum China-Dossier beantworten wir die Frage: Ist die Cromwell 125 eine Billig-Brixton oder günstiger Geheimtipp?**

**M**an kann einen Apfel nicht dafür kritisieren, keine Birne zu sein. Wenn, dann dafür, dass er fault. Beinahe eine philosophische Herangehensweise, aber Sie werden ahnen, woher diese rührt. Wenn nicht: Die Brixton ist der Apfel. Der Vergleich zu den fast doppelt so teuren Mini-MTs oder -Dukes dieser Welt hinkt nicht nur, er funktioniert einfach nicht. Darum hier der Versuch, die Cromwell 125 nach allem zu bewerten, was sie leistet, nicht danach, was sie alles nicht leistet. Luftgekühlter Einzylinder, 11,3 PS und 9,5 Newtonmeter kosten in der ABS-Version 2899 Euro. Da fehlt etwas, könnte man meinen, und da fehlt tatsächlich etwas

zum Maximum der A1-Klasse. Wer aber vermisst die vier PS? Der 16-Jährige auf dem Weg zum Ferienjob, der frisch umgestiegene Pendler oder vielleicht nur unsere Datentabelle? Schwerer wiegen bei den meisten Kaufentscheidungen wohl eher die fehlenden Banknoten und der bare Retro-Style, den neben Brixton quasi nur Mash oder SWM als Achtelliter bedienen. Beide mindestens chinesisch beeinflusst, um dies auch erwähnt zu haben.

Sehen lassen kann sie sich, wenn auch am vorteilhaftesten von etwas weiter weg. Etwas viel Toleranz hier, etwas wenig Liebe da resultieren in recht rohem Fahrgefühl: Mit steigender Drehzahl





Eine praktische USB-Buchse ist im Lieferumfang enthalten. Das grenzt an Luxus



Analoge Drehzahl-anzeige, Mini-Tacho: mph wird durch zweimal zünden zu km/h

Das Zündschloss hat freie Sicht nach vorn, möchte dafür behutsam behandelt werden

LED-Blinker und -Tagfahrlicht sind überzeugende Lichtblicke der Brixton Cromwell

## Brixton Cromwell 125 ABS

### Motor

Luftgekühlter Viertakt-Einzylindermotor, Einspritzung, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb zum Hinterrad.

Bohrung x Hub 57,3 x 48,4 mm

Hubraum 125 cm<sup>3</sup>

**Nennleistung** 8,3 kW (11,3 PS) bei 9000/min

**Max. Drehmoment** 9,5 Nm bei 6500/min

**Standgeräusch** 84 dB(A)

### Fahrwerk

Brückenrohrrahmen aus Stahl, Telegabel, zwei Federbeine, Scheibenbremse vorn, Ø 276 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, ABS (optional).

Speichenräder 2.50 x 18; 3.00 x 17

Reifen 100/90-18; 120/80-17

### Maße und Gewichte

Radstand 1320 mm, Lenkkopfwinkel k. A., Nachlauf k. A., Sitzhöhe 770 mm, Leergewicht 134 kg, Zuladung 170 kg, Tankinhalt 14 Liter.

**Garantie** zwei Jahre

**Farben** Braun, Hell-/Dunkelgrau, Grün, Schwarz, Blau

**Preis mit ABS** 2899 Euro (inkl. Nebenkosten)

**Preis ohne ABS** 2699 Euro (inkl. Nebenkosten)

vibrieren hörbare Kleinigkeiten, der Gasgriff dreht lange leer, das ABS regelt spät und grob. Viel Spiel im Antriebsstrang, damit verbunden recht störrische Lastwechsel zahlen ebenfalls auf das Konto „roh“. Diese halbwegs im Zaum, genießt der Fahrende allerdings die Vorzüge eines Leichtkraftrads im Wortsinn, zudem eine aktive Sitzposition mit einsteigerfreundlicher Höhe (770 mm) und komfortabler Polsterung sowie genug Platz für Sozlen. Handlich und agil, wenn auch mit kleinen Einbußen, begegnet die kleine Cromwell kurvigen Gefilden: Das Heck ist durch wenig Steifigkeit in der Schwingung und weiche, gautschige Stoßdämpfer etwas instabil, vorne im Vergleich eher straff und direkt.

All dies lässt vermuten, dass die Brixton trotz, aber nicht wegen ihrer Eigenschaften gekauft wird. Dass dem nicht so ist, beschreibt Neu-Kradler Patrick Lang ab Seite 104, dessen einzige Referenz die nagelneue und technisch ausgereifte Fahrschul-Duke war.

Die Brixton ist günstig, ja, teilweise auch billig, zugleich aber ein unkompliziertes Alltagsgefährt mit ehrlichem Charakter und lässigem Look. Wer also saftige Birnen statt knackiger Äpfel bevorzugt, muss wohl auf dem Gebrauchtmotorradmarkt suchen. mop



Attraktive Ausstrahlung, aber störrische CST-Erstbereifung



## TEST KOMPAKT

### Segura Dimaggio Motorrad-Lederjacke

Die Jacke überzeugt durch hochwertige Verarbeitung mit stabilen Nähten und feinem Rindsleder. Sie sitzt bequem, liegt der Größe entsprechend an den richtigen Stellen an. In mehreren Innentaschen lassen sich Schlüssel, Smartphone und Co. störungsfrei verstauen. Trotz dünnem Futter auch bei kühlen Temperaturen ein passender Begleiter. [www.segura-moto.fr](http://www.segura-moto.fr)



#### MOTORRAD-CHECK



- ☑ hochwertig, guter Schnitt, viele Taschen
- ☐ anfangs recht steifes Leder

**Größen:** S bis 3XL

**Preis:** 479,90 Euro



Fotos: Tyson Jopson

### Modeka Hot Classic Lederhandschuhe

Dank weichem, dünnem Leder bleibt ausreichend Fingerspitzengefühl. Das verabschiedet sich schnell bei herbstlichem Klima, denn das Leder ist durchgehend perforiert. Mit kurzem Schaft und gutem Sitz eine passende Wahl für zwischendurch. Und: Das schlichte Schwarz ohne Applikationen passt zu jeder Ausrüstung. [www.modeka.de](http://www.modeka.de)

#### MOTORRAD-CHECK



- ☑ bequem, weiches Leder, gutes Griffgefühl

- ☐ kleines Temperaturfenster, da sehr luftig

**Größen:** 6 bis 14

**Preis:** 57,90 Euro



### John Doe Ironhead Motorradjeans

Eine Motorradjeans inkognito. Die verstärkte Ironhead von John Doe ist stabil und trägt gegen Aufpreis unauffällige Protektoren an Knien und Hüfte. Kleines Manko: Beim Anziehen bleibt der Fuß manchmal in der innen liegenden Stoffschicht hängen. [www.ridejohndoe.com](http://www.ridejohndoe.com)

#### MOTORRAD-CHECK



- ☑ Alltagslook, guter Protektorensitz

- ☐ Protektoren nicht im Lieferumfang

**Größen:** 28/32 bis 38/36

**Preis:** 241,53 Euro

### Falco Kaspar Motorradschuhe

Passend zum Casual Look machen auch die Schuhe von Falco eine lässige Figur auf und neben dem Motorrad. Der hohe Schaft ist fest genug, um Schutz zu bieten, aber ausreichend flexibel, um die Bewegungsfreiheit nicht einzuschränken – bequem, chic und alltagstauglich. [www.giannifalco.com](http://www.giannifalco.com)

#### MOTORRAD-CHECK



- ☑ guter Knöchelschutz, viel Bewegungsfreiheit, bequem beim Gehen

**Größen:** 41 bis 47

**Preis:** 159,90 Euro

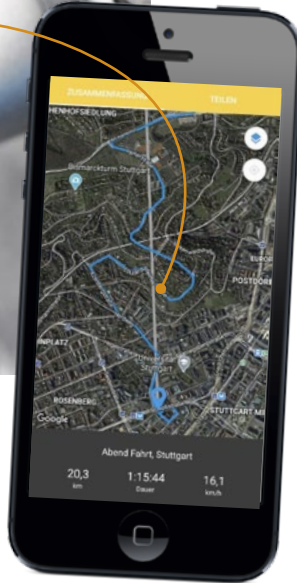






## Beeline Moto Mini-Navigationsgerät

Landkarten und Navigationsgeräte sind auf dem Motorrad nicht wirklich praktisch. Navis zum Beispiel brauchen eine Halterung plus Strom – und nach erfolgter Routenführung sollte man das Gerät abbauen, bevor es jemand anderes brauchen kann. Für all diese Probleme bietet das kleine schwarze und runde Beeline Moto eine Lösung. Es ist kaum größer und schwerer als eine Armbanduhr, funktioniert dank integriertem Akku ohne lästige Stromkabel und kann durch eine simple Drehung arretiert oder entfernt werden. Es wird per Klick-Halterung am Lenker befestigt. Alternativ kann es mit der ebenfalls im Lieferumfang enthaltenen Klebehalterung auch am Windschild oder auf dem Bremsflüssigkeitsbehälter montiert werden. Im Praxiseinsatz besticht es durch seine Schlichtheit, Präzision und Ausdauer: Den Piloten führt es durch einen großen Richtungspfeil. Hinzu kommen eine erstaunlich genaue Distanzangabe zur nächsten Abzweigung sowie ein kleiner Indikator, der die Abbiegerichtung anzeigt. Zusätzlich wird am oberen Rand des wasserdichten, bei Sonnenlicht gut ablesbaren und bei Dunkelheit beleuchteten Displays der Gesamtfortschritt der Routenführung dargestellt und bei Kreisverkehren zusätzlich die Nummer der Ausfahrt angezeigt. Für die 25 Stunden, die wir das Mini-Navi im Einsatz hatten, reichte eine einzige Akkulaudung. Die eigentliche Arbeit – Routenberechnung und GPS – übernimmt nämlich das Smartphone. Die App (iOS und Android) ist einfach, gut programmiert und bietet viele Möglichkeiten. Interessant ist zum Beispiel der Kompass-Modus: Dann zeigt das Gerät nur Richtung und Entfernung zum Ziel, den Weg sucht man selbst. Abenteuerer fahren so zwar Umwege, entdecken aber auch Neues. [www.beeline.co](http://www.beeline.co)



**Im Lieferumfang des kleinen runden Navis sind zwei Halterungen enthalten. Die zwingend benötigte App ist zuverlässig und durchdacht, die Bedienung intuitiv**



### MOTORRAD-CHECK



**+** klein, leicht, mobil, innovativ, zuverlässig, wasserdicht, gute App

**-** Staus etc. werden nicht berücksichtigt

**Preis:** 168,95 Euro

## Stylmartin Audax Jungle Motorrad-Sneaker für Damen

Es wird immer wilder auf den Rasten. Tatsächlich bietet der italienische Hersteller Stylmartin nun Motorradschuhe im extravaganteren Zebra-Look. Wem dieser nicht taugt, der könnte sich zumindest an der Ausstattung erfreuen: Leder-Textil-Mix mit wasserdichter Membran, Knöchelschutz an beiden Seiten, Schnürung mit Klettlasche und eine griffige Sohle. Dabei sehen sie nicht nur so aus, sie tragen sich auch wie Freizeitschuhe, sind bequem, leicht und schlank, hinten angenehm weit ausgeschnitten und drücken somit nicht in die Ferse. [www.grandcanyonbike.de](http://www.grandcanyonbike.de)

### MOTORRAD-CHECK



**+** bequem, moderner Freizeit-Look, wasserdicht, griffige Sohle

**-** Leder vorne anfällig

**Größen:** 36 bis 42

**Preis:** 219 Euro





# MOTORRAD MARKT

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

**Mit 1 Anzeige mehr als  
580.000\* Leser erreichen**

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





Bandit Integral  
Retro Helm mit ECE  
198,- €



Bandit Jet  
Retro auch mit ECE  
ab 79,- €



Bandit XXR / EXX  
auch mit ECE  
ab 249,- €

**BANDIT**  
Helmets

Bandit Helmets  
Das Original aus  
Berlin seit 1996

www.bandit.de

## APRILIA



**RSV 1000 Tuono R**, EZ 04/2004, 43425 km, Picklerl bis 04/2021, 4000,- €. 9020 Klagenfurt, Tel. 0043/699/11347264 **M2537435 P**

www.motorrad-bergel.de X753 H

## BENELLI



**Benelli 752 S 2020**, Erstbesitz, Top-Zustand, schwarz, 76 PS, EZ 04/2020, 2200 km, 6990 €. PLZ A-4400, Tel. 0043/664/5106547 **M2536947 P**

## BETA



**RR 125 4T SM**, schwarz, EZ 04/2019, 12374 km, mit GPR Komplettanlage, 3950,- €. PLZ A-4924, Tel. 0043/677/61348482 **M2536067 P**

## BMW

**Stilgenbauer**

**BMW Motorrad**

Vertragshändler

Von-Humboldt-Straße 7

64646 Heppenheim · Tel. +49(0)62 52 7 53 55

www.bmw-stilgenbauer.de



**S 1000 RR**, blau, EZ 03/2015, 14254 km, 13.800,- €. PLZ A-4730, Tel. 0043/660/6329205 **M2527052 P**



**K 1600 GT**, grau, EZ 04/2015, 30570 km, 15.000,- €. PLZ A-3200, Tel. 0043/670/4025404 **M2422503 P**

www.BMW Bayer.de

Teile und Zubehör ab..1969 - 07386-9755393

**R 1200 GS**, grau, EZ 07/14, 50456 km, Trail Attac 3, 1500 km, TÜV 09/2021, 500,- €. PLZ 94486, Tel. 0171/6898652

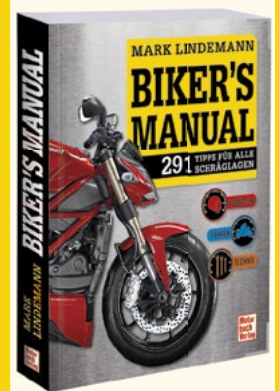
**M2534861 P**



**R 1200 GS**, blau, EZ 02/2012, 82380 km, 8490,- €. PLZ A-9951, Tel. 0043/676/841295517 **M2537098 P**



**R 1200 RS**, EZ 08/2017, 16300 km, 12400,- €. PLZ 31737, Tel. 0575/1 41172 oder 0171/9956625 **M2530710 P**



256 Seiten, 242 Abbildungen  
Format 240 x 190 mm, gebunden  
ISBN 978-3-613-03644-4 € 24,90



Überall, wo es Bücher gibt, oder unter  
**www.motorbuch.de**

Service-Hotline: 0711/98 80 99 85





**R 1200 GS TRIPLE BLACK, 1. Hand, BMW**  
Scheckh., Koffer, EZ 10/12, 25000 km,  
12.900,- € PLZ 44309, Tel. 01520/9010653  
**M2525975 P**

**R 1100 RS, rot, 90 PS (66 kW), EZ 03/1997,**  
60000 km, 2450,- € PLZ 79379, Tel.  
0173/3266485 **M2535982 P**



**R 1200 ST, blau, EZ 03/05, TOP-Zustand,**  
88000 km, 3398,- € PLZ 09599, Tel.  
0176/47774885 **M2387561 P**

**R 100 CS mit lückenloser Doku., schwarz,**  
EZ 03/1983, 159950 km, 7900,- €. Sehr  
gepflegt, 2. Liebhaberhand, alle Services +  
Wartungen + Reparaturen durchgeführt,  
Getriebe bei 72.000 und Motor bei 108.000  
km revidiert. Tel. 0173/6491143  
**M2537321 P**



**BMW R 90 S, EZ 05/1975, 88800 km,**  
16.666,- €. PLZ A-8041, Tel.  
0043/664/9604671 **M2534740 P**



272 Seiten, 532 Abbildungen  
Format 230 x 265 mm, gebunden  
ISBN 978-3-613-03672-7 € 29,90

Motorbuch Verlag  
Überall, wo es Bücher gibt, oder unter  
www.motorbuch.de  
Service-Hotline: 0711/98 80 99 85



**K 1200 RS, grau, EZ 07/2001, 61500 km,**  
3150,- €. PLZ A-5082, Tel.  
0043/650/4301955 **M2531576 P**



**S 1000 RR, rot, EZ 07/2018, 17000 km,**  
16.900,- €. PLZ A-9170, Tel.  
0043/664/3324357 **M2537094 P**



**Gebrauchte Motorräder, Westf.,**  
www.topbikes24.de, Tel.  
0172/2821650 **X18491 H**



**R 850, Rentnerfahrzeug, Bj. 1997, 63000**  
km, sehr gepflegt, m. Koffer, für Liebhaber,  
2900,- €. Tel. 0157/31386829 **X18673 P**



**K 1, blau, 101 PS (74 kW), EZ 04/1990,**  
73500 km, 5600,- €. PLZ A-8055, Tel.  
0043/650/5414825 **M2536448 P**



**BMW R 1200 RS, schwarz, EZ 03/2018,**  
5907 km, in Top-Zustand mit allen Paketen  
und vielen Extras, 12.650,- €. PLZ 61276,  
Tel. 0162/2420003 **M2519907 P**



**R 850 R, schwarz, EZ 12/2004, 11500 km,**  
4850,- €. PLZ 47669, Tel. 0172/2612368  
**M2534377 P**

## CHOPPER

**Gepäcktasche Comfort Leder, gebraucht,**  
100,- €. PLZ 77866, Tel. 0172/1654675  
**P2260074 P**

## DKW



**Sammler sucht DKW NZ 250/350/500 u.**  
**SB 500, in jedem Zustand, bitte alles anbie-**  
ten, auch defekt/unrestauriert/zerlegt/un-  
vollständig, aber auch im guten Zustand.  
Tel. 0157/52316407 **X18636 P**

## DUCATI



**Hypermotard 950 SP, rot, EZ 02/2019,**  
3193 km, 13.490,- €. PLZ 26160, Tel.  
0171/9519582 **M2533802 P**



**Multistrada 1000-1100 Teile:** Gabel-  
brücken, Felgen, Bremsscheiben, Tank-  
Sitzereinheit, Schwinge, Rahmen, Air-Box,  
Bremszangen u.v.m. Tel. 0170/6940075  
**M2538085 P**



**1299 Panigale S, rot, EZ 06/2016, 13284**  
km, 24.900,- €. PLZ A-6632, Tel.  
0043/660/4692058 **M2404805 P**



www.ducati-shop.com **X283 H**

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

**900 SS, rot, EZ 03/1993, 37700 km,**  
3500,- €. PLZ A-1180, Tel.  
0043/664/88752040 **M2365646 P**

**GT 1000, schwarz, 92 PS (67 kW), EZ**  
10/2009, 19320 km, 6900,- €. PLZ 46286,  
Tel. 02369 - 21842 **M2275639 H**

**Monster S4R, Motor 996, kompl., 43000**  
km, Felge hinten, Schlosssatz komplett,  
Gasgriff, Regler, Zündspulen, Kleinteile,  
VB. Tel. 0170/6940075 **X18661 P**

## FANTIC

**Caballero Flat Track 500, schwarz, 38 PS**  
(27 kW), 6699,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 -  
21842 **M2061850 H**

**125E Performance, 15 PS (11 kW),**  
4475,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 - 21842  
**M2063435 H**

## HARLEY-DAVIDSON

**Dyna Super Glide FXD, weiß, EZ 07/2008,**  
45645 km, 13.800,- €. PLZ A-4971, Tel.  
0043/699/19968274 **M2486680 P**



**Sportster Fat Boy Special FLSTFB, EZ**  
08/2015, 21.500,- €. inkl. Dr. Jekyll & Mr.  
Hyde Auspuffanlage, Sissybar u. Satteltas-  
chen. PLZ A-2490, T. 0043/676/7538812  
**M2536461 P**



**Sportster XL 1200X Forty-Eight, EZ**  
07/2015, Custom Umbau, Klappenauspuff,  
alles eingetragen, 20700 km, VB 15.500,- €. PLZ 86420, Tel. 0170/5597144  
**M2536462 P**

## TIPPS & TRICKS

### Für Ihren Motorrad-Verkauf

#### Aussagekräftiges Foto:

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

#### Korrekte Modellbezeichnung:

Oft wird ein bestimmtes Bike  
gesucht. Die genaue Modellbe-  
zeichnung ist hier das A und O.

#### Zahlen & Fakten:

Baujahr, Kilometerstand und  
Zulassungsjahr sind  
unerlässliche Informationen

#### Besonderheiten:

Weist das Bike Besonderheiten  
auf? Erwähnen Sie diese.



## HONDA



**CB 400 Four u. CB 500 Four**, Klassiker aus Sammlungsauflösung, an Liebhaber zu verk., VB. Tel. 0157/31386829 **X18660 P**



**CX500E**, rot, 50 PS (37 kW), EZ 03/1984, 47000 km, 4500,- €. Ein echtes Einzelstück, inspiriert von der legendären Honda RCB 1000 von 1977, Möglichkeit der Montage von Höcker oder Doppelsitz. PLZ 44309, Tel. 0157/55879445 **M2534663 P**



**CBF 600 SA**, schwarz, EZ 08/2006, 35500 km, 3650,- €. PLZ 58540, max.laeuffer@gmail.com **M2528740 P**



**CL 350 Scrambler**, Rarität, Orig.-Zustand, EZ 1972, 15300 km, läuft gut, 6800,- €. PLZ 50354, Tel. 0172/2957550 **M2378459 P**



**CBF 1000**, aus 1. Hand, silber, EZ 06/2006, 19420 km, 3800,- €. PLZ 53947, Tel. 0157/87855054 **M2526692 P**

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



**Suche Honda CB 750 - 900 - 1100**, auch zum Herrichten oder Teileträger. Bitte alles anbieten. Tel. 0152/59861338 **X18670 P**

**ST 1100 Pan-European**, gold, EZ 04/2000, 126500 km, 2390,- €. PLZ A-6700, Tel. 0043/699/16717039 **M2536093 P**



**900 CBR SC28 Fireblade**, "STREETFIGHTER", weiß, EZ 02/1993, 21000 km, 3999,- €. PLZ 85135, Tel. 08423/985240 **M2534639 P**

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

## HUSQVARNA



## KAWASAKI



**Ninja 250R**, grün, EZ 05/2010, 9400 km, 2300,- €. PLZ A-2172, Tel. 0043/664/9241830 **M2534363 P**



**GPZ 1100 B1 Klassiker**, Bj. 1981, 13000 km, 1. Hd., Originalzustand an Liebhaber zu verk., VB 4500,- €. Tel. 0157/31386829 **M2538090 P**

**Z 900 RS**, braun, 112 PS (82 kW), EZ 02/2018, 28800 km, 7800,- €. PLZ 78244, Tel. 0178/7822403 **M2488573 P**

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

**Kawasaki ZZR 1100**, nur in Teilen, Bj. 1990-99, C- und D-Modell. Tel. 0170/8810471 **X18675 P**



**Zephyr 750**, Cafe Racer Umbau v. Fachwerkstatt (Stahlflex, Cobra, Highsider, Pferrer) Verschleiß. neu, TÜV 8/22, braun, EZ 06/95, 21000 km, 4990,- €. PLZ 08527, Tel. 0176/68474191 **M2528557 P**



**Z750R First Edition**, schwarz, Lenkerumbau, Akrapovic Kompletanlage, TÜV 03/2022, EZ 03/2011, 36000 km, 5500,- €. PLZ 73430, Tel. 0177/2318086 **M2529253 P**



**Z 1000 J Klassiker**, Bj. 1982, 67000 km, für Liebhaber zum Fertigmachen. Oder tausche gegen Z 400-550 J/B. Tel. 0157/31386829 **M2538089 P**

## KTM



**640 LC4 Supermoto**, orange, EZ 03/2003, 6600 km, VB 4000,- €. PLZ A-5023, Tel. 0043/664/1188500 **M2530161 P**



**690 SMC R**, schwarz, EZ 05/2020, 7500 km, 9200,- €. PLZ 83471, Tel. 0151/70002695 **M2534198 P**

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

**1090 Adventure**, schwarz, EZ 03/2019, 9000 km, EVO Fußrasten, Hauptständer, Steckdose, EVO Tankring, 8900,- €. PLZ 53757, Tel. 0174/4819480 **M2528446 P**

# Bücher:

[www.motorbuch-versand.de](http://www.motorbuch-versand.de)



**640 LC4 Adventure**, blau, EZ 05/1998, 12800 km, incl. Tourensitzbank, Drehzahlmesser d. digitalen ersetzt, gültiger TÜV, allgemein guter technischer Zustand, 2390,- €. PLZ A-8853, Tel. 0043/664/2194146 **M2535752 P**

**SONDERANGEBOTE** **www.corbin.de**

**1190 Adventure**, grau, EZ 05/2013, 81054 km, 6999,- €. PLZ 88175, Tel. 0043/664/5317196 **M2534249 P**

**640 LC4**, schwarz, EZ 09/2004, 14000 km, 4000,- €. PLZ A-6065, Tel. 0043/650/3055242 **M2526308 P**

# 1 ANZEIGE 2 MÄRKTE

**6 Zeilen  
+ Foto Gratis**

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

Einmal schalten:  
**Print & Online** erscheinen schnell und kostenlos unter [www.1000PS.de](http://www.1000PS.de)

**PRIVATE  
ANZEIGE**

**FÜR ALLE, DIE GANZ VORN SEIN WOLLEN**

Neu! Jetzt mit • 32 Seiten mehr Inhalt • Neuem Supertest • PS-Projektbike • Kolumnen und vielem mehr ...  
 Hol es dir im Handel oder bestelle direkt online.  
 Als Heft oder E-Paper, [WWW.PS-ONLINE.DE](http://WWW.PS-ONLINE.DE)

**JEDEN MONAT NEU**



**LAVERDA**

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

**MOTO GUZZI**

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

**Stelvio 1200 8V NTX**, schwarz, 105 PS (77 kW), EZ 03/2013, 20115 km, 9800,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 - 21842 **M2303439 H**

**V85 TT**, gelb / weiß, 80 PS (58 kW), 12300,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 - 21842 **M2285604 H**

**Stelvio 1200 NTX**, orange, 105 PS (77 kW), EZ 04/2012, 25809 km, 8450,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 - 21842 **M2312752 H**

**California 1100 EV**, blau, 75 PS (55 kW), EZ 02/1998, 58850 km, 4200,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 - 21842 **M2303444 H**



**California 1100 i**, schwarz, 75 PS (55 kW), EZ 05/1997, 31600 km, 4900,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 - 21842 **M2279364 H**



**Bellagio Deluxe**, silber, EZ 03/2009, 40000 km, 6200,- €. PLZ A-9500, Tel. 0043/699/14899815 **M2534358 P**

**Bellagio 940**, grün, 75 PS (55 kW), EZ 03/2008, 26060 km, 15900,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 - 21842 **M2104826 H**

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

**MOTO MORINI**



**Moto Morini 350 Tank**, gebraucht, guter Zustand, € 198,-; Kolben neu mit K.-Ringen, Größe bis ø 64 mm, absolut letztes Schleifmaß beim Originalzylinder, Stückpreis € 155,-. Tel. + Fax 05037/978451 **X18666 P**



**Moto Morini Kurbelwellen**, neu und zum Aufarbeiten für 125 + 250 CC, nur noch Einzelstücke. Tel. + Fax 05037/978451 **X18668 P**



**Moto Morini Scheinwerfer**, kompl. mit Kabel, Marke Cev, € 198,-, Einzelstück! Tel. + Fax 05037/978451 **X18669 P**

**MV AGUSTA**



**Turismo Veloce 800**, rot, 110 PS (80 kW), EZ 07/2015, 21695 km, 8500,- €. PLZ 46286, Tel. 02369 - 21842 **M2273308 H**

**ABS defekt?**

www.rh.electronics.de



RH Electronics • Hauptstraße 18 • 82285 Hattenhofen • Telefon +49 (0)8145 99 76 50

**SUZUKI**

**GS / GSX / GSX-R '76 - '92**

Teile - Tuning - Restaurierung  
www.bikeside.de  
Tel. 07245/108823 • Fax 108824

**Bandit 1200S**, blau, EZ 05/2006, 40300 km, 2500,- €. PLZ 76227, Tel. 0176/30960213 **M2476527 P**



**SV 650**, Frauenfahrzeug, Bj. 01, 17000 km, mit Scheckheft, TÜV neu, reines Sommerfahrzeug, 2800,- €. Tel. 0157/31386829 **M2538086 P**

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



**Savage LS 650**, granit, EZ 04/1995, 28280 km, alles eingetragen, 5500,- €. PLZ 94121, st.dipas69@gmail.com **M2529267 P**



**GSXR 750 SRAD**, Sammlerfahrzeug, Bj. 1999, 31000 km, nur Schönwetterfahrzeug, f. Liebhaber, 2800,- €. wermo56@gmx.de, Tel. 0176/61729349 **M2538088 P**



**GSX-R 1000I5**, blau, EZ 04/2015, 6500 km, Rennstrecke, 8600,- €. PLZ A-8344, Tel. 0043/664/5203090 **M2516267 P**



**Bandit 1200S**, schwarz, EZ 05/2006, 43177 km, 3100,- €. PLZ 72348, Tel. 0152/34511175 **M2536590 P**



**GSX-S 750**, blau, EZ 04/2018, 3700 km, 7700,- €. PLZ A-6890, Tel. 0043/664/3062199 **M2536058 P**



**TRIAL**

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

**TRIUMPH**



**Trophy 1200**, EZ 1997, 42000 km, TÜV abgelassen, wird aber bei Verkauf neu gemacht, guter Allgemeinzustand, 72 kW bei 8000 U/min. Perfektes Tourenmotorrad mit Verkleidung und Koffern. 2750,- €. Tel. 08564/9639966, grobicad@gmx.de **M2538091 P**

**Speedmaster**, schwarz, EZ 05/2011, 18606 km, 5500,- €. PLZ 93092, Tel. 0151/54632049 **M2536069 P**

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

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

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

www.sbf-triumpmparts.de **X8434 H**

**Thunderbird 6T**, grau, EZ 07/1960, 500 km, 9500,- €. PLZ 26892, Tel. 04963/ 917681 **M2529403 P**



**Thunderbird LT**, weiß, EZ 09/2018, 15000 km, 17.850,- €. PLZ A-4844, Tel. 0043/676/4675881 **M2536644 P**

IHRE **KÄUFER**  
WARTEN  
SCHON

Einfach,  
schnell und  
treffsicher:

- Über 580.000\* potentielle Käufer
- Kaufkräftige Leserschaft
- 1-spaltige Anzeige: 60 mm, 4c, Preis: 597 Euro
- 2-spaltige Anzeige: 40 mm, 4c, Preis: 796 Euro

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

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

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

\*AWA 2020

**HÄNDLER  
ANZEIGE**



## VESPA



**GT 200 L**, grün, EZ 06/2004, 12000 km, 3690,- €. PLZ A-1220, Tel. 0043/664/6405191 **M2496231 P**



**Sprint 50 4T**, schwarz, EZ 04/2020, 4300 km, 2600,- €. PLZ A-4492, Tel. 0043/664/1457765 **M2535233 P**

## VETERANEN



**NSU Quickly-Teile** zu verk. Tel. 06135/1885 **X18662 P**



**NSU Quickly-Teile** zu verk. Tel. 06135/1885 **X18664 P**



**NSU Quickly-Sattel**, kompl. überholt u. einbaufertig zu verk. Tel. 06135/1885 **X18663 P**



**NSU Quickly-Räder**, kompl. überholt und einbaufertig zu verk. Tel. 06135/1885 **X18665 P**

## YAMAHA



**FJ 1200 Super Tourer Klassiker**, Bj. 1989, 81000 km, mit Scheckheft, an Liebhaber zu verk., 2500,- €. Tel. 0157/31386829 **M2538087 P**



**XJ 900**, schwarz, EZ 11/1991, 80000 km, 1250,- €. PLZ CH-9478, Tel. 0041/77/2295474 **M2371128 P**

[www.yamaha-frankfurt.de](http://www.yamaha-frankfurt.de) **X1457 H**



**XVS 650 Drag Star**, schwarz, EZ 03/1997, 42000 km, 5499,- €. PLZ A-6067, Tel. 0043/680/3171722 **M2536783 P**



**Suche Yamaha RD 250-500 LC**, auch zum Herrichten, bitte alles anbieten. Tel. 0152/59861338. **X18671 P**



**XT 350**, HU neu, EZ 07/88, 27 PS, 21000 km, 2200,- €. PLZ 91056, Tel. 0176/20386754 **M2535348 P**



**XV 1600 Wild Star**, Airbrush, EZ 03/2000, 79821 km, PLZ A-5273, Tel. 0043/680/2082338 **M2372364 P**



**XV 500 L Virago**, schwarz, EZ 04/1995, 31000 km, 2100,- €. PLZ A-8542, Tel. 0043/664/6018715771 **M2535403 P**

**Leichtkraftrad SR 125**, Bj. 97, Erstbesitz, 15000 km, scheckheftgepf., TÜV neu, Reifen neu, unfallfrei, 890,- €. Tel. 0170/8810471 **X18674 P**

**Tracer 9**, grau, 116 PS (85 kW), EZ 04/2016, 28000 km, 6499,- €. PLZ 72296, Tel. 07441/7943 **M2536608 P**

**WR 250 R**, blau, 32 PS (24 kW), EZ 07/2019, 3000 km, 6400,- €. PLZ A-3292, Tel. 0043/664/2265512 **M2528352 P**



**XV 500 L Virago**, neu aufbereitet, viele Teile NEU, Militär Beige, EZ 07/1997, 26000 km, 2790,- €. PLZ A-8472, Tel. 0043/677/62763801 **M2535886 P**

**FZ1 Fazer**, schwarz, EZ 04/2014, 16077 km, 6800,- €. PLZ 74336, Tel. 07135/5769 **M2491003 P**

**XVS 1100 Drag Star Classic**, EZ 05/2001, 33000 km, 5500,- €. PLZ 59519, Tel. 02924/9389798 **M2533056 P**



**XVS 650 CUSTOM BOBBER**, TOP Umbau, StVZO, EZ 06/97, 23000 km, 10.900,- €. PLZ 44309, Tel. 01520/9010653 **M2488822 P**

**FZS 600 Fazer**, blau, EZ 03/2002, 42368 km, 2300,- €. PLZ 76185, Tel. 0157/57827084 **M2533511 P**



**YZF-R6**, weiß, 120 PS (88 kW), EZ 02/2001, 58500 km, viele Extras, VB 2700,- €. PLZ 45476, Tel. 0176/45679829 **M2520358 P**

**Yamaha XT 500 gesucht** auch rep.-bed. Tel. 01522/1960023 **X18659 P**

## ZÜNDAPP

**Bin Sammler und suche alte ZÜNDAPP / BMW**, Motorräder der 30er/40er Jahre, evtl. auch als Gespann, auch Wehrmacht oder Zivil, bitte alles anbieten in jedem Zustand, auch defekt oder Teile. Tel. 0157/52316407 **X18637 P**

## FUEL BEREIT FÜR JEDES ABENTEUER



Das Magazin für Motorrad und Leidenschaft. **Jetzt im Handel oder im Abo.** Mehr unter [fuel-online.de](http://fuel-online.de). Customized by **MOTORRAD**

## BECKLEIDUNG



**Alpinestars Oscar**, Gr. 42, 70er, Innenschle, Länge 27 cm, 200,- €. Raum MSB. Tel. 0171/8177750 **P2263860 P**

## Die Airbag-Combi

Die GP1 AIR-TEC perfektioniert die bewährte Sicherheitstechnik von Schwabenleder durch ein integriertes Airbag-System. Das macht sie zu einer der sichersten Lederkombis auf dem Markt!

**MOTORRAD**  
BEST BRAND 2020  
Kategorie: Lederbekleidung

Made in Germany

**SCHWABENLEDER**

73650 Winterbach • Fabrikstr. 22 • Fon 07181/96 70 10 • Fax 96 70 22 • [www.schwabenleder.com](http://www.schwabenleder.com)  
Schwabenleder® Design-Studios: • 73650 Winterbach: Werksverkauf 07181/967010  
• 20097 Hamburg: Profil 040/ 23 09 59 • 48324 Sendenhorst: Christian Greiwe 02526/ 25 94  
• 50677 Köln: Motorrad Lust 0221/93707070 • 65549 Limburg: MCA Limburg GmbH  
06431/932561 • 79539 Lörrach: Hohmann 07621/43228 • 85276 Pfaffenhofen: Dittner  
08441/ 76 02 65 • 96253 Unterstemmau: Dippold 09565/1088 ... und bei: • 38126  
Braunschweig: Scheibner + Olk 0531/ 71448 • 53225 Bonn: Baldauf 0228/9454047

FÜR ALLE, DIE GANZ VORN SEIN WOLLEN

Neu! Jetzt mit + 32 Seiten mehr Inhalt + Neuem Superstext  
• PS-Projektbike • Kolumnen und vielem mehr ...  
Hol es dir im Handel oder bestelle direkt online.  
Als Heft oder E-Paper. [WWW.PS-ONLINE.DE](http://WWW.PS-ONLINE.DE)



JEDEN MONAT NEU



**FAHRWERK**

www.TwoWheel.de

X6801 H

**LITERATUR**

Orig. Werkstattbücher, Honda - Yamaha  
1970 - 2004! Tel. 02421/971361 v. 10-18 h  
X8785 P

**TEILE**

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



Motorrad- u. Moped-Lenker, neu, ab €  
40,-, Bowdenzugmaterial (Meterware) End-  
kappen, Einstellschrauben u. div. Tel. + Fax  
05037/978451 X18667 P

**VERKLEIDUNGEN**

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

**WERKSTATT**

**KÖSTER – Der Unfall-Spezialist**  
Der einzige von der HWK anerkannte Fachbetrieb  
Vertrauen Sie nur dem Spezialisten!



**Wir richten:**  
Alles mit unbegrenzter Garantie + Prüfzertifikat  
überwacht vom Dozenten der TÜV-Akademie  
Achtung! Reparatur nur ohne Motor freigegeben!  
Sonst ABE-Verlust!

- Stahlrahmen ab Bj. 1920 ab 70,- €
- Alu-Rahmen mit TÜV-Gutachten nur bei uns
- Lagersitze im Lenkkopf bei Alu- und Stahlrahmen mit TÜV-Gutachten
- Gabeln, Schwingen, Räder, Anbauteile
- Terminarbeit kurzfristig möglich.

Neuentwickelte Laser-Fahrwerksvermessung ohne  
Demontage, eine Investition für qualifizierte  
Schadenserkennung für jede Fachwerkstatt/SV-Büro

www.motorrad-koester.de  
Erfinder der  
Laserrahmenlehre  
GmbH  
Der Spezialist in Deutschland  
40 J. Jettinger Str. 10 · 89358 Kammeltal-Goldbach  
Telefon 0 82 25 / 8 35 · Fax 0 82 25 / 8 37

**BMW Motorrad**  
188 Seiten, Format 190 x 125 mm  
ISBN 978-3-613-03593-5 € 9,95  
Überall, wo es Bücher gibt,  
oder unter [www.motorbuch.de](http://www.motorbuch.de)  
Service-Hotline: 0711/98 80 99 85

**STAHLFLEX-BREMSLEITUNGEN**  
für alle Motorräder.  
Sofort lieferbar.  
Direkt vom Hersteller.

**ABE**



**Fischer-Hydraulik GmbH**  
Geißhaldenstr. 49, Bau 63 · 78713 Schramberg  
Tel. 0 74 22 / 24 05 19 · Fax 24 05 20

**ZUBEHÖR**

**wilbers.de**



Motorrad-/Quad-/Auto-Transportanhän-  
ger, Bj. 2000, TÜV u. Reifen neu, wenig  
benutzt, VB 2900,- €. Tel. 0157/31386829  
X18672 P

**WEB-BEKLEIDUNG**

[www.schwabenleder.de](http://www.schwabenleder.de)

[www.waco-der-lederschneider.de](http://www.waco-der-lederschneider.de)

**WEB-ZUBEHÖR**



**IHRE REISE ANGEBOTE**

- Hotels
- Pensionen
- Ferienwohnungen
- Reiseveranstalter...

**ITALIEN**



**BIKE HOTEL TORESELA GARDASEE**  
Perfekter MOTORRAD-Tourenstart, Gar.,  
Werk-/Waschecke. Tel. +39/0464/540030,  
[www.hoteltoresela.it](http://www.hoteltoresela.it) X18658 H



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

**Bücher:**

[www.motorbuch-versand.de](http://www.motorbuch-versand.de)

**Fragen Sie nach weiteren  
attraktiven  
Werbemöglichkeiten**

Kontakt:  
**Carmen Meister**  
Tel.: +49 711/182-1628  
[cmeister@motorpresse.de](mailto:cmeister@motorpresse.de)

**HIER HAT VORFREUDE VORFAHRT**

**30 Jahre MOTORRAD action team PROGRAMM 2021**  
Die schönsten Erlebnisse mit dem Motorrad  
REISEN TRAININGS EVENTS  
Das aktuelle Programm:  
Alle Reisen und Trainings  
Jetzt gratis bestellen!

PROGRAMM JETZT GRATIS BESTELLEN: MOTORRAD ACTION TEAM, 70162 STUTTGART  
+ TEL. 0711/182-1977 + E-MAIL [INFO@ACTIONTEAM.DE](mailto:INFO@ACTIONTEAM.DE)  
+ INTERNET EVENT.MOTORPRESSE.DE + ACTION TEAM AUF FACEBOOK

PARTNER: BRIDGESTONE, Metzeler, Wunderlich, YAMAHA



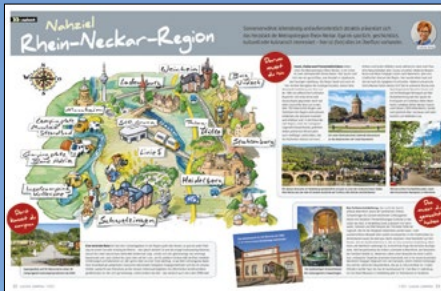
# Der perfekte Urlaub

für Camper und alle, die es werden wollen

**UNABHÄNGIG REISEN, DIE NÄHE ZUR NATUR GENIEßEN:**

Camping macht einfach Spaß – egal ob mit Zelt, Caravan oder Wohnmobil. CLEVER CAMPEN zeigt alles, worauf es ankommt: Einsteiger-Infos, Zubehör, Reise-Ideen, Praxis-Tipps, neue Campingmobile und Gebrauchte.

Die ganze  
Campingwelt  
in einem Heft  
5 x im Jahr



Jetzt am Kiosk. Oder heute noch bestellen!

Bestellservice, 20080 Hamburg, Telefon 07 11/32 06 90 50, E-Mail [bestellservice@dpv.de](mailto:bestellservice@dpv.de), [www.clever-campen.de](http://www.clever-campen.de)

CLEVER CAMPEN 3,70 € inkl. MwSt. zzgl. 2,00 € Versandkosten



## Mit Tränen unterm Helm

**Fünf Topseller im Vergleich**  
MOTORRAD 26/2020, S. 38

Im Interview zur KTM 390 Duke sagt Michael Emig, dass die meisten Käufer wohl maximal Ende 30 sind. Ich glaube, da liegt er etwas falsch. Ich habe nach 35 Jahren Abstinenz mit 58 wieder mit Motorradfahren begonnen und zur 390 Duke gegriffen. Ich weiß von vielen 390-Duke-Fahrern und -Fahrerinnen, die die 50 überschritten haben, auch aus der Facebook-Gruppe. Meiner Meinung nach haben ältere Motorradfahrer teilweise einfach abgerüstet und sind dann bei der 390 Duke gelandet, weil dieses Motorrad einfach Spaß macht. Die Aussage zu den Duke-Damen und zu den Wohnmobilbesitzern kann ich voll bestätigen. Auch ich habe vor, mir ein Wohnmobil anzuschaffen und möchte dann natürlich auch das Motorrad mitnehmen. Da ist die 390 Duke mit ihrem geringen Gewicht einfach für prädestiniert.

**Achim Grochowski, Hannover**

Im Interview mit Michael Emig vom Motorland Mannheim zu den aktuellen Verkaufszahlen der 390 Duke ist ihm ein kleiner Fehler unterlaufen. Er beklagt darin den mäßigen Absatz der KTM bei Fahrschulen aufgrund der 400-cm<sup>3</sup>-Prüfungsrichtlinie für A2-Prüfungsfahrzeuge. Anfang November hat der Bundesrat die Änderungen beschlossen, die bereits am Tag nach der Verkündung der Verordnung in Kraft traten. Somit dürfen auch Kraft-



Foto: Jörg Künstle

räder mit einem Hubraum von mindestens 250 cm<sup>3</sup> für die Ausbildung und Prüfung von Bewerbern der Klasse A2 eingesetzt werden. Ich habe mir daraufhin sofort eine 390 Duke beim Dealer des Vertrauens geordert. Diese Erneuerung der Regelung war meiner Meinung nach schon lang überfällig. Die Fahrlehrerkollegen und ich sind jedenfalls begeistert.

**Johannes Leinweber (Fahrlehrer), Neresheim**

In dem Beitrag könnt ihr euch nach all dem berechtigten Lob über die Interceptor den Hinweis auf die Himalayan also nicht verkneifen: „Arg knorrige Singles und arg schwache Enduros sind hierzulande eher Fanmaterial.“ Wer hier in Europa wie die Made im Speck lebt und schon vergessen hat, dass Motorräder nicht zwingend – auch wenn es noch so viel Spaß macht – 150 PS oder mehr brauchen und auch nicht mit reichlich Extras deutlich über 20000 Euro kosten müssen, dem seien ein paar Videos auf Youtube zu empfehlen, die diese „arg schwachen Enduros“ auf Touren durch den Himalaja zeigen. Auf Straßen, die die meisten 25000-Euro-„GSe“ nie in dieser „Qualität“ unter die Räder bekommen. Die auf Pässe über 5000 Meter hochkraxeln. Klaglos und sparsam. Wir sind zu schnell mit solchen Wertungen, Freunde.

**Volker P. Andelfinger, Annweiler**

Zu schreiben, dass ein Fast-zwei-Meter-Mann sich für eine Honda Rebel interessiert hat, kann ich mir nur sehr schlecht vorstellen. Ich selber (Frau 1,85 cm groß) musste auf einer Honda Rebel meine Fahrschulaufstiegsprüfung fahren, da meine Fahrschule nur dieses Modell für A2-Prüfungen zur Verfügung hat. Die Fahrstunden waren aufgrund dieses Modells schon

**Die kleine KTM 390 Duke ist der Verkaufshit der Mattighofener Motorradschmiede. Zu Recht, wie unsere Leser sagen. Und inzwischen darf sie dank Novelle auch als Fahrschulmotorrad eingesetzt werden**

schwierig, aber leider wurde es bei der Prüfung noch schlimmer. Nach bestandener Platzprüfung schoss mir ein Krampf in die rechte Hüfte und hielt bis weit nach der Prüfung noch an. Gott sei Dank habe ich die Prüfung bestanden (mit Tränen unterm Helm) und mir am selben Tag eine Honda NC 750 X gekauft – eine Wohltat.

**Angela Scheil, Rossau**

## Ein tolles Triple

**Unterwegs, südwestliche Dolomiten**  
MOTORRAD 1/2021, S. 90

Hut ab, ein toller Bericht von Dirk Schäfer. Tolle Fotos, Emotionen toll eingefangen, absolut professionell. Ich werde die Tour mit Sicherheit bald nachfahren. Bitte mehr solcher Berichte, das hilft uns über den Winter.

**Helmut Fuchs, Fürstenfeldbruck**

## Runtergeputzt

**MV Agusta Superveloce 800 Alpine**  
Neuheiten, [www.motorradonline.de](http://www.motorradonline.de)

Beim Lesen gingen mir ein paar Zahlen und das Stichwort „Preis-Leistungs-Verhältnis“ durch den Kopf: MV Agusta Superveloce Alpine, 147 PS, 88 Nm, trocken 173 kg, 240 km/h, 36300 Euro. Die Daten meines Mopeds, Neukauf 2006: 85 PS, 85 Nm, trocken 169 kg, 230 km/h, 5950 Euro. Für Solobetrieb habe ich von 169 kg auf 151 kg abgespeckt, auch um weniger zu putzen. Die nicht bezahlten 30000 Euro habe ich u. a. genutzt, um mehrfach nach Norwegen zu fahren – ohne Probleme und mit ungeheuer viel Fahrfreude auf kleinen skandinavischen Nebenstrecken. Insgesamt 40000 km und nur ein defektes Startrelais (19 Eu-

## Kontakt

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

### Post an die Redaktion

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

### Nachbestellung von Einzelheften

Telefon 07 11/32 06 88 99,  
Telefax 07 11/1 82-25 50.

Bitte Bankverbindung angeben.

### Ausverkauft, nicht gefunden?

Ihr Zeitschriftenhändler besorgt Ihnen MOTORRAD meist für den nächsten Tag. Einen Kiosk in Ihrer Nähe finden Sie unter [www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com)

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

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.



# POST

ro). Es ist ein echtes Brot & Butter-Moped, null Hightech, ohne ABS, ESP, ASR, XYZ: die SV 650 S von Suzuki. Niemand bewundert sie vor der Eisdielen, mein persönlicher Status erfährt keinerlei Aufwertung – und einige Superbike-Fahrer können in Kurven nicht folgen. Mein Resümee: Hab ich (für mich!) richtig gemacht. Aber über Geschmack wird ja auch nicht gestritten, jedem Tierchen sein Pläsierchen.

Volker Arians, Moers

## Anerkennendes Grinsen

Sonderheft für Abonnenten  
MOTORRAD 26a/2020

Als langjähriger (seit 43 Jahren) Leser Ihrer zugegebenermaßen sehr guten Zeitschrift muss ich tatsächlich jetzt mal etwas schreiben. In Ihrem launigen Bericht über die schöne Laverda schreiben Sie, dass in den 1970er-Jahren neben der Ducati 750 SS, der Laverda 750 SFC und der MV Agusta 750 S in Sachen „italienischer Sportmotor-

radbau“ nicht mehr geht. Da bin ich mir aber sicher, dass zumindest ein Motorrad existiert, das in der Liga ganz locker mitspielt. Nämlich die Moto Guzzi Le Mans 1, die ich seit 13 Jahren mit großer Freude artgerecht bewege. Ansonsten macht weiter so. Ach ja, das Wichtigste zum Schluss: Bleibt gesund!

Udo Stöhler, Billerbeck

Vielen Dank für das Sonderheft. Mit großem Interesse habe ich besonders die Berichte über King Kenny, Rossi, die TT-Marshals (ich war 1972 auf der TT!) sowie die R 80 G/S (zehn Jahre gefahren!) gelesen. Auch der Artikel über die Laverda SFC hat mich sehr interessiert, die ich in den 1970ern gerne besessen hätte. Vermisst habe ich aber, dass ihr nicht das Vorbild der Laverda, die Honda-C/CB-72-Modelle, erwähnt habt, an dem sich die Laverda-Erbauer ungeniert orientierten, was aber bei der Qualität und Innovation dieser damaligen Honda-Modelle auch verständlich war. Bei aller Italophilie, das C



Bereits zum zweiten Mal verabschieden wir uns bei unseren treuen Abonnenten mit einem exklusiven Sonderheft und den schönsten MOTORRAD-Stories aus dem Jahr. Und freuen uns gemeinsam mit ihnen auf die neue Saison 2021

## MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift

<http://www.motorradonline.de>

ISSN 0027-237 X

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Telefon Redaktion 07 11/1 82-11 46

Telefax 07 11/1 82-17 81

motorrad@motorpresse.de

Herausgeber: Paul Pietsch †, Ernst Troeltsch †

Redaktionelle Gesamtleitung der

Motorradgruppe und Chefredakteur:

Uwe Seitz

Stellvertretender Chefredakteur:

Jörg Lohse

Chef vom Dienst: Matthias Ackermann

Grafikleiter: Jörg Rettenmayr

Test + Technik: Dipl.-Verw.-Wirt (FH) Andreas

Bildl (Ltg.), Johannes Müller (i. V.), René Corraera,

Fabian Dresler, Stefan Glück, Jens Möller-Töllner,

Thomas Schmieder, Ralf Schneider

Testbetrieb:

Dipl.-Ing. (BA) Karsten Schwers (Ltg.),

Peter Klein, Sven Loll, Timo Morbitzer,

Sebastian Schmidt, Achim Steinmacher,

Gerry Wagner, Tobias Wassermann

Service: Jörg Lohse (Ltg.), Tobias Beyl,

Klaus Herder, Mona Pekarek

Unterwegs & Gebrauchtmot:

Thorsten Dentges (Ltg.), Ferdinand

Heinrich-Steige

News & Magazin: Stefan Kaschel (Ltg.),

Brigitte Haschek, Mike Schümann

Sport: Peter Mayer

Produktion: Matthias Ackermann (Ltg.),

Stefan Widmann, Petra Wiesner

Grafik-Pool: Jörg Rettenmayr (Ltg.),

Stefan Weber (i. V.), Elke Hermann, Harald Hornig,

Andrea Lehre, Beatrice Mebarek, Sonja Pfeiffer,

Katrin Sdun, Thomas Waldhauer, Alexandra

Werner, Claudia Werel

Bildredaktion: Yvonne Hertler (verantwort.)

Archiv und Dokumentation: Ralph Söhner

Repro: Titel und Druck-Vorstufe Stefan Widmann

(Ltg.), Petra Wiesner, Bilder im Innenteil

Otterbach Medien KG GmbH & Co., 76437 Rastatt

Sekretariat: Iris Heer

Redaktionsleiter MOTORRAD Classic:

Ulrich Holzwarth

Redaktionsleiter PS: Uwe Seitz

Redaktionsleiter Fuel: Rolf Henniges

Redaktionsleiter Ride: Markus Biebricher

MOTORRAD Spezialausgaben: Gerd Mayer

MOTORRAD online:

Ulrich Baumann, Dina Dervisevic,

Jens Kratschmar

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Fotografen: fact (factstudio.de), Flash Art,

Rossen Gargolov (r-photography.info),

Yvonne Hertler, Markus Jahn (markus-jahn.com),

Zsnap/Friedemann Kirn (Zsnap.com),

Jörg Künstle (jkuenstle.de), Katrin Sdun,

Stefan Wolf (wolfpix.de)

Ständige Mitarbeiter Inland: Toni Börner,

Klaus H. Daams, Jo Deleker, Gerhard Eisenschink,

Friedemann Kirn, Stefan Kraft (Zeichnungen),

Didi Lacher, Christian Pfeiffer, Dirk Schäfer,

Anke Wieczorek

Ständige Mitarbeiter Ausland:

Eva Breutel (Italien), Pavel Husak (Tschechien),

Christian Lacombe (Frankreich), Imre Paulovits

(Ungarn/Polen/Tschechien), Franck Péret

Redaktionstechnik: Valentino Bisanzio (Ltg.),

Kai Fischer, Michael Fischer, Michael Kowolik,

Wolfgang Krauter

MOTORRAD action team: Monika Brenner

(Ltg.), Conny Barth, Normann Broy, Rainer

Froberg, Christine Heuschele, Darja Kasakova,

Franziska Kieslinger, Dipl.-Bw. (FH) Daniel

Lengwenus, Carolin Sack, Regina Trieb

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart,

Postfach: 70162 Stuttgart,

Telefon 07 11/1 82-01, Telefax 07 11/1 82-13 49

Geschäftsführer:

Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

Publisher: Benjamin Pfalzgraf

Produktmanagement Digital Products:

Marcel Leichsenring, Maximilian Münzer

Anzeigenseiter: Marcus Schardt;

verantwortlich für den Anzeigenteil:

Carmen Brix, Telefon Anzeigen:

07 11/1 82-1 88, Telefax 07 11/1 82-13 49

Vertrieb: Einzelverkauf und Abonnentenbetreu-

ung durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH

Abonnement-Service:

20080 Hamburg, Telefon 07 11/32 06 88 99

Telefax 07 11/1 82-25 50, motorrad@dpv.de

Herstellung: Jens Müller (Ltg.)

Druck: Prinovis Dresden GmbH & Co. KG,

01129 Dresden

Printed in Germany

Syndication/Lizenzen:

Motor Presse Stuttgart, Syndication/Lizenzen,

Telefon 07 11/1 82-23 79, E-Mail: order@mpi.de

MOTORRAD erscheint 14-tägig freitags.

Lieferung durch den Verlag, Post, Buch-

und Zeitschriftenhandel.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der

Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können

in einem solchen Fall nicht anerkannt werden.

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für

unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und

Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.

Weitere Objekte der Motorrad-Zeitschriften-

gruppe der Motor Presse Stuttgart:

PS – sport motorrad magazin; MOTORRAD Classic

– Youngtimer, Oldtimer, Szene, Markt; MOTORRAD

KATALOG; FUEL; Ride

Bezugspreise: Einzelpreis 4,50 Euro;

MOTORRAD im Abonnement: Preis für zzt. 26

Ausgaben (inkl. Sonderheften zum Preis von zzt.

4,23 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland:

110,00 Euro (Österreich: 128,40 Euro, Schweiz:

177,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage)

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikula-

tionsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben) mit

einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am

Kiosk zum Preis von 70,20 Euro (Österreich: 77,00 Euro,

Schweiz: 112,32 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage)

ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro


Kombi-Abo: MOTORRAD und MOTORRAD Classic

im Kombiabo mit rund 15 % Preisvorteil: zzt. 26

Ausgaben MOTORRAD + zzt. 10 Ausgaben

MOTORRAD Classic für 144,30 Euro (Öster-

reich: 165,50 Euro, Schweiz: 233,20 SFR;

übrige Auslandspreise auf Anfrage) 

Anzeigenpreisliste Nr. 66. Bei Anzeigenaufträgen

aus dem Ausland Vorkasse. Gerichtsstand Stuttgart.

MOTORRAD (USPS no 0012222) is published

bi-weekly by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.

KG. K.O.P.: German Language Pub., 153 S Dean St,

Englewood, NJ 07631. Periodicals postage is paid at

Englewood, NJ 07631 and additional mailing

offices. Postmaster: Send address changes to:

Motorrad, GLP, P.O. Box 9868, Englewood, NJ 07631.

**Weltweite Kompetenz.** Die Motorrad-Zeitschriften der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität. Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in 12 Ländern Europas Titel, die eng zusammenarbeiten.





steht für Kompetizione, aber auch ein wenig für Copy-tizione. Übrigens, meine CB 72 habe ich seit 1968 heute noch. Ich wünsche euch ein gesundes, coronafreies Jahr mit vielen unfallfreien Kilometern.

Hans Kallenbach, per E-Mail

Danke für die schöne Überraschung mit dem Sonderheft, mit dem ihr bei mir erst mal einen kleinen Schrecken erzeugt habt – sind da schon wieder 14 Tage rum? Das Heft war prall gefüllt mit tollen Geschichten etc. Aber das Beste war, tut mir leid für euch Redakteure, die letzte Seite. Die habe ich natürlich zuerst gelesen und mich schlapp gelacht. Mensch, der Holger Aue kennt sich auch gut aus in den Situationen von langjährigen Paaren. Genauso könnte es mir auch ergehen. Selbst meine bessere Hälfte konnte sich ein anerkennendes Grinsen nicht verkneifen. Also bitte weiter so! Und viele Grüße an den Herrn Aue!

Frank Raupach, Dresden

## Gummibärchen-Schmuggel

Intern, Heftversand nach China

MOTORRAD 26/2020, S. 12

Als ich vor 30 Jahren in China gearbeitet habe, hatte meine Frau die Idee, mir MOTORRAD und Gummibärchen zu schicken. Die Sendung kam nie an. Ob die Zeitschriften in falsche Hände gefallen sind und die Chinesen so mit der Entwicklung der aktuell aus China kommenden Motorräder starteten? Hoffentlich aber sind dem Zöllner die Gummibärchen tief im Hals stecken geblieben.

Leonhard Kessler, Gengenbach

## Erlebnis Motorradfahren

Topseller im Vergleich, Kolumne

MOTORRAD 26/2020, S. 38, 80

Ich wollte mich nur für das letzte Heft bedanken. Es war unterhaltend, die Ausgabe zu lesen. Gerade in diesen trüben Zeiten habt ihr es verstanden, den Geist wandern zu lassen. Insbesondere der Artikel über die fünf Verkaufshits im Vergleich und die Kolumne verstanden es, Emotionen zu transferieren. Und ich denke, auch darauf kommt es beim Motorradfahren an, sonst kann ich auch besser Autofahren oder laufen. Aber „Mopedfahren“ ist nun mal auch eine Freizeitsache, da kommt es auf Empfindungen und Erlebnisse an. Macht weiter so, auf dass das Jahr 2021 deutlich besser wird – ich freue mich schon mit euch darauf!

Oliver Bauch, per E-Mail

## COMMUNITY



# Ein Boxer-Winter-Blues

*Der Boxer läuft zur Zeit nicht mehr, steht in der Garage, müd' und schwer.  
Saubere geputzt und blank gewienert, er der nächsten Fahrt entgegenfiebert.*

*Die Nächte nun unendlich lang, die Tage kurz, kaum von Belang.  
Kerzenlicht die Stube erhellt, oh, wie trist ist nun die Welt.*

*Seit November steht er, treu und brav, hält den verdienten Winterschlaf.  
Das Thermometer fällt und fällt, winterlich zeigt sich uns die Welt.*

*Vor mir, in der Garage, steht er nun und muss den ganzen Winter ruh'n.  
Das Ladegerät hält die Batterie am Leben, welche schöne Zeit hat er mir stets gegeben.*

*Sehr lange schon steh ich vor ihm, würd' doch so gern am Gashahn zieh'n.  
Aber langsam wird es mir zu kalt, die Kälte kriecht durch jeden Spalt.*

*Die Decke breite ich über ihm aus, schwermütig geh' ich Richtung Haus.  
Den Kopf gesenkt, lauf ich durch den Garten, die Gedanken sind bei vielen Fahrten.*

*Ach, wie war's im Sommer doch so schön, mit dem Boxer auf Kurvenjagd zu gehen.  
Schleswig-Holstein mit seinen tollen Straßen lädt den Boxer ein, nicht nur zum Rasen.*

*Schöne Pausen mit Brötchen und frischem Fisch und dazu den Pott Kaffee auf dem Tisch.  
Nach herbem Fahrtwind in reiner Meeresluft genießen wir Matjesbrötchen und Kaffeeduft.*

*Kappeln, Rastorf, Kollmar, Plön und noch viel mehr haben wir geseh'n.  
Oft lachend wir zusammensaßen, uns nicht nur mit Benzingesprächen befassten.*

*Doch nun ist es kalt, kein Kumpel zu seh'n, allein vorm Haus sieht man mich steh'n.  
Frost und Dunkelheit, die Hunde kletten, wie war's noch früher, ... zum Elefantentreffen ...?*

*Das Herz wird langsam wieder schwer, keine Motorradkilometer mehr.  
Es hilft nichts, es heißt noch lange warten, erst im Frühjahr kann der Boxer starten.*

*Doch Weihnacht wird vergeh'n, auch Jahreswende, bald hat das Warten sein befreiendes Ende.  
Dann in die Garage, die Decke gerafft, den Motor an ... es ist geschafft!*

*Und nun, oh, welche große Freud', tief und dumpf der Boxer grollt, rund läuft er, tief, mit donnerndem Sound,  
ist er vielleicht nicht doch zu laut?*

*Jetzt geht es los, mit enormem Schub, wie ein Katapult, Mann, tut das gut!  
Gelohnt hat sich die lange Wartezeit, das Grinsen wird nun äußerst breit.*

*Ach, wie schön ist doch das Leben, lass es ruhig Corona geben.  
Corona hin, Corona her, mich juckt das nun nicht mehr.*

*Schleswig-Holstein, keine Kurve wird verpennt, der Boxer grollt, protzt mit seinem Drehmoment.  
Mit diesem Kraftrad durch den wahren Norden, oh, wie wohl fühl' ich mich und – geborgen!*

*Jetzt geht es wieder richtig rund, zum Lächeln verzieht sich breit der Mund.  
Auch die Kumpels sind wieder da, endlich bin ich ihnen wieder nah!*

*Motorradfahrer, seid ruhig stolz, ihr seid geschnitzt aus hartem Holz!  
Fahrt allein oder im Konvoi, wir sind und bleiben ewig treu!*

**Bernhard Jänicke, Heidmühlen**



Foto: Jörg Künstele



# Fahren auf Sicht

**Nach großer Unsicherheit im Frühjahr war im Sommer trotz Corona wieder vieles möglich, auch ein fast ganz normaler Urlaub. Für Reisen und Wochenendtouren in diesem Jahr gibt das Hoffnung, aber noch lange keine Planungssicherheit.**

**D**as Motorrad wartet komplett durchgecheckt in der Garage. Geputzt, frisches Öl, neue Reifen. Vielleicht gab's zu Weihnachten mal wieder einen neuen Helm und so langsam reicht es auch, in Heften oder bei Youtube immer nur anderen beim Reisen zusehen zu können. Am liebsten sofort Zahnbürste, Ersatzwäsche und Ladekabel in die Gepäckrolle schmeißen und raus, egal wohin. Hauptsache weiter als nur bis zur Arbeit oder zum Café! Sofern es mal wieder wärmer wird, warm genug, um das Thermofutter endlich wegzupacken.

Die Magie des Reisens beginnt mit der Vorfreude und der Planung. Aber wohin fahren, wenn man nicht planen kann? Am einfachsten haben es alle, die schon immer gerne spontan und dank Zelt und Schlafsack nahezu unabhängig verreist sind. Für Urlaube im Ausland, geführte Touren oder Fernreisen könnte es dagegen auch nächstes Jahr abenteuerlich bleiben. Immerhin: Nach den teilweise chaotischen ersten Wochen des vergangenen Sommers hatten sich pünktlich zur Ferienzeit so etwas wie Routinen und Konzepte etabliert. Nachdem die Grenzen wieder geöffnet wurden, war Reisen innerhalb der Europäischen Union fast ohne Einschränkungen möglich. Innerhalb Deutschlands sowieso. Die Hygienemaßnahmen mit Abstand und Maske galten fast überall, vereinzelt (z. B. in Griechenland oder Kroatien) sorgte eine Registrierungspflicht für eine längere Einreiseprozedur. Vieles ließ sich jedoch vorab im Internet ausfüllen. Hotels, Restaurants, Sehenswürdigkeiten und Fähren konnten wie gewohnt besucht und genutzt werden. Nur die Maske symbolisierte auch dort die aktuellen Zeichen der Zeit.

Trotzdem ein Segen für die stark vom Tourismus abhängige Wirtschaft vieler südlicher Länder. Größere Hindernisse, beispielsweise für Balkanreisende, war dagegen der Nachweis über einen negativen (maximal zwei Tage alten) Corona-Test, den Montenegro, Slowenien oder Österreich bei der Einreise verlangten. Was in der Praxis mal strenger, mal gar nicht durchgesetzt wurde. Manche Länder blieben dagegen bis heute weitgehend verschont oder haben die Verbreitung des Virus schnell eindämmen können. In diesem Fall gilt mitunter Deutschland als Risikogebiet, die Quarantäne wird zur Pflicht im Urlaub, und nicht danach. Hoffnung geben dagegen Impfstoffe, die bereits verabreicht werden oder kurz vor der Zulassung stehen, sowie die Erfahrungen des letzten Sommers. Trotzdem wird auch im Jahr 2021 alles etwas anders bleiben, ein Motorradurlaub aber vermutlich möglich sein. Vielleicht woanders als geplant. Auf den kommenden Seiten haben wir für Sie ein paar Vorschläge für alle Szenarien gesammelt. Damit wollen wir nicht nur die Lust aufs Reisen befeuern, sondern gleichzeitig einladen, flexibel zu sein und vielleicht sogar das Privileg des Reisens wieder stärker wertzuschätzen. Etwas Neues lässt sich auch unabhängig von großen Entfernungen entdecken. Egal ob für All-Inclusive-Tourenfahrer, minimalistische Abenteurer oder Sporttouristen – es gibt genug Alternativen, hinter denen sich vielleicht sogar ein bisher verkanntes Traumziel verbirgt. ■



Autor: Ferdinand Heinrich-Steige  
[ferdi@motorradonline.de](mailto:ferdi@motorradonline.de)

Fotos: Yvonne Hertler, Dirk Schäfer







# Touren in Deutschland



## Mein Reise-Tipp: Bayern



Ferdinand Heinrich-Steige,  
Reise-Redakteur **MOTORRAD** und **RIDE**

**U**rlaub daheim, warum eigentlich nicht? Der Freistaat an sich ist dafür alles andere als ein Geheimtipp, wird aber (nicht nur in touristischer Hinsicht) oft auf die Alpen oder die Landeshauptstadt reduziert. Dabei unterscheidet sich der Rest teilweise deutlich von der idyllischen, aber mitunter überlaufenen Bergwelt. Franken zum Beispiel, das nicht nur kulinarische Eigenheiten zu bieten hat. Spür- und sichtbar wird das bei einem Spaziergang durch die schöne Nürnber-

ger Altstadt. Von dort ist es nicht weit in die Fränkische Schweiz mit ihren Kurven und markanten Felsformationen. Entspannt, ursprünglich und mitunter sehr preiswert geht es auch in der Oberpfalz oder in Niederbayern zu. Wer Kurven im Überfluss sucht, findet diese auch im Bayerischen Wald, dessen grüne Hügel schon von Weitem sichtbar sind. Wenn es Sie doch in die Alpen zieht, können Sie sich mit einem dieser Vorschläge zumindest die An- oder Abreise versüßen. Die über ganz Bayern verteilten Brauereien bieten oft eine Besichtigung mit Bierprobe an, unbedingt einplanen! **Tourenvorschläge für die deutschen Alpen gibt es in RIDE Ausgabe 4. Infos und versandkostenfreie Bestellung: [www.motorradonline.de/ride](http://www.motorradonline.de/ride)**





## Hessen

**D**as zentral gelegene Bundesland ist eine willkommene Abwechslung zu überlaufenen Alpenpässen. Hessen hat vielleicht keine hohen Berge, aber trotzdem eine abwechslungsreiche Landschaft zu bieten. Und dank Mittelgebirgen wie Rhön, Knüllgebirge und Taunus auch jede Menge Kurven. Der höchste Punkt, die Wasserkuppe, kommt immerhin auf 950 Meter. Auch der Odenwald liegt teilweise in Südhessen, ein bekanntes Kurvenrevier, dementsprechend gibt es viele (temporäre) Streckensperren für Zweiradtouristen. Mit Weinanbau, Fachwerk, Schlössern und Thermen ist das Ausgleichsprogramm aber sehr abwechslungsreich. **Eine Auswahl der Möglichkeiten zeigt [www.hessen-tourmisus.de](http://www.hessen-tourmisus.de), unter der Adresse [www.motorradonline.de/hessen](http://www.motorradonline.de/hessen) haben wir Tourenvorschläge zusammengefasst.**



## Rheinland-Pfalz

**M**ittelgebirge prägen auch Rheinland-Pfalz, durch deren Täler schieben sich Rhein, Mosel, Saar und Lahn. Aber auch ein großer Teil der Eifel liegt in Rheinland-Pfalz, so auch die berühmte Nordschleife. Für Kurvenspaß kann man jedoch auf die berühmtesten Touristenfahrten auf der Rennstrecke verzichten: Eifel, Westerwald und die Auffahrten links und rechts der Flüsse bieten genug Abwechslung. Das gilt auch für das kulturelle Angebot, das hier oft direkt auf der Strecke liegt. Zahlreiche Schlösser und Burgruinen folgen dem kurvigen Verlauf der Wasserstraße, ebenfalls erfahrbar ist die Deutsche Weinstraße. Viel mittelalterliches Fachwerk, die Loreley und noch erhaltene Bauten der Römer (z. B. Trier) sind ebenfalls einen Abstecher wert. **Tourenvorschläge zum Pfälzerwald unter [www.motorradonline.de/tourentipp-pfalz](http://www.motorradonline.de/tourentipp-pfalz)**

## Thüringen

**S**chleizer Dreieck und Rostbratwürste – klar, aber Motorradfahrer können in Thüringen noch einiges mehr entdecken. Neben Rennsteig, Schlössern, Museen und der Wartburg in Eisenach lockt auch das sehenswerte Weimar mit Klassik genauso wie mit Bauhaus. Sicherlich auch interessant ist die lebendige Universitätsstadt Jena mit viel alternativer Kunst und Kultur. Wer statt Kultur lieber Kurven entdeckt, findet diese im Kyffhäuser, im Thüringer Wald, im Westen in der Rhön oder im nördlich beginnenden Harz. Ein letztlich überzeugendes Argument für alle, die noch nie dort waren: Thüringen ist aus praktisch jeder Richtung relativ schnell zu erreichen. **Einige Tourenvorschläge bietet die Website [www.thueringen-entdecken.de](http://www.thueringen-entdecken.de), inklusive GPX-Daten, Sehenswürdigkeiten und Kartenausschnitten.**



## Mecklenburg-Vorpommern

**I**m Norden gibt es keine Kurven? Es dürften zumindest deutlich weniger sein als in Mittel- oder Süddeutschland, was aber nicht heißt, dass sich eine Motorradtour in den Norden nicht lohnt. Enduristen sind die teilweise sandigen Landschaften Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns noch am ehesten geläufig, und auch der Trans-Euro-Trail verläuft durch das Bundesland an der Ostsee. Eine geringe Bevölkerungsdichte und viel ursprüngliche Natur können eben auch sehr anziehend wirken. Auch ohne Enduro lassen sich Müritz und umliegende Seen auf Plattenwegen und staubigen Pisten erkunden. Wer bis an die Ostsee fährt, sollte gleich noch die tolle Insel Rügen zu seiner erlesenen Reiseziele-Sammlung hinzufügen. **Die Webseite [www.motorrad-mecklenburg.de](http://www.motorrad-mecklenburg.de) bietet Tourenvorschläge und GPX-Daten.**





# Urlaub in Europa

## Mein Reise-Tipp: Kreta-Adventure-Riding



Markus Biebricher, Redaktionsleiter RIDE

Die Faszination der größten griechischen Insel liegt in ihrer ungeheuren Vielfalt: Grandiose Küstenstraßen steil über dem Meer oder nah am Sandstrand, vier über 2000 Meter hohe Gebirgszüge, tiefe Schluchten, fruchtbare Ebenen, einzigartige Küstenlandschaften, quirlige Städte, pittoreske Dörfer und Klöster, in denen die Zeit stehen geblieben ist. Dazu die Menschen, die gastfreundlich und hilfsbereit sind, aber auch keinen Hehl aus ihrem Stolz machen, den sie sich zu Recht in einer bewegenden Geschichte erworben ha-

ben. Für Motorrad-Touristen bedeutet Kreta: Fahrbahnbeläge von schlimm bis supergut, legales Offroaden auf spannenden Pisten bis hin zu Sandsektionen und Steilpassagen, die Können und Mut erfordern. Außerdem exzellente Küche, würzige Weine, kulturelle Highlights und zahlreiche Möglichkeiten zu alternativen Aktivitäten. In Summe macht Kreta nicht nur Stollenritter und Kurvenkratzer, sondern auch jede andere Form von Fahrernaturen glücklich, selbst Einsteiger und Cruiser-Piloten. Unser Tipp: die Südküste. Dann ist da noch Yannis Michalakis, der Beste unter Kretas Motorradvermietern: bestes Material, faire Preise, top Pannen- und Airportservice, total nett und der deutschen Sprache mächtig. Infos: [www.eurodriver.gr](http://www.eurodriver.gr)







## Schweden

**E**s muss ja nicht immer bis ans (norwegische) Nordkap gehen. Schweden hat viel Wildnis mit scheinbar unendlichen Wäldern und Seen zu bieten und ist dabei nur spärlich besiedelt. Das traditionell skandinavische Jedermannsrecht macht das Land besonders attraktiv für Camping-Touren, denn Wildzelten ist dadurch für ein bis zwei Nächte fast überall möglich. Auf die gut ausgebauten Straßen ist man dabei nicht unbedingt angewiesen, wer möchte, kann das Land auch offroad von Süd nach Nord auf dem Trans-Euro-Trail (TET) erkunden. Die Anfahrt ist über Dänemark oder mit etwas längeren Fahrverbindungen von deutschen Häfen aus möglich. Einen Umweg über Stockholm oder andere sehenswerte Städte sollte man unbedingt einplanen. **Verlauf und Impressionen des TET Schweden unter [transeurotrail.org/sweden](http://transeurotrail.org/sweden)**



## Rumänien

**R**umänien ist ein beliebtes Ziel für ausgiebiges Endurowandern. Die ursprüngliche Landschaft und die von Enduristen goutierten (Mäßig-)Zustände mancher Straßen machen das Land zu einer Alternative für Offroad-Trips und Fernreisen auf anderen Kontinenten. Wem das zu soft ist, kann über eine Teilnahme an der Red Bull Romaniacs Rallye nachdenken, die wie letztes Jahr auch 2021 stattfinden soll. Wer lieber auf Asphalt bleibt, genießt schöne Strecken entlang der Donau oder auf siebenbürgischen Pässen, auch die Städte wie Bukarest, Sibiu und Brasov sind mindestens einen Zwischenstopp wert. Genauso wie die zahlreichen Schlösser und Burgen, die Rumänien und Graf Vlad so berühmt gemacht haben. **Geführte Touren und viele (deutschsprachige) Informationen bietet die Webseite [romotour.ro](http://romotour.ro)**

## Großbritannien

**B**rexit hin oder her, das Vereinigte Königreich ist nach wie vor eine längere Anfahrt und Reise wert. England, Wales, Schottland und Nordirland sind landschaftlich und kulturell sehr abwechslungsreich. Von den steil aufragenden Kalkfelsen der Südküste über Singletracks, die durch sanfte, grüne Hügel führen, bis hin zur schroffen Landschaft Schottlands gibt es viel zu sehen. An den gefürchteten Linksverkehr gewöhnen sich auch Kontinentaleuropäer schnell, Küche und Wetter sind besser als ihr Ruf. Im Land von Bed & Breakfast findet man überall günstige Unterkünfte, an Sehenswürdigkeiten aus allen Epochen mangelt es sowieso nicht. **Die Tourist Trophy auf der Isle of Man wurde für 2021 abgesagt. Mietbikes und geführte Touren zu anderen Zielen gibt es bei [rentamotorcycle.co.uk](http://rentamotorcycle.co.uk) oder [www.edelweissbike.com](http://www.edelweissbike.com)**



## Korsika

**G**ilt vielen als schönste Insel des Mittelmeers: Korsika. Haben dennoch nicht alle auf ihrem Reise-Radar. Und wer einmal dort war, wird garantiert wiederkommen. Die Anreise per Fähre gelingt am schnellsten über Genua oder Livorno in Italien, ist aber auch von Südfrankreich (Marseille) aus möglich. Einmal angekommen, überzeugt die Insel schnell mit ihrem speziellen Charakter, ist wild und zerklüftet, aber auch sanft, malerisch, geschichtsträchtig und in jedem Falle spannend. Für frühe Saisonstarts bestens geeignet, es empfehlen sich sonst die Monate Mai und Juni sowie September und Oktober. Im Juli/August ist die Insel voller Touristen. **Direktflieger sparen sich eine lange Anfahrt und mieten sich ein Motorrad, etwa bei [www.tramare-monti.com](http://www.tramare-monti.com), geführte Touren gibt es z. B. bei [www.inroad-motorradtouren.de](http://www.inroad-motorradtouren.de)**





# Reiseziele weltweit



## Mein Reisetipp: Namibia-Adventure-Riding



**Daniel Lengwenus, der Reiseonkel vom Action Team:**

In Zeiten wie diesen ist man froh, wenn Corona mal keine prominente Rolle spielt. In Namibia liegt die Inzidenz zum Zeitpunkt des Schreibens dieses Artikels unter 50. Sollte im Land, doppelt so groß wie Deutschland mit gerade mal zwei Millionen Einwohnern, dieser Wert nicht gehalten werden, kann man sich dennoch viel freier bewegen als in der Enge des dicht besiedelten Europas. Daher ist auch und gerade in der Pandemie Namibia ein befreiendes Reiseziel. Hier führen ewig lange Gravel Roads durch fantastische, teils surreal anmutende, einsame Landschaften zu besonderen Na-

turwundern wie dem Etosha Nationalpark mit beeindruckender Fauna, den hohen Dünen des Namib-Naukluft Parks, dem menschenleeren Kaokoveld, den steinzeitlichen Felsgravuren bei Twyfelfontein oder zu den Schluchten des Fish River Canyon, um nur einige zu nennen. Es gibt so vieles zu entdecken in diesem vermeintlich öden Wüstenstaat. Keine Lust auf Camping? Wunderbare Lodges bieten gediegene Unterkünfte an den schönsten Plätzen. Auf von dort geführten Safaris kommt man der vielfältigen Tierwelt ganz nah. Beim MOTORRAD action team kann man sich je nach Interessenlage aus verschiedenen Touren die passende herausuchen. Detaillierte Infos der Tourvarianten: <https://event.motorpresse.de/motorrad/reisen/fernreise> oder [info@actionteam.de](mailto:info@actionteam.de)





## Japan

**F**ür viele ein wirkliches Traumziel, liegt es doch auf der anderen Seite der Welt. Flüge sind teuer und sollten daher möglichst früh gebucht werden. Das facettenreiche wie manchmal skurrile Land ist schwer in einem Satz beschrieben. Das Inselreich punktet auf jeden Fall mit einer unglaublichen Vielfalt an Natur und Kultur. Essen und Trinken kann zwar sehr speziell, exquisit und teuer sein, doch es gibt auch traditionelle und bodenständige Bierhäuser. Die Hauptstadt Tokio: eine unglaubliche Metropole mit einem irren Mix aus futuristischen Wolkenkratzern und dichtem Gedränge, aber auch beeindruckenden Tempelanlagen rund um den Kaiserpalast. Motorradfahren ist im Land der Big Four natürlich auch ein großes Thema, der Verkehr sehr diszipliniert. **Verschiedene Motorräder sind bei [www.rental819.com](http://www.rental819.com) landesweit mietbar.**



## Indien

**D**er indische Subkontinent ist groß und gleichermaßen vielfältig, viele Motorradreisende zieht es jedoch nach Nordindien, genauer gesagt in die luftigen Höhen des Himalaja. Straßenzustand und Verkehr sind wie der abnehmende Sauerstoffgehalt Gewöhnungssache. Auch der Magen muss sich eventuell an die indische Küche gewöhnen. Zwar ist das Land auch Ziel oder Zwischenstopp vieler Weltreisender, einfacher geht es jedoch mit gemieteten und robusten Royal Enfields, die hier neben allen möglichen Dreirädern und Zigtausenden 125ern zum Inventar gehören. Auch Reisen in grünere Landesteile (etwa Südindien) sind erlebnisreich und gleichermaßen unvergesslich. **Enfield-Touren zum Himalaja oder in Südindien sind z.B. unter [www.classic-bike-india.de](http://www.classic-bike-india.de) oder [www.gs-sportreisen.de](http://www.gs-sportreisen.de) buchbar.**

## Chile

**W**er dieses unbeschreibliche Land beschreiben will, braucht Superlative. Kein Wunder, denn Chile misst von Norden nach Süden 4200 Kilometer, während es im Schnitt nur 200 Kilometer breit ist. Das heißt, Motorradreisende können an nur einem Tag sowohl höchste Andenpässe als auch dramatische Pazifik-Küsten erleben. Alle denkbaren Landschaftsformen und Klimazonen sind in diesem Staat komprimiert, der zu den fortschrittlichsten Südamerikas gehört: im Norden Vulkane wie der Ojos del Salado und Wüsten wie die Atacama oder Traumpässe wie der Aqua Negra, im Süden Seen, Wälder, Gletscher und Gebirgsstöcke wie der Torres del Paine. **Infos zu Touren und Mietbikes finden Sie z.B. unter [www.gs-sportreisen.de](http://www.gs-sportreisen.de); [www.horizonte-tours.com](http://www.horizonte-tours.com); [patagoniarider.com](http://patagoniarider.com) oder [motoaventura.cl](http://motoaventura.cl)**



## USA

**D**ie Vereinigten Staaten bieten auch zum Thema Motorradreisen nahezu unbegrenzte Möglichkeiten. Landestypisches Cruisen auf der alten Route 66 oder entlang der Ost- oder Westküste ist genauso möglich wie spannende Offroad-Abenteuer, die von Küste zu Küste und damit durch unterschiedliche Klimazonen führen. Beispiele für diese einzigartigen, in Europa undenkbareren Routen sind die Backcountry Discovery Routes ([ridebdr.com](http://ridebdr.com)) oder der Trans America Trail ([www.transamtrail.com](http://www.transamtrail.com)). Ein in Amerika gemietetes Bike vereinfacht den Urlaub deutlich, das Verschiffen des eigenen Motorrads lohnt erst ab mehrwöchigen Trips. **Eine geführte 14-tägige Tour durch Neuengland gibt es beim **MOTORRAD action team**; Touren und Mietbikes vieler Marken gibt es beispielsweise bei [www.eaglerider.com](http://www.eaglerider.com)**





## Reisen während einer Pandemie

Die Maßnahmen waren 2020 zumindest innerhalb der EU relativ ähnlich, doch selbst hier konnte sich an jeder Grenze vieles ändern. Daher sind die folgenden Punkte keine konkreten Bestimmungen, sondern Erfahrungswerte, auf die Sie bei der Planung achten sollten. Allgemein gilt: Maßnahmen können sich teilweise von Woche zu Woche ändern, je nach Zahl der Neuinfektionen oder anhand der Lage in den angrenzenden Staaten. Informieren Sie sich frühzeitig, aber in regelmäßigen Abständen (auch während der Reise) erneut.

### Allgemein

- **Reisepass und Führerschein** noch gültig und Fahrerlaubnis im Reiseland anerkannt?
- **Fahrzeugpapiere** vollständig, inklusive für das Land gültige Versicherung?
- **Landesvorschriften** bezüglich Tempolimits und mitzuführender Pannenausstattung (Verbandszeug, Warnweste, Ersatzlampen) beachten und Reisegepäck anpassen
- **Krankenversicherung** für das Ausland vorhanden? Kostet wenig und spart hohe Beträge, sollte eine Behandlung nötig sein
- **Reisewarnungen** beachten, da sie auch rechtliche Auswirkungen auf Versicherung oder Arbeitsstelle haben können
- **Visabestimmungen** beachten
- **Quarantänebestimmungen** können über das Reiseziel entscheiden, unbedingt vor einer Buchung und erneut vor der Abreise prüfen. Quarantäne kann sowohl im Urlaubsland als auch nach Rückkehr verpflichtend sein
- **Bewegungsfreiheit** vorab prüfen, manche Länder erlaubten Ausländern 2020 lediglich den Transit, also das Durchfahren ohne Übernachtung und teilweise sogar ohne Tankstopp

### Hotels und Campingplätze

- **Beherbergungsverbote** beachten und Stornofristen beachten, Hotels besser spontan vor Ort reservieren
- **Maskenpflicht und Mindestabstände** beachten und einhalten
- **Schwimmbäder, Sauna und Fitnessräume** stehen meist nicht zur Verfügung
- **Bestimmungen bei Gemeinschaftsräumen** am Campingplatz beachten

### Restaurants und Sehenswürdigkeiten

- **Vorab über Einschränkungen informieren**
- **Eingeschränkte Platzzahl** beachten und ggf. vorab reservieren
- **Maskenpflicht und Mindestabstände** beachten und einhalten

### Besondere Einreisebestimmungen

- **Verpflichtende Fragebögen** beachten, diese fragen beispielsweise den Gesundheitszustand und die Erreichbarkeit der Reisenden ab. Teilweise müssen auch die gebuchten Hotels angegeben werden
- **Negative Coronatests** sind teilweise ebenfalls verpflichtend, diese müssen jedoch aktuell und von anerkannten Stellen geprüft sein
- **Grenzkontrollen** können die Einreise verzögern, alle Unterlagen vorab besorgen

### Fährverbindungen

- **Bei der Buchung** über mögliche Stornogebühren und -fristen informieren
- **Reduzierte Passagierzahlen** machen die Überfahrt angenehmer, aber Fähren können damit schneller ausgebucht sein
- **Informieren** Sie sich laufend bei der Fährgesellschaft über Änderungen der Abfahrtszeiten oder der Bestimmungen an Bord
- **Fragebögen der Fährgesellschaft** können zusätzlich zu den bereits genannten Einreisepapieren verpflichtend sein

- **Kabinen** sind ggf. nur innerhalb einer Reisegemeinschaft buch- oder nutzbar
- **Maskenpflicht und Mindestabstände** gelten in nahezu allen Bereichen des Schiffs
- **Zusätzliche Einreisebestimmungen** können die Ein- und Ausfahrt aus den Häfen verzögern, besser etwas mehr Zeit einplanen

### Gebuchte Reisen

- **Reiseanbieter oder -veranstalter** sollten umfassend darüber informieren, falls die Reise storniert werden muss
- **Bei Reisewarnung, Quarantänepflicht oder geschlossenen Hotels** werden Reisen in der Regel abgesagt, das Geld zurückerstattet
- **Viele Reiserücktrittsversicherungen** decken mittlerweile auch Pandemien mit ab

### Hilfreiche Links

- **Das Auswärtige Amt** sammelt Hinweise und Reisewarnungen zu jedem Land, inklusive Informationen zur Corona-Lage; [www.auswaertiges-amt.de](http://www.auswaertiges-amt.de)
- **Re-open EU** war 2020 eine große Hilfe für Reisende, die Maßnahmen aller EU-Staaten übersichtlich darstellt; [reopen.europa.eu/de](http://reopen.europa.eu/de)
- **Der ADAC** bietet seit jeher viele verkehrs- und reiserechtliche Informationen; [www.adac.de](http://www.adac.de)
- **Landesspezifische Webseiten** (Botschaften oder Tourismusbehörden) sind oft in Englisch verfügbar und meist die aktuellste Quelle

*Für viele Ziele sind Fähren unentbehrlich. Für Neulinge ist die erste Auffahrt ein kleines Abenteuer für sich. Zahlreiche Hygienemaßnahmen machten es 2020 nicht unbedingt einfacher*





## Was tun, wenn gar nichts geht?

Für den unwahrscheinlichen Fall, dass Grenzen und Hotels auch im Sommer schließen müssen, gibt es genug, was man mit oder auf dem Kraftrad erleben kann.

Eigentlich gibt es immer irgendwas zu tun, vor allem bei der Wartung in Eigenregie. Falls irgendwann aber alles geputzt, geschmiert, eingestellt und instand gesetzt sein sollte, Hefte ausgelesen sind, MotoGP, Playstation und Reisedokus langweilig werden, dann können Sie sich und Ihr Motorrad vielleicht noch besser auf den nächsten Urlaub vorbereiten. Mit einem gründlichen Check und Ausmisten der Motorrad-ausrüstung, dem Verbessern der Fahrtechnik oder der technischen Weiterbildung. Selbst wenn die große Tour ausfallen muss, solange Motorräder gefahren werden dürfen, gibt es also genug Alternativprogramm, wie unsere Beispiele zeigen.



### Schrauberkurs

*Wartungsarbeiten lieber selbst erledigen oder einen Youngtimer aufbauen? Ein Schrauberkurs baut Berührungsängste ab. Möglich bei manchen Händlern oder auch in der Volkshochschule Duisburg, dort gibt Ralf Petersen wertvolle Tipps*



### Renn-/Kurventraining

*Nicht nur Hobbyracer können hier ihre Fahrtechnik verbessern. Auch bei normalen Geschwindigkeiten auf der Landstraße profitiert jeder von der Fahrpraxis und der Erfahrung der Instrukturen. Beispielsweise beim MOTORRAD action team*



### Endurotraining

*Als Vorbereitung für einen Abenteuertrip oder als Erfahrung, was mit der eigenen (Reise-) Enduro so alles möglich ist: Ein Geländetraining macht Spaß und löst Blockaden im Kopf, z. B. im Enduro Park Hechlingen oder beim Enduro Action Team*

## REISE-BOX

30 Jahre  
**MOTORRAD**  
action team



Fotos: Gerhard Eisenschink

## HEIMISCHE GEBIRGE

**Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah?** Durch coronabedingte Reiseverbote motiviert, entstand eine wunderbare Tour durch heimische Gefilde: vom Elbsandsteingebirge entlang der tschechischen Grenze bis nach Franken und von dort durch den Thüringer Wald an die ehemalige deutsch-deutsche Grenze. Rund um Fulda geht es hoch hinauf auf den erloschenen Vulkan Vogelsberg und über die sanften Hügel der Kuppenrhön. Die Heimat kann so schön sein!

### TERMINE

#### HEIMISCHE GEBIRGE

26.6.–3.7.2021 und 21.8.–28.8.2021

Fahrer/Beifahrer

1290/890 Euro

Einzelzimmer-Zuschlag

290 Euro



MOTORRAD action team, 70162 Stuttgart,  
Telefon 0711/182-1977, E-Mail: info@actionteam.de  
Internet: event.motorpresse.de/motorrad/reisen

REISEN TRAININGS ENDURO EVENTS



**ZÜNDFUNKE**



Zeichnung: Holger Aue

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

# Das verbastelte Erbe

**Über die Flut verschlimmbesserter Motorräder, die derzeit einen neuen Besitzer suchen.**

**Neulich standen wir in der Garage** meines Freundes Schorse. Nachdem sein Sohn ausgezogen war, kam Schorse auf die Idee, die frei gewordenen Quadratmeter in der Garage schnellstmöglich wieder aufzufüllen. Und zwar mit einem Motorrad. Schorse ist jetzt 55, fährt seit 40 Jahren und besitzt neben einer R 1200 GS noch eine 2009er Fireblade. Er ist ein sportlich orientierter Motorradfahrer mit Vorliebe für Ideallinien und perfekt gesetzte Bremspunkte. In einem Anfall von Wahn kam Schorse auf die Idee, zwischen GS und Blade einen Custom-Bobber oder -Café-Racer zu stellen. „Marke egal. Hauptsache, luftgekühlt und cool“, sagte er. Zu Schorses Unglück hat er von Geburt an zwei linke Hände. Zu Schorses Glück gibt es derartige Umbauten aber mittlerweile gebraucht an jeder Ecke.

**Erster Versuch.** Ein Bobber auf BMW-R-80-Basis. Gefunden über Ebay. Standort Thüringen. Die Silhouette ist vielversprechend, die Fotos sind leider etwas unscharf. Der Verkäufer erzählt am Telefon, er habe sich „mit dem Umbau einen Traum erfüllt“ und brauche das Geld aber jetzt für die Hausrenovierung. Gesamtleistung: 52.500 km. VB: 6500 Euro. Reifen neu, Farbe Schwarz. Drei Tage später stehen wir vor dem Bike. Und wissen, warum die Fotos so unscharf waren. Mal ganz davon abgesehen, dass der „Lackierer“ hier zur Baumarkt-Sprühflasche griff und die Karre an jedem Ecke mehr Lackläufer aufweist, als mein Rasen Halme hat, gibt es einige Details, die nicht nur den technischen Laien Schorse bedenklich stimmen. Die breiteren Reifendimensionen sind nicht eingetragen, das in der Lampe integrierte Display zeigt keinerlei Lebenszeichen, und der aus einer Schaufel geformte Sitz ist derart liederlich am Rahmen befestigt, dass jeder Profi-Schweißer sofort einen Herzschlag bekommt, wenn er sich die Nähte anschaut. Als wäre das nicht schon genug, hat der Bursche aus Gewichtsgründen Anlasser und Batterie weggelassen. Blöderweise muss die Karre nächsten Monat auch noch zum TÜV. Fazit: Bloß weg hier!

**Zweiter Versuch.** Eine Woche später stehen wir in Hessen vor einer Honda CB 750, die zum Café Racer geadelt wurde. Der Karre haben sie die Beine weggeschossen, denke ich beim ersten Anblick. Die Gabel ist nicht nur durchgeschoben, sondern auch stark gekürzt, ein Wunder, dass der Reifen die Brücke nicht berührt. Die Federbeine stammen aus irgendeiner Asbach-Uralt-Harley und sind kaum länger als ein Einmachglas. Die Sitzbank als solche zu titulieren wäre Frevel. Ein Stahlträger generiert vermutlich mehr Komfort. „Na, die sieht ja mal geil aus“, freut sich Schorse. Und er freut sich auch über die Verarbeitung. Denn hier sind die Schweißnähte perfekt, das Cockpit liefert alle Infos. Und der TÜV ist frisch, der Lack eine wahre Wonne. 8500 Euro will der Verkäufer haben. Ein Preis, der Schorse nicht abschreckt. Zumindest vor der Probefahrt nicht. Danach auf jeden Fall. Denn als er absteigt, trottet er wortlos zu seiner GS, steigt auf, und ich folge ihm. Daheim in seiner Garage bekommt eine Kiste Bier ihr Todesurteil. „Ehrlich“, sagt Schorse, zwischen zwei hastigen Schlucken, „das Teil hat weder gefedert noch gebremst. Du hast nicht annähernd die Ideallinie damit getroffen. Es ist der Antichrist, das Gegenteil des perfekten Bikes.“ Was soll ich sagen? Er hat recht. Mit dem Abflachen der Custombike-Welle wird der Markt gerade mit Gurken überschwemmt, die im Grunde genommen auf den Motorradfriedhof gehören. Vielleicht ist das auch nötig, um für neue Bikes Platz zu machen. Was meint ihr?

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

„Du kannst damit auch nicht annähernd die Ideallinie treffen. Ein Teil ist der Antichrist. Perfekten Mo

Leserbrief, betrifft Zündfunke, MOTORRAD Heft 9/2020:  
Euer Autor Rolf Henniges hat mich bei meiner Schrauberehre gepackt. Er hat sicherlich Recht, dass es viele verbastelte Erbstücke gibt. Es geht aber auch anders. Ich habe einen Bobber auf Basis der BMW R90S realisiert, der trotz vieler Umbauten, wie eine Springergabel, den TÜV-Segen bekommen hat. Darüber hinaus fährt die Maschine sogar ganz passabel. Wenn ihr neugierig seid, meldet euch. Gruß an Henniges und seinen Freund Schorse, mein Bike ist unverkäuflich.  
Paul Damm, 70, seit 1972 MOTORRAD-Abonnement und hoffentlich noch lange!





# BESUCH IN VELEN

WER DIE NEBENSTEHENDE KOLUMNE SAMT REAKTION DARAUF GELESEN HAT, WIRD VERSTEHEN, **DASS WIR PAULS EINLADUNG, SEINE MASCHINE ZU BEGUTACHTEN, NATÜRLICH ANGENOMMEN HABEN.** SO STANDEN WIR ALSO AN EINEM SONNENBESTRAHLTEN MORGEN IRGENDWO IM NIRGENDWO ZWISCHEN DORTMUND UND ENSCHEDE. **PAUL HATTE NICHT ZU VIEL VERSPROCHEN. ABER LEST SELBST:**



**D**as Leben selbst schreibt die schönsten Geschichten, sagte schon Reporterlegende Egon Erwin Kisch in den 1920er-Jahren. Und diese hier ist mitunter eine über die Hindernisse des Lebens. Sie entstand nach einer meiner Kolumnen in MOTORRAD, in der ich den recht missglückten Kaufversuch eines BMW-Bobbers beschrieb. Die Karre war Kernschrott und reif für die Presse. Paul Damm, der die Zeilen las und sich gerade seinen großen Traum, nämlich genau so einen BMW-Bobber aufzubauen, erfüllt hatte, lud uns zu sich nach Velen ein. Die Fotos, die er uns vorab als Köder geschickt hatte, sprachen Bände. Sein Bobber war nicht nur perfekt lackiert und federte vorn über eine Springergabel, er war auch allem

Anschein nach super verarbeitet. Bereits bei der Anreise spukte eine konkrete Vorstellung durch meine Gedanken: Paul musste ein Customizer sein, wenngleich ein spätberufener. Denn Paul schrieb, er sei mittlerweile 70 Jahre alt.

**Ankunft vor einem rotbacksteinig verklinkerten Wohnhaus** in idyllischer Randlage von Velen. Die Garage ist offen, das Objekt der Begierde steht stolz auf einer Hebebühne und Paul empfängt uns mit einem Lächeln. Bevor wir uns der BMW nähern, erzählt Paul, dass er seit August letzten Jahres endlich Rentner sei und nebenbei glühender Zweitakt-Fan. In den vergangenen Jahren hat er drei Suzuki RGV 250 restauriert. „Assen ist schließlich nicht weit“, grinst er. Dann stehen wir vor der Hebebühne, umrunden die BMW und stellen schnell fest, dass sich hier jemand wirklich ins Zeug gelegt hat. Alles wirkt clean, ist aufgeräumt, und die Kabelführung ist mehr als gelungen. Man

*„Komm ruhig näher. Es muss nicht jeder Hinterhof-Umbau Schrott sein.“ Das Ergebnis gibt Paul recht*





sieht kaum etwas vom Kabelbaum. „Da habe ich mir große Mühe gegeben“, sagt Paul. „Der Kabelbaum entstand als Schaltplan auf meinem Küchentisch.“ Großes Fragezeichen. „Mein erster Plan war es, den Kabelbaum mit nur vier Drähten zu realisieren. Drei Leitungen, einmal Masse. Ich habe das mit ganz feinen Drähten gebaut und beinahe auch genauso rudimentär realisiert. Die Kabel stammen aus dem Müllsack meiner Ex-Firma.“ Dann holt Paul aus, erzählt, wie er 1967 den Beruf des Büromaschinenmechanikers, Fachbereich Röhren- und Transistortechnik, erlernt und später seinen eigenen Betrieb gegründet hat. „Das Innenleben von Kopierern und Faxgeräten ist viel komplexer als so ein BMW-Kabelbaum. Der war für mich kein großes Ding.“

**Das große Ding war der Umbau als solcher, er zog sich über acht Jahre.** „Aber wirklich nur, weil ich zwischen durch viel Motorrad gefahren bin, meinen Garten umgebaut und Neuseeland bereist habe“, sagt er entschuldigend. Das Ergebnis spricht für sich. Paul fährt die Hebebühne runter, sein Bobber rollt durch das Garagentor ins Sonnenlicht. Die Einladung, auf dem Schwingsattel Platz zu nehmen, schlage ich nicht aus. Die Ergonomie passt. Breiter, geschwungener Lenker im Hollywood-Style, gemütlicher Ledersitz, schmaler Tank. „Ja, der Tank“, sinniert Paul, „das war nicht einfach mit dem.“ Doch bevor er darüber berichtet, erzählt er, wie es überhaupt zu dieser Idee, den BMW-Bobber zu bauen, kam. Irgendwann standen er und sein Freund Heinz in der Garage und sinnierten darüber, Pauls lang gehegten Traum zu verwirklichen – einen Café Racer selbst zu konstruieren. Schnell wird den beiden, vor allem aber Paul, klar, dass diese Art von Motorrad nicht infrage kommt. Denn Paul ist nach einer Kinderlähmung im Teenageralter gehbehindert, musste mehrfach an den Beinen operiert werden und hat noch immer große Probleme. Die haben ihn allerdings nie davon abhalten können, weiter Motorrad zu fahren. Im Alter gesellte sich noch ein Bandscheibenvorfall dazu. Nein, die gefaltete Sitzposition auf einem waschechten Café Racer ist für ihn alles andere als gesund und optimal.

**Egal, entscheidet Paul, bauen wir halt einen coolen Bobber.** Das Wir bezieht sich immer auf ihn und seinen besten Freund Heinz, mit dem er seit der Jugend alle Schandtaten teilt. Und Heinz hat das Herzstück des Umbaus auch schon seit 16 Jahren in seinem Keller: einen nicht mehr ganz vollständigen BMW-R-90-S-Boxer. Der freundliche Umstand, dass bei den Bayern vieles kompatibel ist, gesellt sich dazu: Paul ersteigert bei Ebay den Rahmen einer R 80 RT und



**Völlig zufrieden: Paul mit seinem Neffen Jens, der ihn beim Umbau tatkräftig unterstützte**

treibt irgendwann auch eine ausrangierte Springergabel aus einer Harley-Davidson Cross Bones auf. Jetzt kommt Pauls Neffe Jens ins Spiel, ein gelernter Schlosser, aus dem letztlich ein Maschinenbau-Ingenieur wurde. Er ist genau so benzinverstrahlt wie Paul und sofort bereit, seinen Onkel bei dem Projekt tatkräftig zu unterstützen. Denn bereits beim Einpassen der Gabel beginnt ein Problem, mit dem man so nicht gerechnet hat. Harleys Zollmaße passen nicht mit den metrischen Abmessungen der Bayern. Material wird aufgeschumpft und wieder abgedreht, um die Lenkkopflager einzupassen. Der Lenkanschlag, der mit dem Tankhalter kombiniert werden soll, muss letztlich dreimal neu konstruiert werden. Ganz nebenbei fährt Paul, der es seit Ewigkeiten gewohnt ist, penibel zu arbeiten und alles regelkonform zu machen, beim TÜV vor und erklärt sein Vorhaben. Beim TÜV Essen schlagen sie natürlich zuerst die Hände über dem Kopf zusammen. Ein alter Boxer! Im fremden Rahmen! Mit einer amerikanischen Gabel, die aussieht wie vor dem Ersten Weltkrieg gebaut! Kombiniert mit einem japanischen Tank! Und den auch noch umschweißen! Stirnrundeln. Haare-Raufen. Einfach wird das nicht, bekommt Paul mit auf den Weg und muss für die Beratung letztlich schon mal 370 Euro auf den Tisch legen.

**Ach ja, das mit dem Tank hatten wir ja übersprungen.** „Einen BMW-Tank nehmen sie alle für ihre Umbauten“, sagt Paul. „Wir hatten keinen zur Hand, aber bei einem meiner Motorradkumpels lag noch ein alter Kawasaki-Tank auf dem Dachboden. Der hatte einen wunderbar großen Tunnel, in dem man das ganze Elektronik-Geräffel verstecken konnte. Natürlich passten die Halterungen



## ZUR PERSON

Paul Damm wächst auf einem Bauernhof auf. Seine Eltern verbieten ihm das Motorradfahren, meinen, er sei wegen der Gehbehinderung schon genug gestraft. Doch Paul lässt nicht locker, fährt schwarz, macht den Führerschein und ist in den 70ern mit seiner BMW R 60/5 ständig auf Rennveranstaltungen, um seine Helden Agostini, Saarinen und Pasolini live zu sehen. Trotz gesundheitlicher Einschränkungen fährt er bis heute Motorrad, sein aktueller Daily Driver ist eine Yamaha Tracer 900. Beruflich kämpft er sich ebenfalls nach vorn. Als er sein selbst gegründetes Unternehmen seinem Sohn übergibt, hat es 100 Mitarbeiter. Paul hat einen Sohn, ist verheiratet und derzeit das älteste Mitglied in seinem Motorradklub.



*Klasse gemacht: Die Bobber ist selbst von oben wunderschön*

nicht zum Rahmen, und er hatte zwei Dellen.“ Spachteln fällt also aus. Weil der Tank sowieso auf dem OP-Tisch liegt, um eine selbst gefertigte Halterung zu bekommen, wird in diesem Zuge auch gleich die alte Einfüllöffnung verschlossen. Stattdessen bekommt er zwei neue Aussparungen, ganz im Stil der Big-Twin-Harleys: Links wird ein Tacho verbaut, rechts der Einfüllstutzen positioniert. Eine Menge Arbeit und Lauferei stehen an. Dann endlich, fünf Jahre nach der ersten TÜV-Beratung, steht Paul wieder bei den Ingenieuren. An seinem Bobber ist nichts lackiert, damit die Herrschaften sich von der ordnungsgemäßen Arbeit überzeugen können. Das außergewöhnliche Motorrad erhält per Einzelabnahme den Segen, wird anschlie-

ßend lackiert, und kurz danach erscheint meine Kolumne in MOTORRAD, und Paul meldet sich.

**Das Sitzen fühlt sich schon mal gut an.** Selbstverständlich darf ich auch fahren, erlaubt mir der sympathische Rentner. „Schließlich möchte ich wissen, wie die Maschine fährt, ich hatte nämlich selbst noch keine Zeit.“ Upps, damit habe ich nicht gerechnet. „Wir haben die Maschine erst vor ein paar Tagen zugelassen“, erklärt Paul. Also Helm auf, Jacke an und E-Starten. Angenehm bassiges Gebrummel aus dem Hattech-Auspuff. Gangwechsel können konventionell über den linken Fuß oder elektromagnetisch per Knopfdruck erfolgen. Das System von Kliktronik



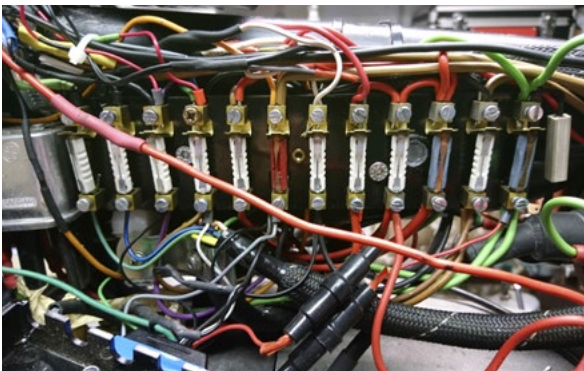
**EINDRÜCKE AUS ACHT JAHREN BAUZEIT**



*Z-1000-Tank an den Rahmen anpassen: unorthodox*



*Halterungen und Öffnungen neu, Dellen raus*



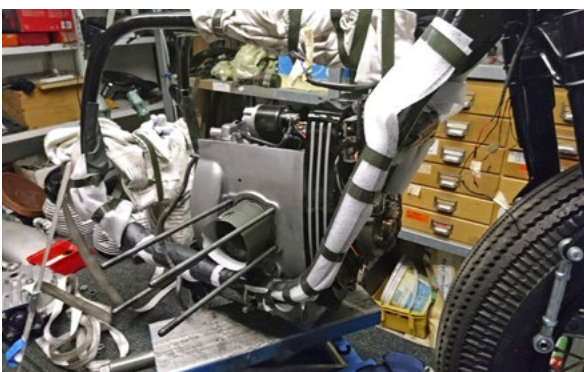
*Sieht verwirrend aus, war für Paul ein Kinderspiel*



*Vieles entstand in Handarbeit, wie diese Halterung*



*Springergabel und Rahmen wollten nicht gleich passen*



*Alles wird überholt: jede Schraube, Dichtungen, Motor*



*Selbstverständlich Handarbeit: Ausgleichsbehälter*



## ⚙️ TECHNISCHE DATEN

**UMBAU-INFOs:** Motor BMW R 90 S, Rahmen plus Kardan BMW R 80 ST, Schwinge BMW R 75/6, Tacho Motogadget, Hinter- und Vorderrad je 16 Zoll Harley-Davidson, Kliktronic-Schaltung, Kawasaki-Z1-Tank, Hattech-Schalldämpfer, Bayer-Krümmen, Chop-it-Heckfender, Wilbers-Federbein, Everbest-Benzinhähne, Kradbau-Heckrahmen, Eigenbauten: too much to list. Special thanks to my buddies (alphabetisch): Heinz, Ingo, Jens, Mario, Reiner, Tiger, Tom und Werner

**PREIS:** unverkäuflich!

**ARBEITSSTUNDEN:** Gott sei Dank nicht gezählt





hat Paul aufgrund seiner Behinderung an den meisten seiner Bikes verbaut, die er bislang gefahren ist. Mein erster Gedanke auf diesem Bike: Entschleunigung! Die 67 PS reißen zwar keine Bäume aus, aber selten war der charismatische luftgekühlte Zweiventiler schöner in Szene gesetzt, selten waren Raum und Zeit unwichtiger als in diesem Moment. Die Hände an dem breiten, fast schon sichelförmig geschwungenen Lenker, die Nase im Fahrtwind. Alles



**Kliktronic-System: Schaltvorgänge per Knopfdruck**



**Perfektion bis ins kleinste Detail: Alu-Schalter**



**Stilvoll durchs Rentnerdasein – kein Wunschtraum mehr**

an diesem Bike fühlt sich so an, als wäre es erst gestern neu produziert. Nichts klappert, hat übermäßig Spiel oder wirkt improvisiert. Sogar das Wenden ist easy, der Lenkeinschlag ist überraschend groß. Die Abstimmung der Wilbers-Federbeine ist recht straff, sie passt gut zur Springergabel. Kleine Schläge kompensiert der Federsattel gekonnt. Die Bremsen verdienen ihren Namen sogar und verzögern besser als viele Stopper, die an so manchen 90er-Jahre-Bikes verbaut waren. Selbst der Boxer klingt, als wäre er gerade vom Berliner Band gelaufen. Dabei haben Jens und Paul das Bike im Grunde genommen aus vielen Teilen zusammengestückt, die auf dem ersten Blick mal so gar nicht zusammenpassen wollten. Nahezu jedes Bauteil von der Speiche bis zur Bremssatteldichtung hatten die beiden in den Händen, haben geprüft, geändert, perfektioniert. Jens sagt dazu: „Es war nie einfach. Paul hat ein unglaubliches Auge für Details, hat jeden Millimeter Motorrad pedantisch überprüft. Und ich wollte auch irgendwann mal fertig werden.“ Jungs, ihr habt das letztlich gut hinbekommen, nur das zählt.

**Pauls Freude darüber, dass mir sein Bike gefällt, ist groß.** Dann winkt er ab. Ein Verkauf sei ausgeschlossen. „Könntest du auch gar nicht bezahlen“, meint er. Und rechnet zusammen: Rund 15000 Euro hätte der Umbau insgesamt gekostet. Arbeitszeit nicht mitgerechnet. Kurz um den Block will er nicht fahren, das lohnt sich nicht. „Mein Ziel war es immer, morgens loszufahren und nicht zu wissen, wo man abends landet“, sagt er. Nun, für den Fall, dass seine nächste Reise mit dem Bobber stattfindet, könnte das weiter sein, als man zuerst denkt. Denn die Maschine hinterlässt mehr als einen grundsoliden Eindruck. Ganz im Gegensatz zu der, die Schorse und ich uns damals angeschaut hatten und mit der diese Story hier begann ...

[www.fuel-online.de](http://www.fuel-online.de)

**Text:** Rolf Henniges **Fotos:** Paul Damm, Volker Rost

## Cooler Story?

Diese und mehr anregende Geschichten mit gelebter Motorrad-Leidenschaft finden sich regelmäßig in FUEL, der Schwesterzeitschrift von MOTORRAD. Die Story über den Umbau von Paul Damm entstammt der aktuellen Ausgabe 4/2020. Die nächste FUEL erscheint schon am 2. Februar 2021 – wieder mit spannenden Storys, zum Beispiel über den Low Budget-Umbau des kultigen Einzylinder-Choppers Suzuki LS 650. Versandkostenfrei bestellen: [shop.motorpresse.de](http://shop.motorpresse.de)





# SAISONSTART abseits der HAUSSTRECKE

Schnee in Sachsen. Das hält einen Chemnitzer allerdings nicht von seiner gewohnten ersten Saisonausfahrt zu Ostern ab.



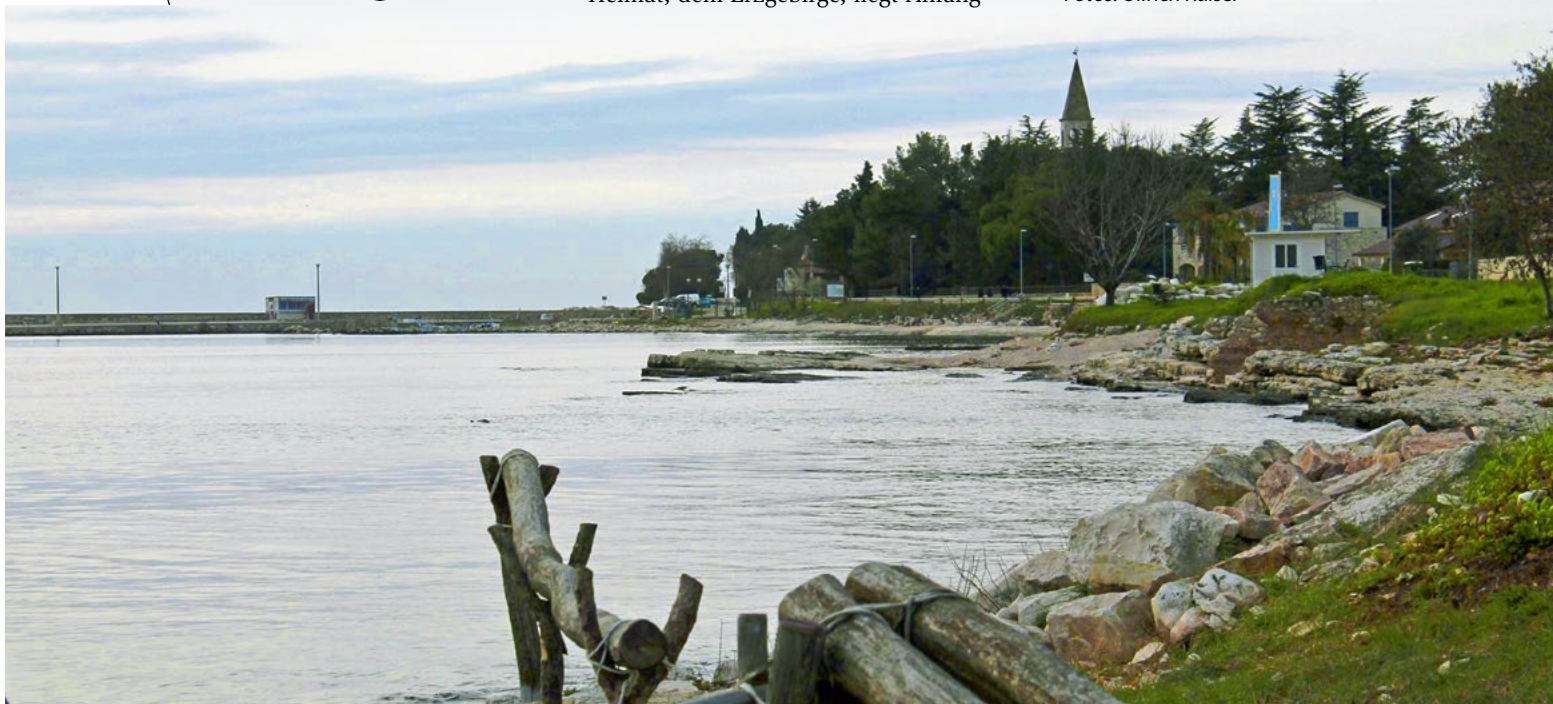
LESER-STORY  
Ulrich Kaiser

**U**lrich Kaiser kann den Saisonstart kaum abwarten. In den letzten Wochen mit Minusgraden haben sich Motorrad-Frühlingsgefühle derart angestaut, dass er ganz nervös mit der Gashand zuckt und seine Füße beim Sitzen auf dem Sofa unkontrolliert nach Phantom-Schalt- und Bremspedal tasten. Dumm nur: In seiner Heimat, dem Erzgebirge, liegt Anfang

April noch Schnee. Also packt er seine Triumph Street Triple in den Transporter und spult 900 Kilometer Anfahrt für nur einen Motorrad-Tag auf der Adria-Halbinsel Istrien ab. Ganz schön aufgetragen? Sicher, aber ein unvergesslicher Trip. ■

Autoren: Thorsten Dentges/Ulrich Kaiser  
[unterwegs@motorradonline.de](mailto:unterwegs@motorradonline.de)

Fotos: Ulrich Kaiser



## ◀ Die Idee: etwas Sonne tanken

Ostersonntag, wir sitzen gemütlich im Wintergarten beim Frühstück, lesen Zeitung. Es ist kalt, im Erzgebirge liegt noch Schnee. Denk ich an den freien Ostermontag (möglicher Saisonstart), könnte ich heulen. Motorrad fahren, ne ... das wird nix. Jedenfalls nicht in meiner Heimat!

Nach einiger Überlegung platzt es aus mir heraus: „Liebe Ehefrau, ich muss dann mal weg.“ Nach den vielen Ehejahren sind ihr solche Allüren nicht wirklich neu und sie fragt nur: „Wo willst du Motorrad fahren?“ – „Das sage ich dir in einer Stunde.“ Also liebe Wetter-App, wo scheint am Montag die Sonne bei Temperaturen nicht unter zehn Grad? Vielleicht an der nördlichen Adriaküste in Istrien, wo wir sonst öfter unseren Sommerurlaub verbringen. Würde ich dort den Frühling riechen können?



## ▽ Gesagt, getan

Meine Frau packt ein paar Sachen in die Tasche, ich baue derweil die Sitzbank aus dem Mercedes Vito aus und verlade die „Streety“. Vorher habe ich sie noch vom Batterieladegerät genommen. Sie schlief quasi noch. Kombi, Stiefel, Handschuhe (besser zwei Paar) und Helm sind schnell verstaut. So, das ging schnell. Zum Abschied reserviere ich meiner Frau einen Tisch beim Italiener – nach dem Motto: „Happy wife – happy life!“ Ich fahre bei Schneeregen los nach Süden: Chemnitz – München – Salzburg – im Inntal beim Vignettenkauf sehe ich zwei Typen, die per Achse meine Strecke fahren! Bin ich etwa ein Weichei? Mit Sechzig muss ich nichts mehr beweisen, aber auf jeden Fall: Respekt! Weiter geht's nach Slowenien und zum Meer.



**Ankunft in der slowenischen Küstenstadt Koper, guter Ausgangspunkt für eine Rundtour durch Istrien. Die lebendige Altstadt mit Musik, Tanz und kulinarischen Reizen lässt einen schnell aus dem Winterschlaf erwachen**

## DIE WICHTIGSTE FRAGE für morgen: BEKOMME ICH MOTORRAD-WETTER? AM HORIZONT EIN LICHTBLICK



## ◁ Angekommen

In Koper/Slowenien regnet es bei sieben Grad. Mich zieht es in die Altstadt, ein Hotel ist schnell gefunden. Ich dusche kurz und gehe an die Wasserkante. Am Abend füllen sich die Straßen. Man erzählt mir, dass zu Ostern viele Slowenen an die Küste fahren. In einem Speicher wird gesungen, getanzt. Ich bin mittendrin. Es gibt eine Weinverkostung, ein Metzger stellt seine Produkte aus, und auf der Bühne singt jetzt ein Frauenchor. Ich fühle mich wohl hier und alles andere als allein. Auf dem Weg zum Hotel schlendere ich am Meer vorbei. Die wichtigste Frage für morgen: Bekomme ich Motorrad-Wetter? Ganz hinten am Horizont ein Lichtblick. Die Abendsonne versucht, die dichte Wolkendecke wegzuschieben. Ich drücke ihr die Daumen.



## Der Morgen am großen Tag

Ich benötige keinen Wecker, lange vor dem Frühstück stehe ich auf und hole die Streeby aus dem Transporter. An der Tanke prüfe ich den Reifendruck, fülle noch drei Liter Benzin nach. Pünktlich sitze ich um acht Uhr in der Frühstücksstube, gemütlich Kaffee und Brötchen. Aber dann will ich auch los, denn es hat aufgehört zu regnen. Die ersten Kilometer bis zum Stadtrand fahre ich den Motor warm. Sitzt und passt alles. Ich grinse in den Helm hinein und werde flotter Richtung Piran, der wohl schönsten Küstenstadt Sloweniens. Eine geplante Route habe ich nicht, fahre ohne Navi. Ich bin noch der typische Kartenfahrer, der die Strecke nur im Kopf abspeichert.

Der Himmel zieht auf, die Sonne kämpft sich durch. In Kroatien lenke ich zuerst auf Umag zu mit seiner langen Ufermauer und dem Glockenturm aus dem 17. Jahrhundert. Schnell ein Foto. Auf der Straße um Funtana sehe ich die ersten Frühlingswiesen. Mein Herz geht auf. Pause lege ich erst auf dem Markt von Poreč ein. Ostermontag scheinen nur Einheimische hier zu sein, und da ich verbotenerweise bis auf den Markt fahre, habe ich gleich ein paar ältere Herren um mein Motorrad herum, die ich aber leider nicht verstehe. Vermutlich plaudern sie darüber, wie sie früher als Mordskerle super Motorrad fuhren. Ich weiß es nicht, die Stimmung ist aber gut und mittendrin ruft mein Frauchen an. Sie will wissen, wie es bei mir läuft und erzählt, dass sie gerade mit ihrer Freundin essen gehe. „Ja, ich lebe noch“, fasse ich kurz meine bisherige Reise zusammen. Das muss reichen.



Plaudereien auf dem Markt von Poreč und Frühlingsblüte auf den Wiesen – nicht nach Navi sondern nur der Nase nach fahren, bis das Herz sich öffnet



## KURZER *Blick aufs Thermometer:* ABSOLUTER FRÜHLING!



### Mahlzeit!

Mittagessen, ein guter Hinweis: Von meinen Sommerurlauben weiß ich, dass es am Limski-Kanal immer einen vorzüglichen Grillfisch mit Kartoffeln und Spinat gibt. Nach der Mahlzeit treffe ich bei Umag auch die einzigen Motorradfahrer außer mir. Das Paar kommt aus Frankfurt/Main. Sie erzählen, dass ihre Suzuki Bandit hier vor Ort in Istrien steht und wenn ein verlängertes Wochenende ansteht, kommen sie mit dem Flieger her. Auch eine schöne Variante.



wenn ein verlängertes Wochenende ansteht, kommen sie mit dem Flieger her. Auch eine schöne Variante.

Kurzer Blick aufs Thermometer: Direkt am Wasser in der Bucht sind es genau 16 Grad Celsius! Absoluter Frühling!





**Angekommen im Süden der adriatischen Halbinsel. In Pula leuchtet das Amphitheater bereits in der prallen Sonne, der Kaffee schmeckt wie in einem Sommerurlaub, auch wenn die Promenaden-Palmen noch im Winterschlaf weilen. Herz-wärmend: Treffen mit Freund Sanio**



## Die zweite Tageshälfte

Nach der Pause gebe ich Gas. Rovinj ist zwar superschön, ich lasse es aber rechts liegen, da ich es vom Sommer her kenne. Es würde einfach zu viel Zeit drauf gehen, und ich bin zum Fahren hier! In Pula parke ich direkt vor dem Amphitheater und lasse mir genüsslich ein Vanilleeis schmecken. Die Palmen tragen noch ihren Winterschutz, weil auch hier im Winter eisige Winde vom Meer her wehen. Beim Anblick der seltsamen Formen muss ich dann doch ein wenig schmunzeln und fahre wieder gegen Nordost nach Labin. Auf der Strecke dahin lasse ich es mal krachen, denn ich bin allein auf der Straße und habe mich schnell wieder ans Fahren gewöhnt. Dazu ein wolkenfreier Himmel – so soll es beim Saisonstart sein!

Kaffeepause: Am Marktkaffee in Labin ist jeder Platz besetzt, der Cappu schmeckt, ich strecke mein Gesicht in die Sonne. Zwei Bilder gehen per Handy nach Chemnitz. Ja, ich versprühe ganz bewusst Neid, denn das Wetter zu Hause ist einfach nur Oster-unwürdig. Pech für die anderen. 45 Minuten später fahre ich in Pićan auf unser Sommerquartier zu. Die Mandelbäume blühen. Vermieterin Sonja und Sohn Sanio bewirtschaften gerade das Feld vorm Haus. Als sie mich erblicken, halten sie inne. Ich nehme den Helm erst einen Meter vor ihnen ab. Sonja kreischt los, wir drei umarmen uns. Damit haben sie nicht gerechnet! Erst mit ein paar kroatischen Osterküchlein im Bauch darf ich weiterfahren. Proviant für meinen Tankrucksack habe ich auch noch mitbekommen. Was für ein Wiedersehen! Langsam muss ich mich aber sputen. Warum? Keine Bilder vom Sonnenaufgang, da will ich wenigstens ein paar vom Sonnenuntergang über dem Meer. Ich pese an neu angelegten Weinfeldern vorbei, halte auf Dajla zu, ein ganz kleines Dorf mit Zeltplatz direkt am Meer. Ideal für die letzten Bilder von Kroatien.

## Erzähl doch mal!

### Unterwegs gewesen? Mit dem Motorrad?

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

Gefällt uns die Story, dann findet sie den Weg in unser Heft **MOTORRAD**, und für deinen Aufwand bedanken wir uns mit 150 Euro + einem Gratis-Jahresabo. Leser-Story-Eingaben bitte per E-Mail an: [unterwegs@motorradonline.de](mailto:unterwegs@motorradonline.de)

## Abschlussbier und heimwärts

Im Hotel hatte ich beim Wirt meine Kontaktdaten für Notfälle hinterlegt, nun klopf er mir erleichtert auf die Schulter und schiebt mir ein Bier zu. Nachdem ich alles verpackt und mich geduscht habe, setze ich mich wohligh-müde mit an den Stammtisch, freue mich über die Fischplatte und schon um neun Uhr zieht es mir die Augen zu.

Heimfahrt. Bis Ljubljana herrscht auf der Autobahn starker Schneefall, der dann am Dienstag auf Istrien wohl als fieser, kalter Dauerregen niederging, wie mir, später wieder zurück zu Hause, von Sanio am Telefon berichtet wird. Was für ein Schwein ich doch mit dem Wetter hatte! Gewagt, gewonnen. Mein spontaner Saisonstart war ein voller Erfolg!





# Nur noch kurze Zeit

Gehen Sie auf [www.leserumfragen.de/motorrad](http://www.leserumfragen.de/motorrad) und tragen Sie den **Code V141** ein. Wählen Sie unter den 204 Kandidaten, die zur Wahl „Motorrad des Jahres 2021“ stehen, ihren Favoriten in den jeweiligen Kategorien. Alle Modelle präsentieren sich auf der Website mit Foto und können direkt gewählt werden. **Teilnahmeschluss ist der 24. Januar 2021\***, zu gewinnen sind die hier gezeigten Preise. Viel Glück!

Fotos: Hersteller

**1. Preis**

Eines dieser  
aktuellen  
Top-Motorräder  
zur Auswahl



Ducati Multi-  
strada V4

\*Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem Datenschutz finden Sie auf [www.leserumfragen.de/motorrad](http://www.leserumfragen.de/motorrad)



KTM 1290  
Super Duke R

Motorrad  
des Jahres 2021



**MOTORRAD**



BMW R 1250 RT



2 x Proxxon-  
Super-Kompaktsatz mit  
3/8"-Ratsche,  
65-teilig (NO 23  
112) im Wert von  
je 95,50 Euro



Hepco&Becker-  
Alu-Topcase Xceed  
im Wert von 400 Euro



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



HJC F70 Tino  
im Wert von  
329,90 Euro

„Jahresabo Metzeler  
Roadtec 01 SE (limi-  
tiert auf vier Sätze) im  
Wert von 1200 Euro



5 x FC-Moto  
Crew-H  
Hoodie im  
Wert von  
je 77,93  
Euro



5 x Louis-Gutschein im  
Wert von je 100 Euro



**PREISE** im  
Gesamtwert von  
über **38000**  
**EURO!**

**RUKKA-An-  
zug Shield-R**  
im Wert von  
**2198 Euro**



**Shoei-Helm GT-Air II  
Panorama TC-10**  
im Wert von **629 Euro**



**ARAI  
Concept-X  
HA Blue** im Wert  
von **679 Euro**

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



**Nolan N90-3** im Wert  
von **349,99 Euro**



**Held-Adventure-Kom-  
plettoutfit (Carese Evo,  
Torno Evo, Adventure-  
Handschuh Sambia  
Pro, Adventure-Stiefel  
Brickland)** im Wert von  
**1769,80 Euro**



**Satz Michelin-Motor-  
radreifen nach Wahl**  
im Wert von **250 Euro**



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



## Die weiteren Preise

**iXS-Kombi Tour Adventure GTX**  
im Wert von **999,90 Euro**

**Stadler-Jacke Superior Active**  
im Wert von **999 Euro**

**X-Lite X-1005 Ultra Carbon** im Wert von **689,99 Euro**

**Lucas-Bremsscheiben für vorne und hinten inkl.  
Scheibenbremsbeläge** im Wert von max. **650 Euro**

**Büse-Lederzweiteiler Mille**  
im Wert von **649,95 Euro**

**3 x Polo-Gutschein** im Wert von je **500 Euro**

**Kellermann Daycan® I, Tagfahrlicht/Positionslicht/  
Blinker, schwarz** im Wert von **499,90 Euro**

**Sena 50S Bluetooth-Kommunikationssystem mit  
Mesh Intercom** im Wert von **359 Euro**

**LS2-Helm Valiant II** im Wert von **349 Euro**

**SHARK Evojet Vyda** im Wert von **329,99 Euro**

**Magura-Bremspumpe HC1** im Wert von **289 Euro**

**Satz Bridgestone Battlax Sport Touring T32**  
im Wert von **280 Euro**

**3 x Modeka-Jacke Vincent Aged**  
im Wert von je **249,90 Euro**

**Scorpion-Helm EXO-520 Air Shade**  
im Wert von **249,90 Euro**

**3 x Proxxon-MicroClick-Drehmomentschlüssel  
MC 60 (NO 23 350)** im Wert von **75 Euro**

**Hornig-Gepäckrolle für BMW R 1250 GS & R 1250 GS  
Adventure** im Wert von **73,48 Euro**

**5 x FC-Moto Hump 2.0 Motorradrucksack**  
im Wert von je **68,19 Euro**



**Wunderlich-Lenkertasche  
Barbag Media (wasserfest)** im  
Wert von **87,63 Euro**



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



**Leichtkraftrad-Fahrerlaubnis B196**



**ABFAHRT**

# **RICHTUNG B196**



**Mit dem neuen Zusatz B196 im Führerschein können Autofahrer prüfungsfrei aufs Leichtkraftrad umsteigen. Ein Selbstversuch von auto motor und sport-Redakteur Patrick Lang zeigt allerdings: Ganz so ohne ist das nicht.**



**W**enn sich Männer spontan dazu entschließen, den Motorradführerschein zu machen, dann haben sie – so sagt man – meist ein mittleres Alter erreicht, bedrohlich reduziertes Haupthaar und daraus resultierend eine leichte persönliche Krise, die es zu kompensieren gilt. Wie gut, dass das auf mich nicht zutrifft. Einerseits bin ich nämlich jünger und andererseits geht es auch „nur“ um die Lizenz B196. Obwohl das Kraftfahrt-Bundesamt auch hier eine erhöhte Anzahl von Aspiranten zwischen 45 und 60 Jahren verzeichnet, aber das ignorieren wir jetzt einfach weg.

Kurz zum Hintergrund: Seit 2020 ist es für Autofahrer besonders einfach, die Fahrerlaubnis für 125er-Maschinen zu erlangen. Man muss mindestens fünf Jahre Autoerfahrung mitbringen und mindestens 25 Jahre alt sein. Dann braucht es nur ein paar Fahrstunden und eine Theorie-Einheit und schon geht es legal aufs Zweirad. Gültig zwar nur innerhalb Deutschlands, dafür aber ganz ohne Prüfung. Ist das wirklich so einfach, wie es klingt? Ich habe es ausprobiert und mir den Lappen „erfahren“ – ein Erlebnisbericht.

Auf die Frage, warum Reifen überhaupt ein Profil haben, herrscht angespannte Stille. Die Fahrschüler spielen „Beamten-Mikado“ – wer sich zuerst rührt, der verliert. Ich sitze inmitten von 15- bis 17-jährigen Führerscheinanwärtern und komme mir berechtigt deplatziert vor. Um mich selbst zu beruhigen, lege ich meinen Autoschlüssel für alle gut sichtbar auf dem Tisch vor mir ab. „Ähm, zur Wasserverdrängung“, antworte ich zögernd, um der Stille ein Ende zu bereiten. Fahrlehrer Jörg Kreiselmeier nickt wohlwollend und dröhnt mit sonorer Stimme: „Ganz genauso ist es.“ Na, ein Glück. Wenn ich auch nur bei einer Frage falsch liegen sollte, wandert der Autoschlüssel ratzfatz vom Tisch in die Tasche, schwöre ich mir.

Organisatorisch ist es eigentlich ganz angenehm gestaltet. Die Theorie-Einheit findet an einem Samstag von 10 bis 14 Uhr statt und ist damit auch für Berufstätige kein zeitliches Hindernis. Gut so, denn mit der neuen 125er-Regelung sollen schließlich vor allem Autofahrer die leichten Motorräder als Pendlerfahrzeuge für sich entdecken. Damit sinkt die in Anspruch genommene Verkehrsfläche zusammen mit den Emissionen und den Betriebskosten. Also eigentlich keine schlechte Sache – und wie schwer kann es schon sein, so ein kleines Moped zu pilotieren, hm?

Auf ein seltsam wehleidiges mechanisches Ächzen folgt ein trockenes Knacken. Abgewürgt. So was ist mir mit dem Auto

schon seit Jahren nicht mehr passiert und jetzt steht mir unter dem Helm bereits nach den ersten paar Minuten der Schweiß auf der Stirn. Aus dem Funkgerät an meinem Ohr tönt es blechern: „Einfach Kupplung ziehen und wieder anschmeißen“. Klar, DAS krieg ich hin. Die KTM Duke startet von Neuem. Auf einem Park-and-ride-Parkplatz (wie passend eigentlich) findet der Erstkontakt zum Vehikel statt. Anfahren, Bremsen und Slalom stehen auf der Tageskarte. Glücklicherweise nicht während der Rushhour, denn für Publikum bin ich beileibe nicht bereit. Das Betätigen einer Kupplung mit der Hand und das Einlegen eines Ganges mit dem Fuß fühlen sich für mich als passionierten Autofahrer wie ein groteskes Manöver aus einem Paralleluniversum an. Schon nach wenigen Anfahrversuchen spüre ich etwas, das sich wie die Androhung einer Sehnen-scheidenentzündung anfühlt. Das Fleisch wehrt sich noch etwas gegen den Umstieg von vier auf zwei Räder. Ich behalte das freilich für mich und kuppel brav weiter. Nur rund 30 Versuche später gelingt das Anfahren problemlos. Blick nach vorne, nicht auf die Instrumente. Es braucht die Horizontlinie für das Gleichgewicht – ich erinnere mich an die Tipps aus dem Theorieunterricht. Tatsächlich ist es wie so oft: Wenn man nicht angestrengt über den Vorgang nachdenkt, gelingt er wesentlich besser und fast von allein. Nachdem ich das Fahren einiger Meter geradeaus in traumwandlerischer Sicherheit beherrsche, stehen gestreifte Pylonen vor mir Schlange und wollen umfahren werden. Slalom in Schrittgeschwindigkeit ist anfangs eine ziemliche Herausforderung für Koordination und Gleichgewicht. Mit 25 km/h geht das schon besser von der Hand. Beinahe beschwingt. Nach 90 Minuten körperlicher und kognitiver Grenzerfahrung teilt mir Fahrlehrer Jörg mit, dass ja alles prima sei und wir in der nächsten Stunde auf die Straße könnten. Ich lächle unsicher, nicke aber, als wäre ich da ganz seiner Meinung.

## Jörg Kreiselmeier

**S**eit 33 Jahren ist der 57-Jährige als Fahrlehrer tätig, 20 davon in der eigenen Fahrschule in Oberderdingen im Kraichgau. Sein Fazit: „Patrick hat sich sehr gut geschlagen, die vorgeschriebenen Stunden haben ausge-reicht. Das ist nicht immer der Fall.“ [www.fuehrerschein-haben-will.de](http://www.fuehrerschein-haben-will.de)



**Den Blick nach vorne richten**  
Die Horizontlinie hilft beim Halten des Gleichgewichts, erklärt Fahrlehrer Jörg Kreiselmeier







**Slalom mit 25 km/h geht leichter von der Hand als in Schrittgeschwindigkeit**



**Gewöhnungssache: bei einer Gefahrenbremsung nicht nach vorne lehnen**



**Geht der Blick zum Kurvenausgang, erreicht man ihn gewöhnlich auch**



# Nach zehn Fahrstunden gibt es die Bescheinigung – sofern der Fahrlehrer das mit seinem Gewissen vereinbaren kann



„Rechtskurven schneiden, in Linkskurven nicht zu weit Richtung Gegenverkehr.“ Im Kopf wiederhole ich das Gelernte wie ein Mantra – ohne dabei zu ahnen, dass die wahre Herausforderung ein viel profaner erscheinendes Verkehrselement sein wird. Der Kreisverkehr – hier kommt wirklich alles zusammen. Kuppeln, runterschalten, in die Kurve lehnen, blinken, Schulterblick und wieder hochschalten. Himmelherrgottzefixnocheins!

Was sich hier als waschechter Vorteil einer langjährigen Autofahrerkarriere entpuppt, ist der Umstand, dass ein Erfassen von Verkehrssituationen mein Bewusstsein nicht über Gebühr in Anspruch nimmt. Erst hier fällt mir auf, dass ich über Verkehrszeichen offenbar gar nicht nachdenken muss. Der geschulte Geist verarbeitet diese Infos in Eigenregie, sodass ich mich voll und ganz auf das körperliche Hier und Jetzt konzentrieren kann.

Ich finde Rechtskurven irgendwie einfacher. Sie liegen mir mehr, keine Ahnung warum – im Auto habe ich keine Lieblingsrichtung, da mag ich sie alle gleichermaßen. Diese eine Landstraßenlinkskurve jedenfalls hat mich gehörig das Fürchten gelehrt. Von neu gewonnenem Selbstvertrauen beflügelt, drehe ich das Gas auf. Macht schon Laune. Bisschen mehr geht noch. Irre, wie schnell sich 90 km/h auf zwei Rädern anfühlen. Und plötzlich knickt die Straße Richtung Osten ab. Ich bremsen runter, lehne mich rein und merke trotzdem: Das ist zu schnell.

Das Ganze eine Nahtod-Erfahrung zu nennen wäre wohl arg pathetisch, doch die folgenden Sekunden fühlen sich trotzdem schwer nach Zeitlupe an. Der weiß gestreifte Fahrbahnrand kommt näher, immer näher. Den Abflug zu vermeiden gelingt mir mit wenigen Zentimetern Spielraum. „Nur nicht übermütig werden. Das war ‘n bisschen schnell, ne?“, scheppert es in meine Ohrmuschel. Ähm, ja. Das war es. Wenn mich diese Erfahrung aus der dritten Fahrstunde eines gelehrt hat, dann ist es nicht Furcht, sondern gesunder Respekt vor der Materie. Motorrad fahren ist anspruchsvoll. Das macht man nicht „mal eben so“. Vielleicht nach Jahren der Routine. Nur weil ich beruflich bei auto motor und sport viele Autos bewege, bisweilen auch im Grenz-

bereich, heißt das noch lange nicht, dass mir das Moped bedingungslos gehorcht. Neben all den guten Tipps aus der Fahrschule ist das meine wertvollste Lektion. Für mich heißt es jetzt: Üben, üben, üben – und darauf hab ich auch ordentlich Bock, denn Motorrad fahren ist auch eine Mordsgaudi. Eines ist mir jedenfalls kristallklar: Den richtigen Motorradführerschein mache ich, bevor Bauchansatz und Haarkranz die nahende Rente anmahnen.

Zuvor stellt sich jedoch die Frage nach einer passenden 125er für den Hausgebrauch. So eine KTM? Irgendwie nicht mein Stil. Zu viel Firlefanz. Ein klassischer Look wäre mir ebenso lieber, wie eine einfache Machart. Bei der Recherche bin ich auf die Brixton Cromwell gestoßen. Zieht nicht ganz so flink ab, punktet aber mit Coolness und bequemer Sitzposition. Hinter der britischen Anmut versteckt sich natürlich chinesische Importware, dafür bedankt sich das Girokonto. Weniger als 3000 Euro für ein ganz neues Gefühl von Freiheit? Klingt für mich nach einem guten Deal, und eine kurze Probefahrt bestätigt meine spontane Zuneigung zu dem schlichten Modell noch dazu. Ob das Maschinchen am Ende wirklich als Autoersatz zum Pendeln taugt? Das wird eine neue Abenteuergeschichte. ■



Autor: Patrick Lang  
[leserbriefe@motorradonline.de](mailto:leserbriefe@motorradonline.de)

Fotos: Tyson Jopson



Die Brixton Cromwell könnte der Begleiter in die Zweiradwelt werden



Mehr zum Thema Umsteigen, Einsteigen und B196 gibt es auch zum Hören: Folge vier unseres Podcasts Kurvendiskussion, abrufbar unter anderem auf [www.motorradonline.de/podcasts](http://www.motorradonline.de/podcasts)





**JET-GUTSCHEIN**  
**WERT: 50,- €**  
Ohne Zuzahlung



**BÜSE ABDECKPLANE**  
**GR. M / L / XL / XXL**  
Zuzahlung: 1,- €

**EXTRA ZUR WAHL**



**OBI-GUTSCHEIN**  
**WERT: 50,- €**  
Ohne Zuzahlung



**MANNESMANN WERKZEUG-**  
**BOX, 155-TLG.**  
Zuzahlung: 1,- €

» Gleich **MOTORRAD** abonnieren und Extra wählen:  
**[www.motorradonline.de/abo](http://www.motorradonline.de/abo)**

@ [motorrad@dpv.de](mailto:motorrad@dpv.de)  
☎ Tel. +49 711 32068899



# EIN ABO,

# VIELE VORTEILE!

## DIE ABOVORTEILE:

- ▶ 26 Ausgaben frei Haus
- ▶ Tolles Extra als Dankeschön
- ▶ 1 zusätzliche Ausgabe GRATIS bei Bankeinzug
- ▶ Clubmitgliedschaft über 12 Monate mit vollem Zugriff auf das Club-Portal [motorradonline.de/club](http://motorradonline.de/club)

MOTORRAD classic | PS | FUEL | MOTORRAD action team

# MOTORRAD HELDEN

[www.motorradonline.de/club](http://www.motorradonline.de/club)



## GLEICH AUSFÜLLEN UND ABSENDEN AN: MOTORRAD Abo-Service, 20080 Hamburg

### JA, ICH MÖCHTE MOTORRAD IM ABO

selbst lesen. Best.-Nr. 1919486  verschenken. Best.-Nr. 1919487

Senden Sie mir bzw. dem Beschenkten MOTORRAD ab der nächsterreichbaren Ausgabe zum Preis von zzt. nur 4,23 € pro Ausgabe (inkl. MwSt. und Versand) – ggf. zzgl. einmalig 1,- € Zuzahlung für das Extra. Das Abonnement umfasst zzt. 26 Ausgaben zum Preis von 110,- € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 4,23 € inkl. MwSt. und Versand.) Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Das Extra meiner Wahl erhalte ich nach Zahlungseingang. Für die Dauer des Bezugszeitraumes wird der neue Leser automatisch Clubmitglied bei den MOTORRAD-HELDEN. Ich kann das Abonnement nach 26 Ausgaben jederzeit beim MOTORRAD-Kundenservice z.B. per Post oder E-Mail kündigen. Im Voraus bezahlte Beträge erhalte ich zurück. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland und nur, solange der Vorrat reicht. Auslandsangebote auf Anfrage.

### MEINE PERSÖNLICHEN ANGABEN: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname: \_\_\_\_\_  
Straße, Nr.: \_\_\_\_\_  
PLZ: \_\_\_\_\_ Ort: \_\_\_\_\_  
Geburtsdatum: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_

**ALS EXTRA WÄHLE ICH:** (bitte nur 1 Kreuz machen)  
 BÜSE Abdeckplane (Zuzahlung: 1,- €)  M  L  XL  XXL  
 OBI-Gutschein (ohne Zuzahlung)  Werkzeugbox, 155-tlg. (Zuzahlung: 1,- €)  JET-Gutschein (ohne Zuzahlung)

### ICH BEZAHLE PER BANKEINZUG UND ERHALTE EINE GRATIS-AUSGABE:

BIC: \_\_\_\_\_ IBAN: \_\_\_\_\_  
Bankinstitut: \_\_\_\_\_  Ich zahle per Rechnung.

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Am Baumwall 11, 20459 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

### ICH VERSCHENKE MOTORRAD AN: (nur beim Geschenkaboo auszufüllen)

Das Geschenkaboo soll beginnen am: \_\_\_\_\_  
Name, Vorname: \_\_\_\_\_  
Straße, Nr.: \_\_\_\_\_  
PLZ: \_\_\_\_\_ Ort: \_\_\_\_\_

**Widerrufsrecht:** Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORRAD Abo-Service, 20080 Hamburg, Telefon: +49 711 32068899, Telefax: +49 711 1822550, E-Mail: [motorrad@dvp.de](mailto:motorrad@dvp.de)

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.

Jeder Leser eines Abonnements von MOTORRAD, PS, MOTORRAD CLASSIC oder FUEL und jeder Teilnehmer einer Reise oder eines Trainings des MOTORRAD action teams wird automatisch Mitglied im Club der MOTORRAD-HELDEN. Und als Abonnent öffnet sich Ihnen die ganze Vorteilswelt von [www.motorradonline.de/club](http://www.motorradonline.de/club) und der Club-Partner.

Club-Partner:









**D**ie vier durchschnittsdeutschen Personen links im Bild kommen auf rund 300 Kilogramm Gewicht. Fürs Foto ging das gut, in der Praxis wäre der Packesel aber hoffnungslos überladen – 216 Kilogramm Zuladung sind bei der BMW R 1250 GS erlaubt, selbst die Lademeisterin Triumph Sprint RS mit 269 Kilo (Seite 116) wäre überfordert.

Zum Glück verreisen wir Europäer aber höchstens mit zwei Personen pro Zweirad, während uns Youtube allerdings prächtig mit ganzen Großfamilien unterwegs auf kleinen 150ern unterhält. Doch nun kommt's: Selbst zwei Personen bringen es mit Schutzkleidung schnell auf 175 Kilo, eine Yamaha FZ1 Fazer wäre tatsächlich schon überladen, auch ohne Gepäck. Auf der Honda CBR 1000 RR Fireblade SP dürften die beiden Passagiere noch nicht einmal nackt Platz nehmen (siehe Seite 117). Deren mickrige 109 Kilo Zuladung reichen maximal für den Soloritt auf der Renn- oder Hausstrecke. Reisende kaufen besser ein anderes Motorrad.

Aber welches? Das hängt natürlich vom Einsatzzweck ab. Drei mögliche Anforderungsprofile stellen wir auf den folgenden Seiten vor, teils wird es ganz schön eng. Doch auch mit überschaubarem Gepäck gilt es so manches zu beachten: Das Gewicht von Fahrer, Sozius und Gepäck wirkt erstens vornehmlich aufs Hinterrad; welche Auswirkungen dies auf das Fahrverhalten hat, erklärt Kollege Glück ab Seite 114. Zweitens sind selbst die überschaubaren und oftmals überstrapazierten Kilos im Topcase nicht zu unterschätzen, denn dieses Gewicht auf dem Heckträger befindet sich am äußersten Ende eines Auslegers und ist nicht schwingungsgedämpft; das kann nicht nur die Linie verhauen, sondern auch den Rahmen malträtiert.

Achten Sie daher im eigenen Interesse auf die Vorgaben des Herstellers und vertrauen Sie Schweres besser unten im Tankrucksack. Auch eine Softtasche auf dem Soziusplatz kann im Zweifel mehr Gewicht verkraften als Plastik- oder Metallkoffer an separaten Halterungen. Sorgen Sie aber unbedingt für eine ausreichende Ladungssicherung! Schlamperei gefährdet Ihr eigenes Leben, im Falle eines Unfalles werden oftmals weitere Ermittlungen angestellt. Das ist es nicht wert. Gönnen Sie sich daher lieber gute, sichere Gepäcklösungen. Zahlreiche Highlights für die nächste Saison finden Sie im Schaufenster ab Seite 118. ■

## Der sportliche Tagestourist

**E**ine Spezies, die wir alle kennen: unterwegs bei Sonne, gerne spontan. Im Gepäck ist dann außer Papieren, Wasser und Kleinigkeiten nicht viel, der Rucksack mit Kamera fasst noch den kleinen Einkauf für später. Praktisch sind in diesem Fall auch kompakte Beintaschen, die das Nötigste fassen – gerade bei eng anliegenden Jacken mit (zu) kleinen Taschen sind diese von Vorteil. Junge Fahrer setzen häufig auf Leder, kombiniert mit einer lässigen Motorradjeans und praktischen

Kurzstiefeln, und für den Kopfschutz auf die Trendfaser schlechthin: einen Helm aus Carbon. Als erfreulicher weiterer Trend gehören auch immer öfter Airbagwesten zum Outfit. Zwar sind diese oft nicht ganz so federleicht, doch können sie die Sicherheit enorm erhöhen – schließlich weiß man ja nie... Da sich gerade ein sportlicher Alleinfahrer über die maximale Zuladung seines Krads wenig Gedanken machen muss, ist auch mit Airbag noch viel Luft nach oben. **mop**

### Gewichtsbilanz

**Mann, 81 kg, zwischen 18 und 35.** Gerechnet wird mit deutschen Durchschnittswerten und Mittelwerten der Ausrüstung.

<b>Fahrer</b>	81 kg
<b>Lederjacke</b>	3 kg
<b>Motorradjeans</b>	1,5 kg
<b>Kurze Stiefel</b>	1,5 kg
<b>Sporthandschuhe</b>	0,2 kg
<b>Karbonhelm</b>	1,3 kg
<b>Rucksack und Tasche</b>	1,5 kg
<b>Airbagweste</b>	2 kg
<b>Sonstiges</b> (Wasser, Kamera, Papiere)	2 kg
<b>Gesamt</b>	94 kg

### MOTORRAD-Fazit

Sportliche Naturen haben eigentlich keine Gewichtsprobleme. Mit Jeans und Leder- oder Textil-Jacke kommen nur wenige Extrakilos hinzu. Aber auch dann sollten sich leichtgewichtige Piloten die Werksabstimmung ihres Bikes genau anschauen. Hersteller trimmen die Federelemente meist auf Durchschnittsfahrer (75 – 80 kg). Wer deutlich leichter ist, sollte also sein Fahrwerk bestmöglich anpassen. Dies ist zwar nicht zwingend nötig für die Betriebssicherheit, aber wichtig für Fahrverhalten, Traktion und Komfort. Zubehör hilft, wenn Federraten oder Ansprechverhalten an Gabel und Hinterradfederung partout nicht passen.



Autor: Tobias Beyl  
tobi@motorradonline.de

Fotos: mps-Fotostudio, Tobias Beyl



# Das Bikerpaar auf Wochenendtour

**F**ahrer und Sozia, in selteneren Fällen auch umgekehrt, wollen kurz über das Wochenende aufs Land. Ein bekanntes Szenario, das für gewöhnlich am Freitag mit der Packproblematik beginnt: Was darf mit, was nicht, was zieht man an und welche Gepäckstücke

eignen sich am besten? Je nach persönlicher Vorliebe taugen Seitenkoffer aller Art, Satteltaschen und natürlich der alleskönnende Tankrucksack. Dass diese Teile nicht nur im Volumen, sondern auch in der Traglast begrenzt sind, sollte dabei jedem klar sein. Wie aber sieht es mit dem Gesamtgewicht aus,

sind Souvenirs auf der Rückfahrt noch drin und muss man sich vielleicht ausnahmsweise auf ein Paar Schuhe beschränken? Die Basis unseres Modellpaares bilden zwei Durchschnittswerte, wasserdichte Textilkombis, Klapphelme und typisches Wochenendgepäck. **mop**



## Gewichtsbilanz

**Mann, 87 Kilo, zwischen 35 und 65; Frau, 70 Kilo, zwischen 35 und 65.** Deutscher Durchschnitt, dazu Einwaage im Mittel.

<b>Fahrer/Sozium</b>	87 kg
<b>Sozia/Fahrerin</b>	70 kg
<b>Doppelte Fahrerausstattung</b> (Anzüge, Klapphelme, Stiefel, Handschuhe)	16 kg
<b>Gepäcksystem</b> (Leergewicht Hartschalenkoffer, Tankrucksack)	5 kg
<b>Waschbeutel</b>	1 kg
<b>Bekleidung</b>	5 kg
<b>Sonstiges</b> (u. a. Werkzeug)	10 kg
<b>Gesamt</b>	194 kg

## MOTORRAD-Fazit

So schnell kann es gehen, und über 190 Kilo sind erreicht. Viele Motorräder kommen hier bereits an ihre Belastungsgrenze oder haben sie sogar überschritten. Leichte Softtaschen schlagen schwere Alu-Koffer dabei klar, sind mittlerweile genauso wasserdicht und praktischer in der Handhabung. Am Gepäck selbst lässt sich ebenfalls schnell sparen, reicht doch am Ende

meist die eine Jeans, zwei T-Shirts und eine Fleecejacke. Die ganze Arbeit – also Laptop und Kabelkram – darf gerne zu Hause bleiben.



# Der Fernreisende auf Abenteuer tour

**S**tabil und schwer hängen oft zusammen. Doch muss sich der Abenteuer tourer, der bei seinen Reisen auf robuste Alu-Koffer setzt, deshalb vor untragbarem Übergewicht fürchten? In der Regel nicht, sofern er allein reist. Für gesellige Fernreisen zu zweit wird es hingegen nicht nur in Bezug auf die

erlaubte Zuladung schnell eng, sondern im wahrsten Sinne des Wortes auch was den Platz auf dem Bike und in den Koffern angeht. Aber selbst allein ist das Packvolumen ein wichtiger Faktor, denn wer für alles gerüstet sein will, packt Notrationen ein, Regenbekleidung,

Wechselklamotten, Schlafsack, Werkzeug und so weiter. Hinzu kommt, dass ein sechs Kilo schweres Alu-Topcase den Heckrahmen auch ohne Beladung schon ordentlich beansprucht. Schwere Dinge wandern also am besten in den Tankrucksack oder in die auf dem Soziusplatz verzurrte Hecktasche. **tob**

## Gewichtsbilanz

**Mann, 88 Kilo, zwischen 50 und 65.** Gerechnet wird mit deutschen Durchschnittswerten und Mittelwerten der Ausrüstung.

<b>Fahrer</b>	88 kg
<b>Adventure-Textilkombi</b>	5 kg
<b>Helm, 2 x Handschuhe, Stiefel</b>	4,5 kg
<b>Thermofutter, Funktionsunterwäsche</b>	1,5 kg
<b>Regenkombi, Unterziehhandschuhe</b>	1 kg
<b>Alu-Koffer und -Topcase plus Halterung</b>	25 kg
<b>Tankrucksack, Hecktasche</b>	3,5 kg
<b>Campingausrüstung</b>	7,5 kg
<b>Sonstiges</b> (Alltagsbekleidung, Hygieneartikel, Verpflegung, Werkzeug, Kamera ...)	20 kg
<b>Gesamt</b>	156 kg

## MOTORRAD-Fazit

Das meiste Gewicht bringt der Abenteuer selbst auf die Waage. Die von ihm gewählten Alu-Koffer fordern zwar einiges an Mehrgewicht, sind dafür aber auch härter im Nehmen und schützen die verstaute Schätze besser. Davon gibt es eine ganze Menge, schließlich muss man auf langer Tour für allerlei Eventualitäten gerüstet sein. Am Ende stehen knapp 160 Kilo auf der Waage, damit kommt fast jedes Motorrad klar. Aber egal wie er es anstellt: Die Expedition ist ein Solo-Abenteuer, für den/ die Mitfahrer/-in bieten nur wenige Bikes noch Reserven.







# DIE LADEMEISTER

**Bezogen aufs Eigengewicht hat die Beladung eines Motorrads – egal ob durch Sozius und/oder Gepäck – einen viel höheren Anteil als beim Pkw. Das bleibt nicht ohne Auswirkungen.**

**O**kay, der oben gezeigte Express-tourer Kawasaki 1400 GTR ist mit den geschätzten 120 Kilogramm Beladung (Fahrer plus Schutzkleidung plus Urlaubsgepäck samt Campingausrüstung) noch knapp 100 Kilo von seiner Beladungsgrenze entfernt. Die GTR darf insgesamt 218 Kilo schultern und steht damit in etwa auf Platz 50 in der Gesamtliste, die weit über 1000 Fahrzeuge auflistet. Aufgrund ihres hohen Eigengewichts von 314 Kilogramm und ihres bärenstarken Antriebs sind die Einflüsse der Beladung auf Fahrleistungen und Fahrverhalten nicht so groß wie bei kleineren Bikes. Doch beginnen wir von vorn.

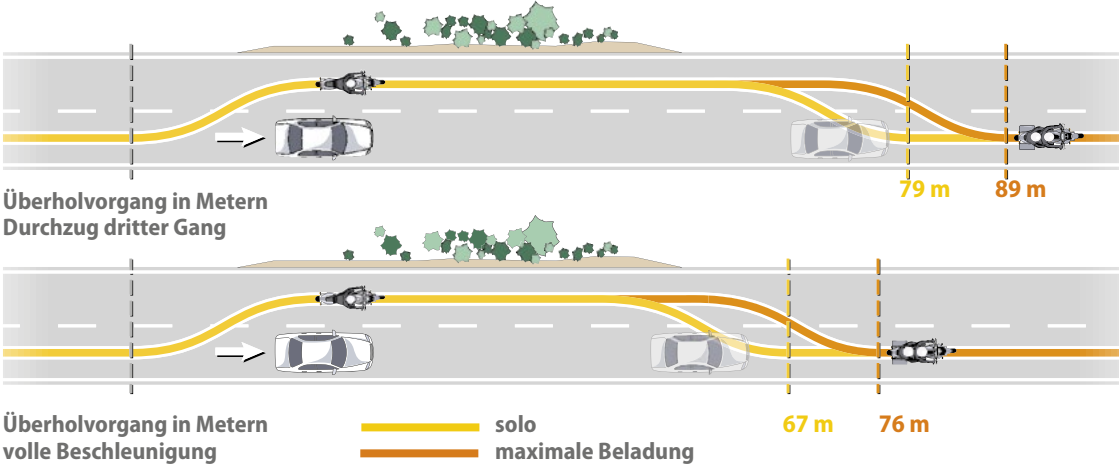
Betrachtet man Statistiken über das durchschnittliche Gewicht von Männern und Frauen in Deutschland über alle Größen hinweg, liegt man mit der Annahme von etwa 85 Kilogramm für Männer und derer knapp 70 für Frauen nicht allzu weit daneben. Macht zusammen 155 Kilogramm. Dazu kommt noch die Schutzkleidung, die, wie auf den vorherigen Seiten zu lesen ist, bis zu zehn Kilogramm wiegen kann. Bei längeren Touren oder der Urlaubsreise kommt noch das Gewicht des Gepäcks sowie das des Gepäcksystems (Koffer/Träger) selbst dazu. Dann wird schnell klar, dass man bei Zuladungen von unter 200 Kilogramm sehr schnell Gefahr

läuft, seinen Untersatz zu überladen, weshalb diese Zielgruppe sämtliche Modelle der Tabelle auf Seite 117 von ihrer Wunschliste streichen kann. Was insofern nicht schlimm ist, als sich außer auf der Yamaha FZ1 Fazer GT, dem Kymco AK 550i und der Yamaha SR 400 nirgendwo ein Plätzchen findet, auf dem man freiwillig länger mitfahren will. Entweder haben die Soziusplätze eher eine Alibifunktion wie bei MV Agusta, Moto Morini sowie den Cruisern und Supersportlern, oder die Bikes sind schlicht zu klein und/oder zu schwach, um länger zu zweit Spaß zu machen, wie die drei Mashes, die Voge oder die bereits erwähnte gute alte SR 400. Deren Vorgän-





In Kurven verringert sich mit Zuladung die Schräglagenfreiheit, zudem kann sich das Heck der Maschine durch den extrem beanspruchten Reifen (Foto oben) regelrecht aufschaukeln

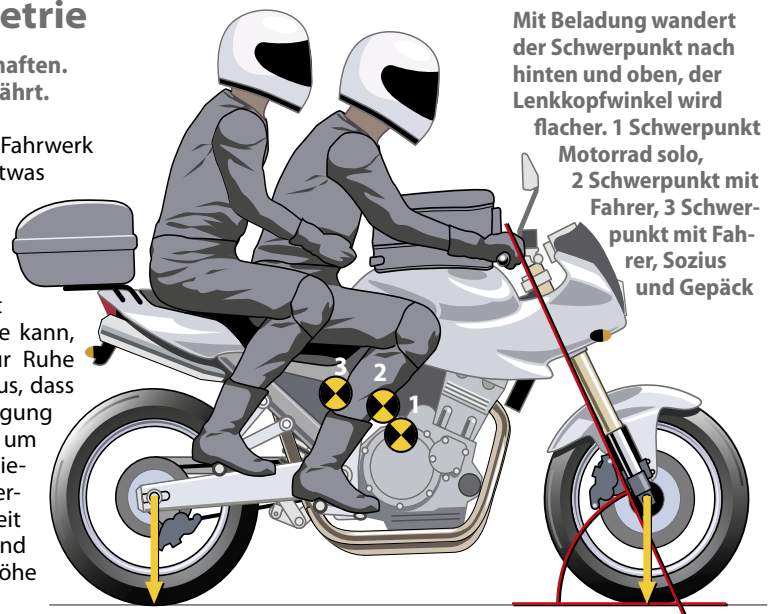


Die bei voll beladener Maschine schlechteren Fahrleistungen müssen beim Überholen eingeplant werden. Geht eine durchzugsstarke 1200er noch flott voran, kann sich bei 34-PS-Maschinen die Länge des Überholvorgangs verdoppeln. Bei leistungsschwachen Motoren mit mindestens 60 Prozent der Höchstdrehzahl zum Überholen ansetzen und jeden Gang konsequent ausdrehen

## Schwerpunktlage und Lenkgeometrie

Bei hoher Zuladung verändern sich Balance und Fahreigenschaften. Tipps von Werner Koch, damit die Fuhre dennoch ordentlich fährt.

**S**ofern vorhanden, sollten die Einstellmöglichkeiten am Fahrwerk genutzt werden, um das weit eingetauchte Fahrzeugheck etwas zu kompensieren. Was zunächst über die Anpassung der Feder Vorspannung und wenn möglich Druckstufendämpfung geschieht. Hilft das Handbuch nicht weiter, kann die Serieneinstellung (zum Beispiel 16 Klicks offen) auf den halben Wert (acht Klicks) reduziert und das Fahrverhalten bzw. der Komfort auf bekannter Strecke ausprobiert werden. Auch die Zugstufe kann, etwas zuge dreht, mit einer cremigen Ausfederdämpfung für Ruhe sorgen. Bei Messreihen mit einer Bandit 1200 stellte sich heraus, dass kaum mehr als 40 Millimeter für die Stoßabsorption zur Verfügung stehen. Durch dieses extreme Eintauchen kippt die Maschine um knapp zwei Grad nach hinten, was durch den daraus resultierenden flacheren Lenkkopfwinkel das Handling zusätzlich verschlechtert. Auch wichtig: die Scheinwerferhöhe bei Dunkelheit und drei Meter Abstand zu einer Wand mit Kreide anzeichnen und bei voll beladener Maschine und mit Sozius auf die gleiche Höhe einstellen, damit der Gegenverkehr nicht geblendet wird.



Mit Beladung wandert der Schwerpunkt nach hinten und oben, der Lenkkopfwinkel wird flacher. 1 Schwerpunkt Motorrad solo, 2 Schwerpunkt mit Fahrer, 3 Schwerpunkt mit Fahrer, Sozius und Gepäck



**Absolute Spitze: Die Triumph Sprint RS der Baujahre 1999 bis 2004 kann 269 Kilogramm zuladen. Das sind 116 Prozent ihres Eigengewichts. Eine KTM Duke 790 schafft prozentual noch mehr**

gerin, die SR 500, hätte es übrigens, obwohl bis auf den Hubraum im Prinzip baugleich, mit 217 Kilogramm Zuladung beinahe in die Bestenliste geschafft.

Doch auch bei den Lademeistern empfiehlt es sich, vor der großen Fahrt ein wenig Zeit zu investieren und das Fahrwerk an die erhöhten Belastungen anzupassen. Wie Messungen, die MOTORRAD seinerzeit mit einer Suzuki Bandit 1200 S vornahm, zeigen, wirkt die Beladung primär auf die Hinterachse. Ohne Fahrer ist die Gewichtsverteilung mit 118 zu 116 Kilogramm nahezu ausgewogen. Mit Fahrer steigen die Werte auf 151 zu 174 Kilogramm, bei voller Beladung auf 156 zu strammen 270 Kilogramm. Alle Werte jeweils vorn/hinten. Damit dürfte klar sein, dass ohne Erhöhen der Federbasis die Fuhre hinten in die Knie geht und kaum noch Positivfederweg aufweist, um Unebenheiten aufzufangen. Zudem wird der Lenkkopfwinkel flacher, was die Trägheit beim Einlenken zusätzlich zum erhöhten Massenträgheitsmoment steigert. Was hingegen abnimmt, ist die Schräglagenfreiheit. Radian, die solo völlig problem- und geräuschlos gemeistert werden, können mit Beladung bei gleichem Tempo zur Funken sprühenden Schleifarje geraten. Sofern vorhanden, sollte mit der eindringlich empfohlenen Erhöhung der Federbasis auch die Dämpfung angepasst werden. Idealerweise macht man das nicht erst am Vorabend der Abfahrt, sondern mit genügend zeitlichem Vorlauf und nimmt danach eine bekannte Strecke unter die Räder, um bei Bedarf nachjustieren zu können. Je nach Zugänglichkeit der Einsteller kann diese Prozedur einige Zeit in Anspruch nehmen, doch der Aufwand lohnt sich. Bei voller Belastung muss auch der Luftdruck angepasst werden, die genauen Werte stehen in der Bedienungsanleitung. Ist diese nicht zur Hand, liegt man mit einer Erhöhung von hinten 0,4 bar und vorn 0,2 bar nicht falsch.

Derart gerüstet, steht dem Fahrer gnügen auch voll beladen grundsätzlich nichts mehr im Wege. Doch auch an einem großen, starken und mit 234 Kilogramm Eigengewicht durchaus stattlichen Bike wie der 1200er-Bandit geht die volle Zuladung nicht spurlos vorüber. Bei der Beschleunigung steigen die Zeiten um



## Die 35 besten Lademeister

Auffällig groß ist der Anteil an dicken Ami-Bikes bzw. fetten Cruisern in diesem Ranking. Während man von einem Tourer eine hohe Zuladung erwartet, überrascht das Ladevermögen der 790er-/890er-KTMs sowie der Einzylinder-Enduro SWM Superdual.

	Hersteller	Modell	Gewicht vollgetankt in kg	Zuladung in kg
1	Triumph	Sprint RS	231	269
2	Victory	Cross Roads Deluxe	356	262
3	Victory	Vegas 8-Ball	305	256
4	Harley-Davidson	Street Glide	372	245
5	Harley-Davidson	Road King Classic	373	244
6	KTM	790 Duke	187	243
7	KTM	890 Duke R	190	240
8	Indian	Challenger Limited	388	240
9	SWM	Superdual T	197	238
10	KTM	790 Adventure	212	238
11	Triumph	Trophy SE	317	237
12	Indian	Springfield	394	236
13	Yamaha	XV 950	253	235
14	KTM	790 Adventure R	215	235
15	Triumph	Tiger 1050	251	234
16	Triumph	Thunderbird	338	232
17	Indian	Chieftain	397	231
18	Moto Guzzi	Audace	317	230
19	Aprilia	Caponord 1200 Rally	267	230
20	Harley-Davidson	FXDR 114	303	230
21	BMW	K 1300 GT	291	229
22	Harley-Davidson	Road Glide Special	388	229
23	Moto Guzzi	1200 Sport	250	228
24	Triumph	Thunderbird Storm	342	228
25	Harley-Davidson	Breakout 114	306	227
26	Triumph	Tiger XRT	269	227
27	Moto Guzzi	Breva V 1100	252	226
28	Moto Guzzi	California 1400 Custom	322	225
29	Triumph	Rocket III	361	224
30	KTM	1290 Super Duke GT	232	224
31	Ducati	Multistrada 950	241	224
32	Triumph	Tiger 1200 XCA	272	224
33	Zero	Zero SR/F	231	223
34	Suzuki	Bandit 1250	253	222
35	BMW	F 800 GS	222	222





**Um die 2017er-Fireblade-SP (SC77) nicht zu überladen, dürfte so manch groß gewachsener, jedoch normalgewichtiger Eigner sie eigentlich nur mit Badehose bewegen**

rund ein Drittel, wobei hier nicht mangelnde Kraft das Problem ist, sondern die durch den nach oben und hinten gewanderten Schwerpunkt deutlich erhöhte Wheelie-Neigung. In nackten Zahlen ausgedrückt bedeutet das 0 auf 100 (130) km/h unbeladen in 3,6/beladen 4,9 (5,4/7,2) sek. Beim in der Praxis wesentlich wichtigeren Durchzug sieht die Sache ähnlich aus. Auch hier braucht die Bandit ziemlich genau 30 Prozent mehr Zeit, um im dritten Gang von 50 auf 100 (130) km/h zu beschleunigen. In Zahlen bedeutet das 3,6/6,0 (4,9/7,9) sek.

Bei schwächeren Bikes werden sich vor allem die Durchzugswerte erheblich verschlechtern, deswegen vor Überholvorgängen herunterschalten und das volle Drehvermögen des Motors nutzen.

Erfreulich gelassen steckt die Suzuki-Bremse die volle Belastung weg. Von 100 km/h auf 0 steht die Bandit solo nach 40,2 m und mit voller Belastung auch schon nach 41,1 m. Das sind Werte, die längst nicht alle aktuellen Motorräder solo hinbekommen. Dennoch macht der Bremse diese Belastung zu schaffen. Sie geht zwar nicht in die Knie, doch der weich werdende Druckpunkt mahnt zur Mäßigung. Und ungeachtet dieser Messwerte, die ermittelt wurden, um aufzuzeigen, was möglich ist, empfiehlt sich im richtigen Leben – sofern einem daran gelegen ist, dass auch der Sozios Freude am (Bei-)Fahren hat – ein runder, flüssiger und vor allem berechenbarer Fahrstil. Denn nichts nervt Fahrer wie Beifahrer mehr, als diese Helm-an-Helm-Klopfer, die meist durch unerwartete Lastwechsel, sprich plötzliche Bremsmanöver oder unerwartete Schaltvorgänge, hervorgerufen werden. Letztere lassen sich auch durch automatisierte Getriebe wie bei den DCT-Modellen von Honda vermeiden, was uns direkt zu DEM Tourer, der Honda Gold Wing 1800, führt. Das fürstliche Platzangebot lässt dem Hintermann auch für den Helm reichlich Luft, und ihre 205 Kilogramm Zuladung sind zwar kein Spitzenwert, aber allemal genug, um die diversen Laderäume entspannt füllen zu können. ■



Autor: Stefan Glück  
[stefan@motorradonline.de](mailto:stefan@motorradonline.de)

Fotos: Honda, Markus Jahn (2), MRD-Archiv  
 Illustration: Wolfgang Müller

## Die 35 schwächsten Lademeister

Wenn zwei durchaus normalgewichtige Europäer mit kompletter Schutzkleidung gemeinsam Motorrad fahren wollen, sollten sie von den unten aufgeführten Modellen Abstand nehmen. Vor allem dann, wenn noch Gepäck mitgenommen werden soll.

	Hersteller	Modell	Gewicht vollgetankt in kg	Zuladung in kg
1	Montesa	4Ride*	89	109
2	Honda	CBR 1000 RR Fireblade SP*	196	109
3	Triumph	Bonneville Bobber Black*	245	122
4	Mash	Adventure 400 R	175	137
5	Benelli	BN 600 R	228	142
6	KTM	200 Duke	139	143
7	Mash	Five Hundred	166	144
8	Bimota	DB9 Brivido S	195	145
9	CFMoto	650 NK	206	147
10	Mash	X-Ride Classic 650	180	147
11	Voge	500 R	202	147
12	Yamaha	SR 400	174	150
13	F.B Mondial	HPS 300i	150	150
14	MV Agusta	Brutale 989 R	213	157
15	Yamaha	YZF-R3	173	157
16	Honda	CRF 250 Rally	145	158
17	Honda	VT 1300 CX	311	158
18	Yamaha	MT-03	170	158
19	Ducati	Diavel	241	159
20	Yamaha	FZ1 Fazer GT	251	159
21	MV Agusta	Brutale 1078 RR	210	160
22	Moto Morini	Milano	215	160
23	Ducati	Diavel Carbon	239	161
24	Ducati	959 Panigale	208	162
25	MV Agusta	Brutale 910 R	207	163
26	Zero	Zero SR	189	163
27	Kymco	AK 550i	232	163
28	Hyosung	ST 700i 10	251	164
29	Moto Morini	Corsaro Avio	221	164
30	Brammo	Empulse	216	164
31	Royal Enfield	Himalayan	201	164
32	Moto Morini	Corsaro 1200	220	165
33	Beta	Alp 200	115	165
34	Honda	CB 650 R	205	165
35	Ducati	996	219	166

\* Motorräder nur für Solo-Betrieb



## SCHAUFENSTER

# Die packen das schon!

Von Koffern aller Art über praktische Mini-Helfer bis hin zu flexiblen Taschen – für fast jeden Reisezweck gibt es das richtige Gepäckstück. Passend zur Zuladungs-Story ab Seite 110 haben wir ladewillige Neuheiten, Besonderheiten und Dauerbrenner zusammengestellt.



**1 Givi Weightless-Koffer.** Das Kofferpaar WL900 fasst pro Seite 25 Liter, das Topcase WL901 dagegen 29, erweiterbar auf 34 Liter. Beide tragen maximal fünf Kilo, bedienen sich des Monkey-Befestigungssystems von Givi und haben eine wasserdichte Innentasche. Kofferpaar 299 Euro, Topcase 169 Euro, [www.givi.de](http://www.givi.de)

**2 KriegaDuo 28-Satteltaschen.** Einen Mix aus klassischem Style und praktischen Eigenschaften liefert dieses Taschenpaar. Wasserdichtes, abriebfestes Material und je 14 Liter Fassungsvermögen. 335 Euro, [www.germot.de/www.polo-motorrad.de](http://www.germot.de/www.polo-motorrad.de)

**3 Givi Canyon GRT722-Cargotasche.** Acht Liter fasst diese vielfach einsetzbare wasserdichte Tasche von Givi. Gurte halten sie fest auf dem Soziussitz, am Gepäckträger, an verwandten

Taschen oder aber am seitlichen Motorschutz großer Reiseenduros. Verfügbar ab März, Preis noch nicht bekannt, [www.givi.de](http://www.givi.de)

**4 SW-Motech PRO-Cargobag.** Ganz neu im Programm bei SW-Motech sind die Hecktaschen aus der Reihe PRO, hier die geräumige Cargo-Softtasche. 50 Liter fasst sie, zu befestigen über vier Spanngurte. 185 Euro, [www.sw-motech.com](http://www.sw-motech.com)

**5 SW-Motech PRO Yukon WP-Tankrucksack.** Zuwachs gibt es auch beim Tankgepäck, unter anderem mit diesem wasserdichten Sechs-Liter-Modell, passend für die magnetischen Pro-Tankringe. Ab Frühjahr 2021 für 150 Euro, [www.sw-motech.com](http://www.sw-motech.com)

**6 Touratech-Lenkertasche Ibarra Smart.** Auch an manchem Lenker lassen sich Kleinigkeiten unterbringen. Die





2,4 Liter fassende, wetterfeste Tasche von Touratech hat zudem ein wasserdichtes Sichtfenster für Smartphones und einen Kabelkanal zum Stromfassen. Zu haben für 97,38 Euro, [www.touratech.de](http://www.touratech.de)

**7 Detlev-Louis-Seitentasche.** Dieses schlichte Gepäckstück fasst 15 Liter, wird mittels Riemen befestigt und trotzt Regen mit einer wasserdichten Innentasche mit Rollverschluss; Schultergurt inklusive. Erhältlich für 149,99 Euro, [www.louis.de](http://www.louis.de)

**8 Enduristan Monsoon Evo-Satteltasche.** Die Neueste im Sortiment der Enduro-Ausrüster, wasserdicht und robust. 24 oder 34 Liter zur Auswahl, befestigt wird ohne zusätzliche Montageplatte an 18-mm-Kofferträgern. Vielfach erweiterbar (hier mit zwei Holstern). 320 Euro (S), 340 Euro (L), [www.enduristan.de](http://www.enduristan.de)

**9 IXS-Rucksack Travel.** Sieht nach Allrounder aus, dieser schlichte 25-Liter-Rucksack. Justierbare Brust- und Bauchgurte sollen ihn eng am Körper halten, eine Lasche für die Befestigung an Reisekoffern ist ebenfalls inklusive. 59,95 Euro, [de.motochic.com](http://de.motochic.com)

**10 Wunderlich-Elephant-Drybag-Koffer-Toptasche.** Diese wasserdichten Taschen schenken weitere 18 (erweitert 26) Liter Stauraum auf den Koffern, hindern jedoch nicht am Öffnen der Deckel. Im Set für 299 Euro, [www.wunderlich.de](http://www.wunderlich.de)

**11 Wunderlich-Werkzeugbox.** Raffiniert versteckt sich dieses Fach hinter den Kofferträgern der BMW, ist wasserdicht und fasst rund 4,5 Liter. Der Schlüssel lässt sich mit dem Zündschlüssel gleichschließend codieren. 169,90 Euro, [www.wunderlich.de](http://www.wunderlich.de)







Nicht nur bei extremen Bremsmanövern (Foto: Brad Binder) spielen die Federelemente im MotoGP eine entscheidende Rolle. Gabeln und Federbeine für die KTM RC16 werden in der Rennabteilung (Foto rechts) von WP Suspension aufgebaut und abgestimmt



# VOLL AM ANSCHLAG

**Drei Lausiege, Platz fünf in der WM-Tabelle 2020 – KTM ist im MotoGP-Establishment angekommen. Motivation und Engagement am Anschlag tragen ihren Teil zum Erfolg bei. Die Federelemente von WP Suspension ebenfalls.**

**P**eter Bergvall überlegt lange, bevor er die Antworten formuliert. Man spürt, wie der Schwede gedanklich auf einem schmalen Grat balanciert. Einerseits will er nicht zu viel technisches Know-how preisgeben, andererseits schwingt der Stolz über das Erreichte mit. Einen Teil davon verantwortet der 45-Jährige. Denn er ist Chef der Abteilung Road Racing bei WP Suspension. Damit ist er in der Königsklasse des Motorradrennsports ein Exot. Denn seit Honda als letzter Hersteller im Jahr 2009 von Showa zu Öhlins wechselte, beliefern die Schweden sämtliche Werks- und Satellitenteams. Einzige Ausnahme: KTM. Aus naheliegenderm Grund. Seit 20 Jahren gehört WP Suspension zum KTM-Konzern (siehe Kasten Seite 124). Insofern schwingt beim MotoGP-Engagement auch eine Portion Besitzerstolz mit.

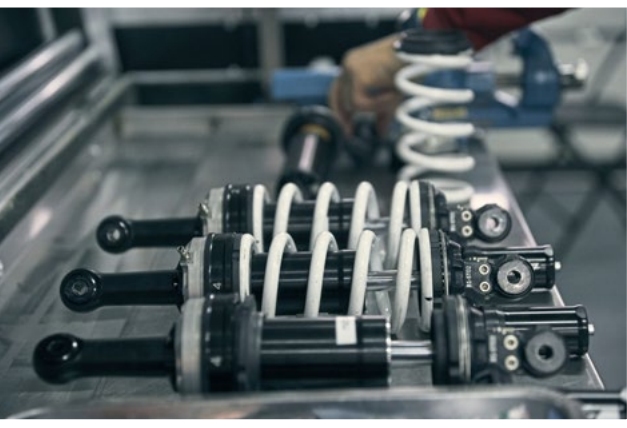
„Unser Auftritt beim MotoGP ist gleichzeitig Imageträger und Versuchsfeld für künftige Serientechnik“, stellt Bergvall klar. Oder anders ausgedrückt: Ein paar Geheimnisse der MotoGP-Fahrwerkstechnik behält Peter Bergvall für sich. Nachvollziehbar,



schließlich zählt in der Champions League des Rennsports jedes Detail. Lediglich 0,716 Sekunden betrug der durchschnittliche Abstand zwischen dem Ersten und Zehnten im Qualifying in der Saison 2020. Wer das optimale Setup nicht findet, steht nicht nur in der Startaufstellung, sondern auch in der Ergebnisliste weit hinten. Für die Fahrwerkstechniker bedeutet die Abstimmung eine Herkulesaufgabe. Im Kurvenradius müssen Gabel und Federbein auch auf kleinste Bodenwellen sensibel ansprechen, um den Kontakt der Reifen zur Fahrbahn auch bei Schräglagen von 60 Grad und mehr sicherzustellen. Dennoch darf das Heck in der Beschleunigungsphase unter dem gewaltigen Zug von 280 PS nicht einsacken. Genauso muss die Front bei den irrwitzigen Bremsmanövern aus bis zu 350 km/h noch Bodenwellen wegfedern können. Im Serienmotorradbau lassen sich solch gegensätzliche Anforderungen durch semiaktive Federelemente bewältigen. Doch die sind im MotoGP verboten. Der Weg zum

breiten Spagat führt deshalb über den bestmöglichen Kompromiss – und ausgeklügelte Technik.

Beim Federbein endet die Seriennähe deshalb bereits in der Funktionsweise. Seit einigen Jahren wird im MotoGP-Sport die sogenannte Through-Rod-Technik eingesetzt. Bei herkömmlichen Monoshocks sitzt der Dämpferkolben auf der Spitze der Kolbenstange, verdrängt beim Einfedern einen Teil des Öls in den angegossenen Ausgleichsbehälter. Bei der Through-Rod-Arbeitsweise sitzt der Dämpferkolben in der Mitte der Kolbenstange. Da diese beim Einfedern in einen Hohlraum mündet, kann auf einen Ausgleichsbehälter verzichtet werden. Das spart Bauraum. Und: Die kompakte Bauweise vergrößert den Raum zwischen Monoshock-Gehäuse und den hinteren Krümmern des V4-Motors. Dadurch wird der Stoßdämpfer weniger aufgeheizt. Ein wichtiger Faktor. „Ein MotoGP-Stoßdämpfer erhitzt sich fast ausschließlich über die Wärme-Abstrahlung von Auspuff und Motorgehäuse. Er erreicht



**Die Federelemente werden unter klinisch reinen Bedingungen befüllt (oben). Unten die MotoGP-Federbeine mit Einstellern für Druck- und Zug-Dämpfung sowie hydraulische Vorspannung**





Temperaturen zwischen 85 und 110 Grad“, erklärt Bergvall. Zum Vergleich: Vielfach intensiver belastete Federbeine beim Motocross erreichen mit Maximal-Temperaturen von etwa 130 Grad kaum höhere Werte. Eine präzise Dämpfung ist jedoch von höchster Bedeutung. „Vor allem in Schräglage ist es entscheidend, dass der Dämpfer bereits bei der geringsten Bewegung Dämpfungskräfte aufbaut. Gelingt das nicht, verliert der Reifen kurzzeitig den Kontakt zur Fahrbahn und baut im Anschluss darauf schlagartig wieder Grip auf. Diese Belastungsspitzen zermürben den Reifen und verringern seine Haftung gegen Ende des Rennens“, spricht Bergvall ein in fast allen MotoGP-Läufen zu beobachtendes Phänomen an.

Der Weg zu höchstmöglicher Ruhe im Heck heißt Präzision. „Im Vergleich zur Serie erlauben wir bei den Dämpfungsteilen der MotoGP-Federbeine Fertigungstoleranzen, die nur halb, manchmal sogar nur ein Drittel so groß sind wie bei den Serienteilen.

Wir haben bei diesen Vorgaben oft Mühe, Zulieferer zu finden“, erklärt Bergvall. Wie intensiv die Truppe in Rot-Schwarz an dieser Präzision arbeitet, wird auch in anderer Beziehung deutlich. Um das Losbrechmoment zwischen der sich beim Einfedern wenige Grad drehenden Feder und dem Federteller zu minimieren, verringern hauchdünne Wälzlager oder Ringe aus gleitfähigem Material – konkret wird Bergvall hier nicht – die Reibung. Die Federate selbst schwankt stark. Je nach Fahrstil, Fahrergewicht und Strecke werden Federn zwischen 70 und 110 N/mm verwendet. Bei Regenrennen kommen etwa zehn Prozent weichere Federn zum Einsatz. Auf rund 40 Prozent leichtere Titanfedern wird wegen schwankender Materialqualitäten sowohl am Federbein als auch an der Gabel verzichtet. Der Federweg am Federbein (60 mm) wird über die Umlenkung zu einem Radfederweg von 140 Millimetern transformiert. Die Länge des Monoshocks lässt sich über einen Bereich von 20 Millimetern einstellen. Zur Orien-

### Mit hauchdünnen Scheiben (Shims) wird die Dämpfungs-Charakteristik exakt festgelegt



**Standrohre aus Carbon sparen 500 Gramm Gewicht pro Holm. Über die Karbonstruktur wird die Steifigkeit der Rohre festgelegt. Unten: Der Gabelüberstand wird nur in Millimeterschritten variiert**





WP Suspension ist Teil des KTM-Konzerns. 150 Mitarbeiter produzieren in Österreich pro Jahr 300 000 Feder-elemente

## WP Suspension – die Historie

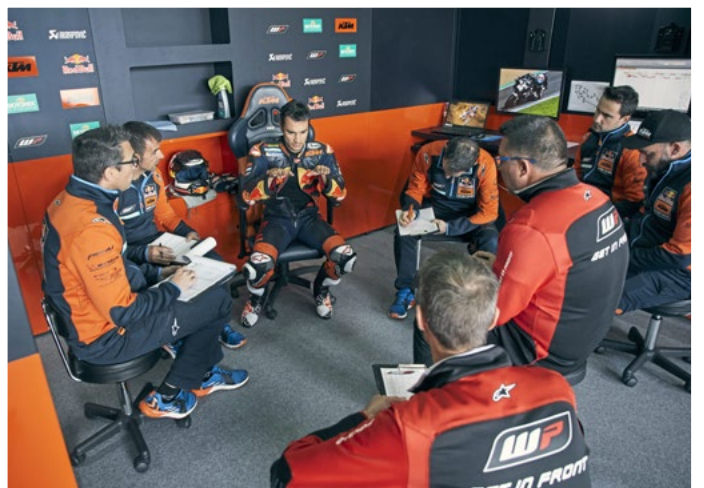
WP – für den Namen standen die Initialen von Firmengründer Wim Peters Pate. Aus der einst niederländischen Manufaktur entstand die Feder-elemente-Sparte des KTM-Konzerns.

Die Geschichte begann – wie so oft im Motorradsport – mit einem Sturz. Der niederländische Motocross-Fahrer Wim Peters stürzte im Jahr 1975 schwer. Es dauerte 15 Monate, bis der damals 25-Jährige sich wieder erholt hatte. Der Tüftler nutzte die Zeit, um für die damals noch qualitativ dürftigen Feder-elemente hochwertige Alternativen zu entwickeln. Als selbst WM-Kandidaten wie Gerrit Wolsink (Motocross-Vize-weltmeister 500 cm<sup>3</sup>, 1976 und 1979) mit den Eigenbauten von Wim Peters antraten, stieg die Nachfrage rasant an. An Peters' Wohnort in Malden, nahe Nijmegen, war allerdings lediglich ein Hersteller für Krankenhausbetten imstande, die Federn der Stoßdämpfer zu beschichten. Die einzige verfügbare Farbe war Weiß. Der Name White Power war geboren. Im Jahr 1983 avancierte die Manufaktur zum Erstausrüster für KTM. Bereits ein Jahr später, 1984, lieferte White Power als erster Hersteller weltweit Upside-down-Gabeln für ein Serienmodell (KTM GS 500). Im selben Jahr adelte der bis heute als Berater für KTM tätige Heinz Kinigadner diese Technik mit dem Motocross-WM-Titel (250 cm<sup>3</sup>).

Die Insolvenz von KTM im Jahr 1991 stürzte auch den holländischen Zulieferer in den Konkurs. Noch im selben Jahr fand die Neugründung der Firma statt. Um Anspielungen auf rassistische Bewegungen in den USA zu vermeiden, firmierte das Unternehmen beim Neustart in WP Suspension um. Nachdem KTM zwischen 1997 und 1999 bereits die Anteils-mehrheit an WP Suspension übernahm, wurde die Produktion im Jahr 2009 endgültig nach Österreich verlagert. Wurden anfänglich auch noch Rahmen, Auspuffe und Kühler bei WP Suspension hergestellt, beschränkt sich die Produktion mittlerweile auf die Fertigung von Feder-elementen. Der Löwenanteil wird an den Fahrzeugen der Konzernmarken (GasGas, Husqvarna, KTM) verbaut. Aktuell laufen Planungen für eine Intensivierung des Nach-rüst-Segments – auch für konzernfremde Hersteller. Am Stammsitz in Österreich beschäftigt WP Suspension derzeit 150 Mitarbeiter, die jährlich rund 300 000 Feder-elemente herstellen. Die Abteilung für den weltweiten Motorsport (On- und Offroad) umfasst insgesamt 37 Beschäftigte.

tierung: Dies verändert den Lenkkopfwinkel um etwa 0,8 Grad. Um in den Bremsphasen steten Kontakt des entlasteten Hinterrads zum Asphalt zu gewährleisten, wirkt auf den letzten Millimetern Arbeitsweg eine im Gehäuseinnern untergebrachte Topout-Feder der schnellen Ausfederbewegung entgegen. Das System – das auch Öhlins verwendet – scheint in der KTM gut zu funktionieren. Im Gegensatz zur Konkurrenz hebt das Hinterrad der RC16 in den Bremszonen nur selten ab.

Wahrscheinlich profitiert der orangefarbene Renner dabei aber auch von einer gelungenen Gabelabstimmung. An der Frontpartie erlebte die MotoGP-Technik in den vergangenen Jahren sicherlich die größten Entwicklungsschritte. Nach der Initialzündung bei Ducati in der Saison 2017 verwenden heute alle MotoGP-Teams Gabeln mit Standrohren aus Karbon. Das spart erstens 500 Gramm Gewicht pro Holm und ermöglicht zweitens, die Steifigkeit der Gabel über die Zahl und Ausrichtung der Fasermatten gezielt zu beeinflussen. „Das Gefühl fürs Vorderrad ist für die Fahrer das wichtigste Kriterium“, stellt Peter Bergvall, übrigens in den Jahren 2002 und 2003 Enduro-Weltmeister, klar. Während die Traktionskontrolle am Hinterrad in jeder Beschleunigungsphase eingreift, sind ABS oder sonstige elektronische Hilfen am Vorderrad verboten. Letztlich ist die über die Gabel vermittelte Rückmeldung des Vorderrei-



Peter Bergvall (oben) ist Chef Road Racing von WP Suspension. Auch er hört genau zu, wenn Testfahrer Dani Pedrosa (unten) spricht



fens beim Bremsen und Einlenken der rennentscheidende Faktor schlechthin. Änderungen werden deshalb nur in winzigen Schritten vorgenommen. „Die Position der Gabelrohre um zehn Millimeter in den Gabelbrücken zu verändern, bedeutet Alarmstufe Rot. Das tut man nur, wenn der Fahrer große Probleme hat. Normalerweise justieren wir die Holme nur um einen oder zwei Millimeter nach“, betont der Skandinavier noch mal die enorme Bedeutung der Frontpartie. Über die Dämpfungs-Technik im Innern schweigt sich der Herr über Federn und Shims aus. Eine Anspielung auf einen nicht näher quantifizierten Gasdruck lässt auf eine, unter Druck stehende, geschlossene Dämpfungskartusche im Innern des unteren Gleitrohrs (Durchmesser: 52 mm) schließen. Eine weitere Herausforderung für die Front (Federweg: 140 mm) stellen die enormen Belastungen beim harten Anbremsen dar. Dabei biegen sich die Gabelholme bis zu fünf Millimeter nach hinten durch. Um in solchen Extremsituationen weiterhin fein anzusprechen, sind – wie beim Stoßdämpfer – minimale Toleranzen von Gleitbuchsen und Dichtringen gefordert. Vor diesem Hintergrund erstaunen die langen Service-Intervalle. Alle 2500 Kilometer, also etwa nach vier GP, werden Gabeln und Stoßdämpfer gewartet.

Nicht nur ein Verdienst der hohen Materialgüte, sondern auch des für die Saison 2020 neu entwickelten Rahmens. Der Stahl-

rahmen – übrigens ebenso wie die WP-Federelemente ein Alleinstellungsmerkmal der RC16 – geriet im Vergleich zum Vorgänger in der Rahmenmitte um stattliche 50 Prozent flexibler. „Der neue Rahmen ist viel gutmütiger. Er erleichtert die Abstimmung der Federung erheblich“, schwärmt Bergvall.

Den Schritt nach außen, also auch anderen MotoGP-Teams die WP-Federelemente anzubieten, hält der Skandinavier auch nach den letztjährigen Erfolgen für verfrüht. Selbst wenn der wirtschaftliche Aspekt reizvoll wäre. Insidern zufolge ruft Öhlins pro Gabel oder Federbein für ein MotoGP-Bike 70 000 Euro je Saison auf. Immerhin inklusive Service.

Genug Arbeit hat Peter Bergvall auch so. Zwölf Mitarbeiter im Werk sowie sieben Techniker an der Strecke kümmern sich um die KTM-Teams in der Moto3 und der MotoGP. Erfolg ist die Mannschaft deshalb nicht erst seit verganginem Jahr gewohnt. Im Schatten des spektakulären MotoGP-Aufstiegs feierte die WP-Truppe 2020 auch den Titel in der Moto3-WM. ■



Autor: Peter Mayer  
[peter@motorradonline.de](mailto:peter@motorradonline.de)

Fotos: KTM, Arnau Puig (1), Arturo Rivas (1), WP Suspension (1)

**Wenn 280 PS gebändigt werden müssen, zählt jedes Detail. Auch die Abstimmung der Federelemente erfordert maximale Präzision**





# VOR 40 JAHREN



3/1981

Fotos: MOTORRAD-Archiv

## Fahrbericht Yamaha PW 50 Dreikäsehoch

**Peter Kemnitzer hatte für Ausgabe 3/1981 mächtig Spaß mit einem Kinder-Motorrad:** „Es ist größer als ein Dackel, kleiner als ein Bernhardiner, hat Kardanantrieb und stinkt: Yamahas neues Spielzeug. Es soll ein Motorrad sein. Dafür sprechen der 49-cm<sup>3</sup>-Zweitakter und zwei Räder; dagegen spricht die Größe. Man ist versucht, die Yamaha PW 50, so heißt der Winzling, bestenfalls als Abbild eines Zweirads im Maßstab 1:2,5 zu akzeptieren. Neben ihr knieend, überlege ich, ob es möglich ist, meine 191 Zentimeter irgendwie um die 85,5 Zentimeter Radstand zu verteilen. Man hat mir zwar versichert, es ginge, allein die Skepsis bleibt. An der Haustankstelle angelangt, bricht der weibliche Tankwart angesichts des Mann-Motorrad-Gespans auf meinen Wunsch: ‚volltanken‘, in schallendes Gelächter aus. Auf den Hängen oberhalb von Stuttgart angelangt, wird das Corpus delicti unter den Arm genommen und zum Einsatzort, einer Obstbaumwiese, getragen. Allen Unkenrufen zum Trotz: Arme, Beine und Hintern finden auf der Yamaha PW 50 Platz. Irgendwie. Einmal zum Leben erweckt, hängt der Motor feinfühlig am Gas und entwickelt ungeahntes Temperament. Ist die Eingewöhnungszeit vorüber und der Fahrer mit dem neuen Horizont vertraut, macht das Minimobil einen Riesenspaß. Mit Geschick lassen sich sogar Wheelies vollführen. Die Yamaha bäumt sich dann mit ihren ganzen 120 Zentimetern Gesamtlänge auf, und wenn’s brenzlig wird: einfach aufstehen und hinterherlaufen.“



„Ein Trimm-Gerät zum Fahren, Hinterherlaufen und Bodenturnen“

„In der Fertigung von Lederanzügen steckt viel Erfahrung. Es kommt vor allem auf die Passform an“

## Fahrbericht Honda CBX Klasse trotz Masse

**Ludwig Braun berichtete damals über die Präsentation in Japan:** „Die CBX vom Jahrgang 1981 hat mit ihrer Vorgängerin fast nur noch die Zahl der Zylinder gemeinsam. Die wichtigsten Änderungen auf einen Blick: geändertes Styling plus Verkleidung; Pro-Link-Hinterrad-



federung und -dämpfung; Aluminiumschwinge; verstärkte Vorderadgabel; neue Bremsanlage; geänderter Drehmomentverlauf. Dies ist die Neugeburt der Honda CBX.“

## Herstellung von Lederkleidung

### Das geht auf eine Kuhhaut

**Frank-Albert Jllg beschrieb, wie eine zweite Haut für Motorradfahrer entsteht:** „Bei Harro, dem größten deutschen Hersteller für Motorradbekleidung, werden die Leder-teile für die populärsten Kombi-Ty-

pen und deren gängigste Konfektionsgrößen nicht mehr von Hand aus der Kuhhaut geschnitten, sondern per Stanzform und Rollenstanzmaschine. Rund 150 Kuhhäute verarbeitet Harro wöchentlich zu Motorradkleidung. Der Löwenanteil fällt auf Kombinationen. Etwa fünf Quadratmeter Leder werden für Jacke und Hose gebraucht. Das gehe gerade noch auf eine Kuhhaut.“







# MEHR PS GEHT NICHT

Faszination und Action  
mit dem Supertest,  
dem PS-Projektbike  
und Youngtimern.  
Dazu Stories, Reportagen  
und Hintergründe.

**PS**  
sport motorrad  
magazin

**Supertest**  
Ducati  
Streetfighter  
V4 S

**Vergleich**  
3x MV Agusta 800

**Erster Test**  
Triumph Trident

**Youngtimer**  
Honda  
RC30/45

**02/21**  
Deutschland 5,90 €  
Österreich 6,70 €  
Schweiz 9,40 Sfr  
Luxemburg 6,90 €  
Belgien 6,90 €  
Italien 7,80 €  
Spanien 7,80 €  
Slowenien 7,80 €  
Dänemark 64,95 dkr  
ps-online.de

**1. Preis**  
Aprilia  
RS 660

**Generations-Vergleich**  
**Super-  
sportler**

**und weitere  
Preise  
im Wert  
von über  
17 000 Euro  
zu gewinnen**

**15 Extra-  
Seiten  
Renn-  
Trainings**

**MOTORRAD 2021**

**TRAININGS**

Honda  
CBR 600 F  
PC 35

Aprilia  
RS 660

Jetzt im Handel oder als E-Paper.  
Du entscheidest! [www.ps-online.de](http://www.ps-online.de)

**JETZT  
NEU**



VORSCHAU

Ducati  
Multistrada V4 S

Jetzt wollen sie es bei Ducati aber wissen. Die Bologneser Allzweckwaffe Multistrada als wohl schärfste Konkurrentin der BMW R 1250 GS rückt 2021 mit einem brachialen 170-PS-V4 aus. Ohne Desmo-Ventilsteuerung, aber vollgestopft mit feinsten Regelelektronik. Unser Top-Test klärt in 1000 Punkten, ob die Multi der GS damit nun wirklich gefährlich wird

# GS-JÄGER IM ANFLUG

Fotos: Jacek Bliski, Ducati, mps-Fotostudio, Dirk Schäfer





## Ab in die Sonne: die große Griechenland-Rundfahrt

Lockdown und Winterstarre halten uns nicht ab, Pläne für den perfekten Motorradurlaub 2021 zu schmieden. Tipp für alle, die Kurven im besten Sonnenlicht tanken wollen: die Fahr-Highlights Zentral-Griechenlands



## Aus zweiter Hand: Kauf-tipps für die BMW R nineT

Geniale Idee – den luftgekühlten 1200er-Boxer in seiner letzten Stufe nicht aufs Altenteil schieben, sondern im Oldschool-Look der R nineT-Reihe weiter bollern lassen. Darauf sollte man bei Gebrauchten achten.

**MOTORRAD** 4/2021 erscheint am **5. Februar 2021**

Die Redaktion behält sich Änderungen vor

## Weitere Themen

### Kawasaki Versys 1000 SE

Mit semiaktivem Skyhook-Fahrwerk will der Adventure-Tourer noch mehr Komfort bieten. Das neue Euro-5-Modell im Test

### Husqvarna Svartpilen 125

Erste Ausfahrt mit dem schön gemachten Schulhof-Scrambler

### Multispray-Test

Das Schweizer Taschenmesser in der Dose ist in Werkstatt und Haushalt unentbehrlich. Welche Marke löst festsitzende Probleme am besten?



# LIMITIERTES ANGEBOT:

## 25 Jahre MOTomania-Abo-Spezial

Unser Angebot: **MOTORRAD**-Probeabo mit Zugabe Sonderband 25 Jahre MOTomania von Holger Aue!



**6 x MOTORRAD**  
**+ Sonderband**  
**25 Jahre**  
**MOTomania**  
**nur 19,90 €**

Zum **25-jährigen Jubiläum seiner Cartoon- und Comic-Reihe MOTomania** ist dieses einzigartige Buch mit Comics, Cartoons und vielen erstmals veröffentlichten Informationen und Bildern aus Holger Aues langer Schaffenszeit entstanden. Im Package mit **6 Ausgaben MOTORRAD** gibt es **den Sonderband jetzt für 19,90 € – eine satte Ersparnis von 48 %** im Vergleich zum Einzelkauf.

Hier geht's zum Angebot:

<https://shop.motorpresse.de/abospecial>

6 Ausgaben MOTORRAD für zzt. 18,90 € (inkl. MwSt. und Versand) zzgl. einmalig 1 € Zuzahlung für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Anbieter des Angebots ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb als leistenden Unternehmer.

MOTORRAD classic | PS | FUEL | MOTORRAD actionTeam

# MOTORRAD HELDEN

[www.motorradonline.de/club](http://www.motorradonline.de/club)

Im **MOTORRAD-HELDEN-Club**

warten weitere Highlights auf unsere Abonnenten:

**Shopping-Rabatte**

bei namhaften Partnern

**Gewinnspiele** mit vielen

Chancen und tollen Preisen

**Besondere** Redaktions-Events

**Exklusive** Messe-Aktionen

**Attraktive** Reise- und

Trainingsangebote

Detailinfos und weitere

tolle Prämien gibt es unter

[www.motorrad-helden.de/abo-special](http://www.motorrad-helden.de/abo-special)



# RENNTRAINING







# ALLE 11 SEITEN VERLIEBT SICH EIN VERBRAUCHER IN EINE MARKE.

#DARUMMARKENMEDIEN

Wir Markenmedien sind für unsere Nutzer das, was Marken für Verbraucher sind: Ausdruck einer engen und aufrichtigen Beziehung. Unser Qualitätsverständnis ist so hoch wie bei jedem anderen Markenartikel auch. Und noch etwas gehört zu unseren unverwechselbaren Kennzeichen: Die Begeisterung, mit der wir gemacht und gelesen werden. Klassisch und digital. Das alles sind handfeste Vorteile für Werbekunden und deren Wertschöpfung. **Mehr Informationen unter [www.editorial.media](http://www.editorial.media)**

DIE MARKENMEDIEN IM

**VDZ**

Verband Deutscher  
Zeitschriftenverleger



DESIGN  
SCHUTZ  
GEPÄCK  
FAHRWERK  
ERGONOMIE  
MOTOMEDIA

# ANSTÄNDIGE KOMPONENTEN FÜR IHRE BMW.



## WUNDERLICH KOMPONENTEN FÜR DIE »EDITION 40 YEARS GS«-MODELLE VON BMW

Wir kennen die GS in- und auswendig! Das ist kein Wunder, haben wir doch alle Generationen der erfolgreichen BMW-Modellreihen begleitet und stets mit großer Leidenschaft hochwertige, integrierte Zubehörkomponenten mit bester Funktionalität entwickelt. Das schafft neben einer beachtlichen emotionalen Bindung an diese Motorradlegende viel, sehr viel modell- und markenspezifisches Know-how. Bewährte Wunderlich Komponenten im markanten schwarz-gelben Design, für die »EDITION 40 YEARS GS«-Modelle von BMW.

**KLEINE SERIEN. VON HAND GEMACHT. OHNE KOMPROMISSE. FÜR IHRE FAHRFREUDE.**



**DIE NR. 1 WELTWEIT FÜR HOCHWERTIGES BMW MOTORRADZUBEHÖR.**  
WUNDERLICH GMBH | JOSEPH-VON-FRAUNHOFER-STR. 6-8 | 53501 GRAFSCHAFT | TEL: +49 2641 3082-0 | WUNDERLICH.DE



**Wunderlich**  
complete your BMW.