

MOTORRAD

Wasserdichte Packtaschen im Test



LESEPROBE

EXKLUSIV FÜR LOUIS-KUNDEN: KOSTENLOSE LESEPROBE

Viel Spaß beim Lesen wünschen **Louis** und **MOTORRAD**
Sichern Sie sich unser Abo-Special und erhalten Sie einen 40€-Louis-Gutschein für Ihren nächsten Einkauf als Dankeschön. www.motorradonline.de/louis

HONDA HORNET 750

VERGLEICHSTEST

Mittelklasse-Reiseenduros



- BMW F 750 GS
- CFMoto 800 MT Touring
- KTM 790 Adventure R
- Suzuki V-Strom 1050 XT

TRACKTEST

KTM RC 8C



VERGLEICHSTEST

Super-tourer

BMW R 18 Transcontinental



Honda GL 1800 Gold Wing Tour

Gebrauchtkauf-Tipp Luftgekühlte Motorräder



LOUIS HAT ALLE STARKEN MARKEN



SCHUBERTH



RIDING CULTURE



uvm.



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

Louis – Europas Nr. 1 für Motorradbekleidung und -technik



Die stark besetzte Mittelklasse hat Honda mit einer neuen Hornet ins Visier genommen, in der es viele Konzepte und Leistungsklassen gibt. Dominant sind aber die Zweizylinder



Fotos: Jörg Künstle, Yvonne Hertler, Nicolas Pettit

Schlägt Honda jetzt mit einem neuen Naked Bike zurück?



MOTORRAD-Chefredakteur Uwe Seitz über eine wichtige Neuheit im Herbst und deren Konkurrenzumfeld.

Honda mag nie das ganz große Emotionalitätszepter geschwungen haben, aber ich erinnere mich sehr gut an Zeiten, da war ganz schön was los im Produktportfolio der Japaner. Und das weckte Begehrlichkeiten unter uns Motorradfahrern, die Honda über Jahrzehnte zur klaren Nummer eins der Nippon-Hersteller auch in der Zulassungstatistik machten. Die anderen folgten in respektvollem Abstand. Das hat sich allerdings geändert. Vor der verkaufstärksten Honda, der CB 650, rangieren regelmäßig Kawasaki Z900 und Yamaha MT-07. Im ersten Quartal 2022 holte sich Honda den zweiten Platz hinter BMW zwar wieder zurück, aber gerade Kawa, früher der kleinste der vier Japaner, rückt ihnen ganz schön auf den Pelz. Das stört Honda als größten Zweiradhersteller natürlich und sie wollen ihre Dominanz zurück. Aber dazu braucht es Motorräder vom Schlage der Z900, der MT-07 oder Duke 790. KTM hatte im Vorjahreszeitraum auch deutlich mehr verkauft als Honda, weil auch sie mit ihrem Reihenweizylinder gute Stückzahlen schaffen. Der drehzahlfreudige Vierzylinder in der CB 650 schmeckt nicht jedem, drum herum hat Honda nichts im Programm. Daher dürfen wir davon ausgehen, dass ein günstiger Reihentwin mit ansprechender Leistung und etwas Temperament sehr bald kommt (siehe Seite 14). Aprilia holt aus seinem RS-660-Twin 100 PS heraus, Yamahas MT-07 hat 73 PS. Dazwischen muss die Honda landen. Auch preislich muss sie attraktiv sein und bitte optisch etwas hermachen. Denn auch darin liegt das Erfolgsgeheimnis der erwähnten Konkurrenz. Vielleicht bringt die Intermot im Oktober schon die Auflösung.



Aktuell im Handel:
Der Kaufratgeber 125er lässt bei B196-Inhabern, Youngstern und Pendlern keine Fragen offen – vom Roller bis zum E-Bike

Herzlichst euer

INTRO

Cooler Socke: Bei 35 Grad blieb Fabio Quartararo (rechts und großes Foto) eiskalt und siegte am Sachsenring absolut souverän

Auf dem heißen Stuhl: Marcel Schrötter kämpfte bravurös und holte in der Moto2-Klasse am Ende Rang vier



Fotos: ADAC, Fritz Glänzel/InactGP, Yamaha

Heiße Nummer

Sachsenring-GP. Die Zahlen sprechen für sich: 95 214 Zuschauer am Sonntag und über alle drei Veranstaltungstage kumuliert insgesamt 232 202 Fans – der Motorrad-Grand Prix am Sachsenring ist schon lange die bestbesuchte Sportveranstaltung in Deutschland und brach in diesem Jahr seine eigenen Rekorde. Auf einen Höchstwert kletterten auch die Temperaturen. Bei 35 Grad Luft- und 51 Grad Asphalttemperatur entwickelten sich auch die Rennen zur buchstäblich heißen Nummer. Cool blieb nur Titelverteidiger Fabio Quartararo. Der 23-jährige Franzose ignorierte sowohl die Hitze als auch die technische Unterlegenheit seiner Yamaha M1 und baute mit einem ungefährdeten Sieg seine WM-Führung weiter aus. Stefan Bradl, der einzige Deutsche in der MotoGP, beschied sich mit dem 16. und damit letzten Platz. Einen respektablen Auftritt lieferte in der Moto2-Kategorie Marcel Schrötter. Der 29-jährige Bayer kämpfte bis zur letzten Runde bravurös in der Spitzengruppe, verpasste mit Rang vier letztlich das Podium nur um Haaresbreite. 2023 wird die Motorrad-WM zum 25. Mal in Sachsen gastieren. Eine ausführliche Hintergrund-Reportage über den Deutschland-GP folgt in der nächsten Ausgabe von MOTORRAD.



INTRO

10 000 Euro – Österreich verdoppelt mögliche Strafe für Wheelies

Gesetzesnovelle. Seit Mitte Mai können Wheelies, Stoppies und Burnouts in Österreich bis zu 10 000 Euro Strafe kosten. Das jedenfalls besagt die jetzt in Kraft getretene 40. Novelle des österreichischen Kraftfahrzeuggesetzes. Wörtlich heißt es darin,

Ebenfalls neu: Bis zu 72 Stunden können Fahrzeuge in Österreich konfisziert werden, falls Wiederholungsgefahr droht, z. B. auf Treffen

dass ein „nicht der Eigenart des Kraftfahrzeugs entsprechendes Verhalten“ so geahndet werden kann. Und dazu zählt: „die (...) Verwendung des Kraftfahrzeugs, bei der nicht jederzeit Kontakt zwischen der Fahrbahnoberfläche und allen Rädern besteht“, also etwa Fahren auf dem Vorder- oder Hinterrad. Dasselbe gilt für das bewusste Produzieren von Lärm durch Fehlzündungen. Das Gesetz soll laut ÖAMTC eigentlich eher in Richtung der Auto-Poser und -Tuningszene zielen, kann aber genauso auf Motorräder angewendet werden. In Deutschland sind Wheelies nicht generell verboten.



Vom Alpinestars-Rückruf betroffen: die Chargennummer OA 86990 des Handschuhs GP Plus



HANDSCHUH-RÜCKRUF

Alpinestars tauscht um. Im letzten Heft berichteten wir über eine Warnung des europäischen Verbraucherschutzsystems Rapex vor einer bestimmten Charge des Alpinestars-Handschuhs GP Plus: Rapex hatte darin eine erhöhte Menge der chemischen Verbindung Chrom VI festgestellt, die Hautallergien und in hoher Dosierung auch Krebs auslösen kann. Auf MOTORRAD-Anfrage erklärte der italienische Hersteller Alpinestars, er verwende diese Verbindung nicht; allerdings könne das häufig beim Gerben eingesetzte, ungiftige Chrom III unter bestimmten Bedingungen wie starker Hitze oder Sonneneinstrahlung zu Chrom VI oxidieren. In den Alterungstests, die Alpinestars regelmäßig selbst durchführe, sei das bislang nicht vorgekommen, man unterstütze die Rapex-Warnung jedoch voll und ganz. Der Handschuh, 2013 vorgestellt, ist inzwischen nicht mehr auf dem Markt. Betroffen ist ausschließlich der GP Plus in Schwarz-Weiß, Modell 3556513-12, Chargennummer OA 86990. Alpinestars bittet alle Kunden, die diesen Handschuh noch haben, sich mit ihrem Händler in Verbindung zu setzen oder sich per Mail an support@alpinestars.com zu wenden. Die Handschuhe werden umgetauscht.

ZU FRÜH GEFREUT

Podestplatz verschenkt. Aprilias Top-Pilot Aleix Espargaró lag auf Platz zwei, als er beim MotoGP-Lauf in Barcelona Anfang Juni das Gas wegnahm und ins Publikum winkte – es wäre sein fünftes Podium in Folge gewesen. Doch der Katalane hatte sich ausgerechnet bei seinem Heim-Grand-Prix verzählt und schon nach der vorletzten Runde gejubelt. Als er den Irrtum bemerkte, startete er hektisch durch und wurde schließlich Fünfter. Er habe, erklärte er später, auf die Anzeige am Turm geschaut, und die zeige in Barcelona bei der letzten Runde „0 Laps“ an – auf anderen Rennstrecken stehe da hingegen „R1“. Der 32-Jährige: „Das war unverzeihlich, ich habe mich bei jedem Einzelnen im Team entschuldigt.“



Irrtum mit Folgen: Espargaró verschenkte in Barcelona neun WM-Punkte



STEIGT POLIZEI UM?

Elektrisches Dienstkraft. Drei Monate lang testet die Polizei in Gießen, Hessen, eine elektrische Zero DSR als neues Dienstkraft (Foto). Danach soll die mit langen Federwegen und 19-Zoll-Vorderrad offroad-tauglich ausgelegte Zero gegen ein anderes, mehr straßenorientiertes Elektro-Motorrad ausgetauscht werden. Laut Presseinfo der Polizei Gießen handelt es sich bei dem E-Motorrad-Einsatz um einen Pilotversuch des mittelhessischen Polizeipräsidiums. Ob dieser zum Ziel hat, die schon etwas angefahrenen Polizei-BMWs R 1200 RT künftig zu ersetzen, sagt die Info nicht.



Lauter Superlative

Ducati-YouTube-Video. Italiener gelten allgemein als nicht unbedingt zurückhaltender Menschenschlag. Mit entsprechender „Emozione“ geht's auch zur Sache, wenn Designer, Techniker, Entwickler und Testfahrer vor laufender Kamera über die Entstehung von Ducatis neuestem Model sprechen – der DesertX, der ersten Reiseenduro der Marke, die echte Offroad-Fähigkeiten mitbringt. Da folgt im „Making of DesertX“ genannten Film auf dem Youtube-Kanal des Herstellers über eine Viertelstunde lang ein italienischer Superlativ auf den anderen – selbst wenn der Testfahrer Franzose ist oder es nur um das Design des passend zum Bike gleich mitentworfenen Textilanzugs geht. Die Nüchternheit der englischen Untertitel bildet da einen hübschen Kontrast.

„SINNLOSE TRAGÖDIE“

Fünf tote Fahrer bei Tourist Trophy. Die TT hat ihrem Ruf als gefährlichstes Rennen der Welt 2022 leider wieder alle Ehre gemacht: Nach den Solo-Fahrern Mark Purslow (29) und Davy Morgan (52) und dem Gespannpiloten César Chanal verloren mit Roger und Bradley Stockton ein 56 Jahre alter Vater und sein 21-jähriger Sohn, zusammen im Renngepann unterwegs (Foto), auf dem völlig ungesicherten Straßenrundkurs ihr Leben. Ex-GP-Weltmeister Wayne Gardner, erklärter Gegner der Tourist Trophy, nannte die Todesfälle auf Twitter eine „sinnlose Tragödie“. Bei Gespannpilot César Chanal hatten die Veranstalter außerdem zunächst fälschlicherweise den Tod von dessen schwer verletztem Beifahrer vermeldet. Sport-Reportage: ab S. 116.



Die Veranstalter wollen nun alle Unfälle untersuchen und aufklären

INTRO

KURZ NOTIERT

Suzuki SV 650 mit Tankgutschein

Noch bis Ende September will Suzuki allen Käufern einer neuen SV 650 einen (Aral-)Tankgutschein im Wert von 250 Euro spendieren. Der unverkleidete, 54 kW starke Twin (auch als 35-kW-Variante erhältlich) kostet regulär 6950 Euro plus Nk.

„Joyrides“ bei MV Agusta

Noch bis Ende Juli gibt's bei dem italienischen Hersteller Extra-Rabatt auf seine „Rosso“-Linie – das sind die jeweils günstigsten Varianten der MV-Modelle Brutale, Dragster, F3 und Turismo-Veloce, alle mit 800er-Dreizylinder: Jeder Käufer erhält einen Gutschein über 500 Euro für Zubehör oder Bekleidung.

Das aktuelle BMW Spezial

Der 100. Geburtstag von BMW Motorrad steht an, und nicht nur in München pfeifen es die Spatzen von den Dächern: Die R 1300 GS kommt! Das neue MOTORRAD BMW



Spezial 1/2022 zeigt, wie R und auch M 1300 GS aussehen können und welches Potenzial in den Maschinen steckt, plus viele weitere Themen rings um die Bayern-Bikes. Bequem zu bestellen unter shop.

motorpresse.de (einfach „BMW Spezial“ in die Suchfunktion eingeben); 7,50 Euro plus Versand.

Kawasaki Days in Speyer

Alles grün: Am 23./24. Juli trifft sich die Fangemeinde von Kawasaki am Technik Museum in Speyer. Groß gefeiert wird dort u. a. das 50-Jahre-Jubiläum der Z-Modelle. Eintritt ist frei, Motorradparkplätze stehen in großer Zahl zur Verfügung. Auch Probefahrten sind möglich, Anmeldung: www.kawasaki-roadshow.de

Pierer-Nachfolger

Die europäische Herstellervereinigung ACEM hat Michele Colaninno, Vorstandschef von Piaggio, zu ihrem neuen Präsidenten gewählt. Er folgt auf Stefan Pierer von KTM.

Kawasaki Ninja 400



Kommen wieder als sportliche Ninja und unverkleidete Z (r.). Preise hat Kawasaki noch nicht genannt

Kawasaki legt 400er neu auf

Neue Ninja 400 und Z 400. Ihre Premiere hatten sie 2018 als vollverkleideter kleiner Sportler Ninja 400 bzw. 2019 als dessen Naked-Bike-Ableger Z 400. Doch 2021 mussten die beiden Twins mangels Euro-5-Abstimmung aus dem Kawa-Programm weichen. Für 2023 wollen die Grünen diese Lücke in ihrem Angebot an einsteigertauglichen A2-Modellen nun wieder schließen. Ab voraussichtlich August 2022 sollen die weiterhin 33,4 kW (45 PS) starken Zweizylinder mit neuer Homologation nach Euro 5 erneut bei den Händlern stehen – offiziell schon als Teil der Modellpalette von 2023. Abgesehen vom Design und einem von 38 auf 37 Nm leicht geschrumpften maximalen Drehmoment kommen die beiden 400er technisch praktisch unverändert. Gut so, denn mit ihrem quirligen 399-Kubik-Motor, dem für die Klasse bemerkenswert guten Licht, einer hohen Zuladung und einer relativ niedrigen Sitzhöhe haben sich die kleinen Kawas durchaus schon Freunde gemacht.



Kawasaki Z 400

Fotos: CFMoto, Mattia Negrini/Kawasaki, Ryne Swanberg/Kawasaki, Jörg Künstle, SW-Motech

BALD KLEINE KTM-TWINS?

490 Duke? KTM-Chef Pierer hatte 2020 in einem Interview schon von einem 490er-Twin in der Entwicklung gesprochen. Nun haben die Spekulationen über eine baldige Vorstellung einer 490 Duke neue Nahrung erhalten. KTM-Partner CFMoto, der KTM's 790er baut, hat mit der neuen SR 450 einen Reihen-zweizylinder gezeigt (rechts), der die Basis des künftigen KTM-Einsteiger-Twins sein könnte.



Laut KTM-Chef Pierer soll die 490 Duke noch 2022 kommen. Vielleicht mit diesem Motor

SÜDDEUTSCHE ZAHLENSPIELE

Studie zu Lärmbelastung. „Etwa jedes dritte Motorrad ist bei Vorbeifahrt lauter als 90 dB(A), bei den Pkw sind es lediglich vier Prozent.“ Zu dem Ergebnis kommt eine Untersuchung des baden-württembergischen Verkehrsministeriums. In dessen Auftrag waren 2020 und 2021 an 100 Messstellen im Bundesland, darunter viele einschlägige Motorradstrecken, Anzahl, Geschwindigkeit und Lautstärke der vorbeifahrenden Fahrzeuge gemessen worden. Weiteres, wenig erstaunliches Ergebnis: „Geräde an Wochenenden bei schönem Wetter werden Anwohner (...) von vielen Motorrädern beschallt.“ Und in der Presseinfo dazu darf Staatssekretärin Elke Zimmer wieder mal „Parallelen zum Abgas-skandal“ sehen – illegale Abschaltvorrichtungen versus legale Geräuschemissionen. Was die Presseinfo nicht nennt, lässt sich aus den absoluten Zahlen von 2,94 Millionen gemessenen Autos und 206 000 gemessenen Motorrädern rückrechnen: Dass nämlich 117 600 Autos (vier Prozent) über 90 Dezibel laut waren, und damit fast doppelt so viele wie die 63 860 Motorräder (31 Prozent). Was zeigt: Motorräder sind unterm Strich durchaus Teil eines Problems, aber nicht das Problem selbst. Einzelne Hotspots mal ausgenommen.



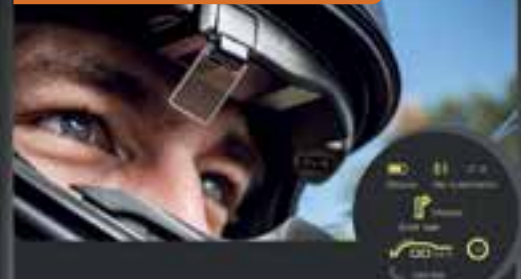
Die Messungen wurden mit Leitpfostenzählgeräten (nicht im Bild) durchgeführt

SW-Motech Open House. Ausnahmestimmung im mittelhessischen Rauschenberg: Zubehör-Spezialist SW-Motech hatte nach dreijähriger Zwangspause endlich wieder zum großen Treffen geladen; rund 30 000 Motorrad-Begeisterte waren über die drei Tage dabei. Von Aprilia bis Zero waren alle großen Hersteller mit Fuhrparks vertreten; übers Wochenende wurden 2500 Probefahrten absolviert. Um die zu erleichtern, hatte die Stadt eigens Teile der Hauptstraße abgesperrt. Neben den Werkstouren fand auch der Biergarten (Foto) mit der parallel stattfindenden Freestyle-Show bei den Besuchern Anklang.




TILSBERK
IT'S YOUR TURN

Dein Head-Up-Display





DVISION
FOCUS YOUR RIDE

Behalte die Straße immer im Blick mit dem individualisierbaren und flexiblen Head-Up-Display DVISION.

Alles im Blick

Dein Schutzengel




dguard[®]

Für alle Fälle gut gerüstet – Notruf, Diebstahlwarner und Tourentagebuch in einem System.

Sicher unterwegs


Clevere Motorradprodukte
MADE IN GERMANY



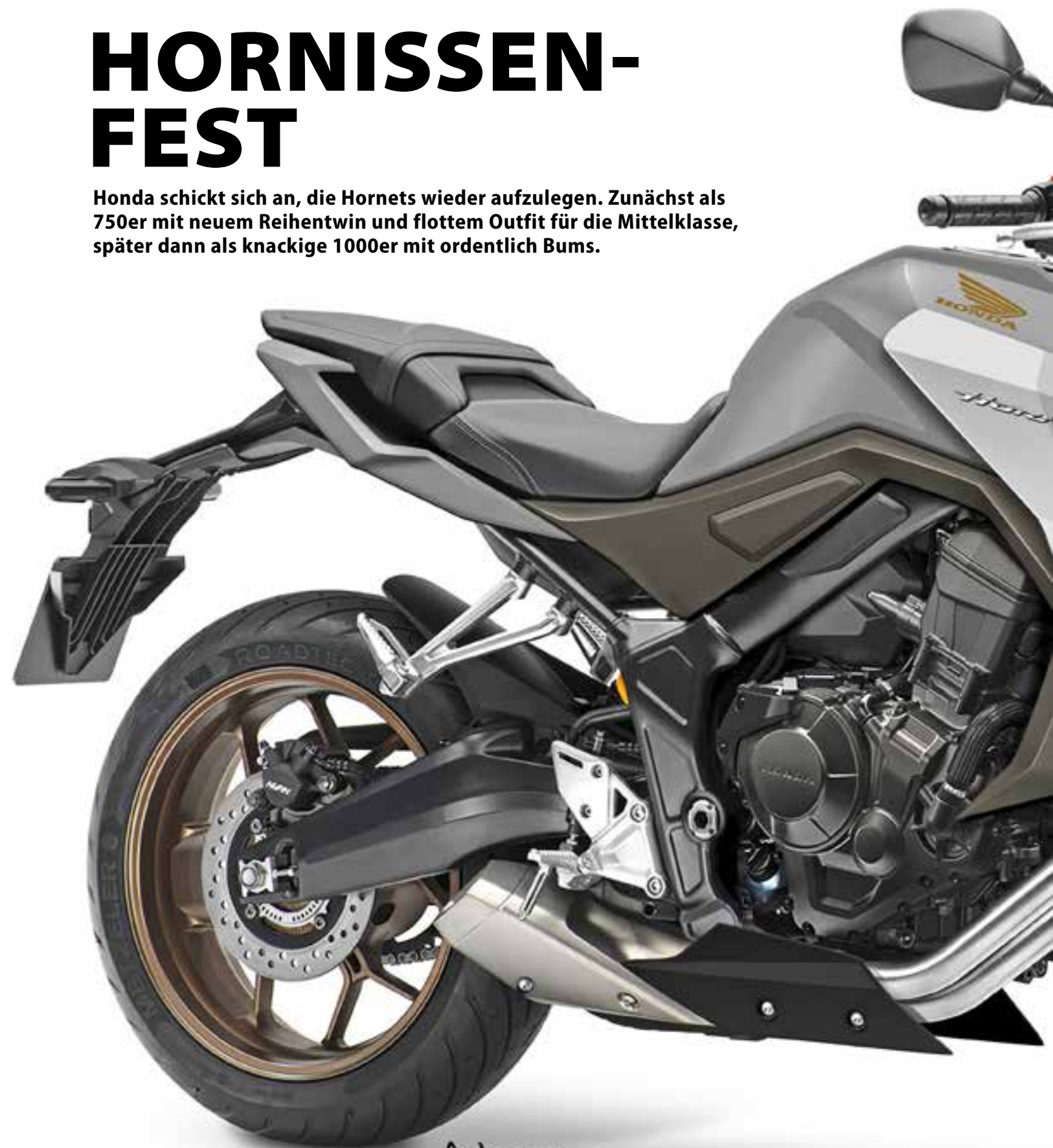
tilsberk.com

ERFAHRUNG SEIT ÜBER 30 JAHREN

Hondas neue Hornets

HORNISSEN- FEST

Honda schickt sich an, die Hornets wieder aufzulegen. Zunächst als 750er mit neuem Reihentwin und flottem Outfit für die Mittelklasse, später dann als knackige 1000er mit ordentlich Bums.



NKOLASSPÉTTIT



Kerniger Sportmotor im Alurahmen, agiles Fahrwerk, leicht zu fahren – mit der Hornet 600 stellte Honda genau genommen den ersten Streetfighter auf die Räder und setzte einen echten Trend: Die Hornisse begeisterte 1998 weite Teile von Europa, vom Einsteiger bis zum Sportfahrer.

Jetzt kommt die Hornet wieder, das hat der Hersteller bereits offiziell bestätigt und dazu auch gleich noch ein paar Design-Skizzen veröffentlicht – für Honda übrigens ein ungewöhnlicher Schritt, denn normalerweise herrscht dort Grabesstille, selbst wenn die Gerüchteküche weltweit brodeln. Technische Daten der Hornet verrieten die Japaner aber noch nicht. Doch immerhin lassen sich aus den Videos und Zeichnungen einige Schlüsse ziehen, zumal wenn man gleichzeitig Hondas aktuelle Marktstrategie in Betracht zieht.

Punkt eins: das Motorenkonzept. Im Gegensatz zur glorreichen Ahnin wird die neue Mittelklasse-Hornet nicht von einem Vierzylinder angetrieben, sondern von einem Twin, das geht aus dem Sound des Video-Teasers klar hervor. Dabei dürfte es sich, wie heute aus Kostengründen bei



Die Richtung passt: Honda-Skizze Hornet 750 (oben), MOTORRAD-Retusche (links)

vielen Herstellern üblich, um einen einfach zu konstruierenden Reihen-Zweizylinder handeln, vielleicht mit Hubzapfenversatz, um technisch und akustisch einen V2-Motor zu imitieren.

Punkt zwei: der Hubraum. Ein Big Bike dürfte es (noch nicht) werden, denn mit der CB 1000 R hat Honda aktuell eine große Nackte im Programm. Aber erinnern wir uns: Auch 1998 folgte der kleinen Hornisse ein großes Insekt, und die Spatzen pfeifen es von den Dächern, dass auch dieses Mal eine hubraumstärkere Variante (dann jedoch mit Reihenvier) folgen soll.

Punkt drei: die Leistung. Hondas aktueller 750er-Zweizylinder, der die NC 750 und den Adventure-Roller X-ADV antreibt, kommt als Antrieb nicht infrage: Er stammt ursprünglich vom Automotor des Jazz ab und dreht nicht hoch genug, um ein knackiges Naked Bike zu befeuern. Schlussfolgerung: Die Hornet bekommt einen neuen, drehfreudigen Zweizylinder, dem Vernehmen nach mit 750 Kubik.

Die Basis könnte von der Africa Twin kommen, was auch die Designskizzen bei genauer Betrachtung vermuten lassen. Die Leistung pendelt sich, so berichten es Hondanahe Kreise, bei etwa 82 PS ein – genug für gute Action auf der Landstraße, aber nicht furcht-einflößend. Die Honda-Politik sieht nun mal vor, dass mit dem neuen Motorrad nicht nur Europa, sondern alle Märkte weltweit bedient werden. Zu viel Leistung ist in Asien oder Südamerika jedoch eher hinderlich.

Punkt vier: Optik und Ausstattung. Für das kantige und aggressive Design zeichnet der erst 28-jährige Italiener Giovanni Dovi verantwortlich, von dem auch der kürzlich vorgestellte Roller ADV 350 stammt. Leichtigkeit und Agilität sollen die Primärtugen-



Noch Zukunftsmusik: die große Hornet, die Computerkünstler Nicolas Petit entworfen hat, mit eindeutigen KTM-Anleihen



Die Geschichte der Hornet

Die Geschichte der Hornet – das war bislang eine Inline-Four-Geschichte, denn natürlich kam 1998, zur Premiere der kleinen Hornisse, für Honda nur ein Reihenvier in Betracht. Experimente gab's jedoch beim Fahrwerk: Die Hornet überraschte mit einem 130er-Vorderrad im 16-Zoll-Format. Ein Fauxpas, der schon zwei Jahre später korrigiert wurde. Wiederum zwei Jahre später erschien mit der Hornet 900 dann nicht nur die große Schwester, sondern auch ein für japanische

Verhältnisse völlig neues Naked-Bike-Konzept. Hinter dem Modellcode SC 48 verbarg sich ein verstärkter Hornet-600-Rahmen mit dem Fireblade-Motor der SC 33, der zwar nicht viel stärker (109 zu 94 PS), aber mit deutlich mehr Bums (62 zu 91 Nm) gesegnet war. Ein Verkaufsschlager in Deutschland war die große Hornet nicht. Ein Schicksal, das ihre Nachfolgerinnen teilten. Sowohl die CB 1000 R von 2008 wie auch die Modellvariante Neo Sports Café von 2018 waren und sind gute Motorräder, aber keine Kassenschlager.



Hornet 600: Sport-Motor im Naked Bike



Hornet 900: die erste Super-Naked?



Hübsch und unterschätzt: CB 1000 R



Zu brav: Neo Sports Café

den der neue Hornet sein. Und, so Dovis: „Das Motorrad konzentriert sich aufs Wesentliche. Wenige Komponenten, nichts Überflüssiges, sondern maximale Funktionalität bei angemessenen Kosten.“

Ein Technikfeuerwerk wird die neue Hornet also nicht abbrennen, zumal Honda in der jüngsten Vergangenheit schlechte Erfahrungen mit technoiden Fulldressern machte: Die für die westlichen Märkte entwickelten Modelle Fireblade und Gold Wing 1800 konnten ihre immensen Entwicklungskosten nicht annähernd ein-

spielen – aus Sicht eines Weltkonzerns sind beide ein Flop, den man nicht wiederholen sollte.

Punkt fünf: der Preis. Auch hier orientiert sich Honda nicht an westlichen Herstellern wie BMW, Ducati oder Harley, sondern an der aufstrebenden chinesischen Konkurrenz. Der Preis wird daher sehr knapp kalkuliert und könnte sogar unter 8000 Euro liegen.

Punkt sechs: die Markteinführung. Sie dürfte spätestens Anfang 2023 erfolgen. Um all den günstigen Naked Bikes aus chi-

Wie immer überzeugend: Wenn MOTORRAD-Zeichner Stefan Kraft den Griffel schwingt, wird kein Detail vergessen



nesischer Produktion, die mit Macht auf den Weltmarkt drängen, noch Paroli zu bieten, ist dieser Zeitpunkt schon fast zu spät.

Punkt sieben: weitere Varianten. Die Ur-Hornet gab es in Europa damals zunächst als 600er, später auch als 900er. Nach MOTORRAD-Informationen wird Honda mit der Neuauflage ähnlich verfahren und eine Version mit großem Hubraum bauen. Die Antriebsbasis dürfte aus den aktuellen Beständen stammen, denn die Kosten für einen komplett neu entwickelten Motor in diesem Segment wären enorm hoch. Wes-

halb die große Hornet wohl erst dann auf den Markt kommt, wenn das aktuelle Naked Bike CB 1000 R in Pension geht – und mit deren Motor dann doch noch eine Vierzylinder-Hornet ihr Debüt gibt.

Die wird, so gut unterrichtete Kreise, ziemlich exakt die Lücke zwischen der aktuellen CB 1000 R und den ultrastarken Super-Nakeds vom Schlage einer 1290er-Super-Duke oder Ducati Streetfighter V4 schließen, was roundabout 160 PS, jedoch etwas bodenständigere Fahrwerks- und Assistenz-Technik bedeuten dürfte.

Könnte es sein, dass Honda da ein Naked Bike wie die Kawasaki Z 900 im Blick hat? Etwas stärker, etwas sportlicher, nur ein wenig teurer? Deren Zulassungszahlen jedenfalls liegen seit Jahren dort, wo die Ur-Hornet 900 nie hinkam. Nämlich ganz weit oben – und zwar überall in Europa. Wir dürfen gespannt sein. ■



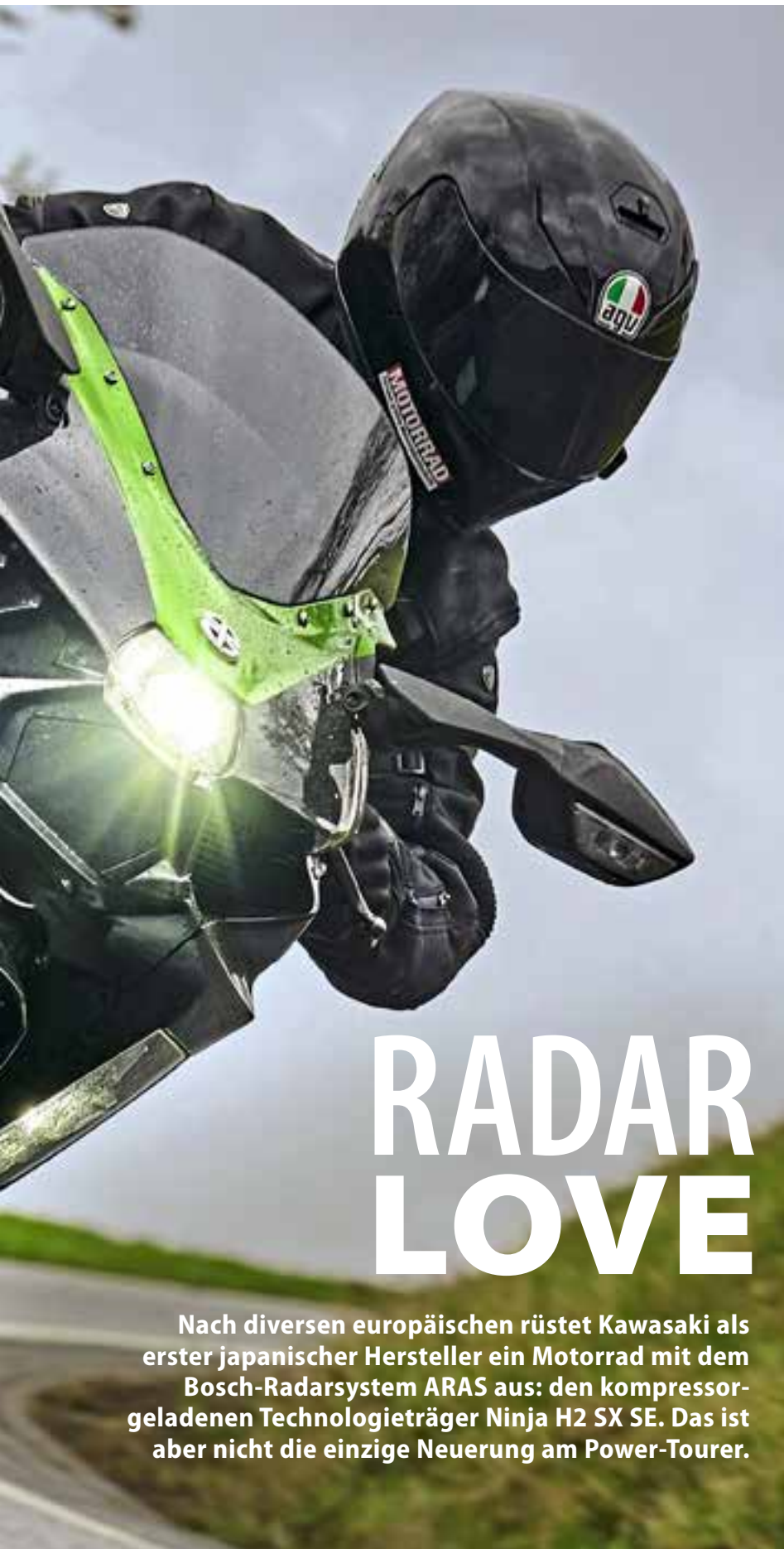
Autoren: Eva Breutel und Stefan Kaschel
kaschel@motorradonline.de

Fotos: Honda, Stefan Kraft, Nicolas Petit, Arturo Rivas

Was ist neu?

- Bosch-Radarsystem
 - Motor-Mapping
 - Auspuffanlage ohne Vorschalldämpfer
 - Steuerzeiten auf Ein- und Auslassseite
 - Sitzpolster (breiter und straffer)
 - 6,5-Zoll-TFT-Cockpit
 - Fahrwerk mit Software-Update
 - Keyless-Go-System
-





RADAR LOVE

Nach diversen europäischen rüstet Kawasaki als erster japanischer Hersteller ein Motorrad mit dem Bosch-Radarsystem ARAS aus: den kompressor-geladenen Technologieträger Ninja H2 SX SE. Das ist aber nicht die einzige Neuerung am Power-Tourer.

Seit ihrem Markteintritt im Jahr 2018 ist die Kawasaki Ninja H2 SX der Inbegriff des Speed-Tourings. Doch nicht nur Geschwindigkeits- und Power-Fanatiker, die möglichst schnell weite Strecken auf zwei Rädern überbrücken möchten, zieht diese Kawa an. Auch so mancher Technik-Nerd findet in ihr den heiligen Gral des modernen Motorradbaus. Einen Vierzylinder-Motor mit Kompressoraufladung bekommt man schließlich sonst nirgends, und die SE-Top-Variante der SX verführt zusätzlich mit semiaktivem Fahrwerk und seit diesem Jahr auch mit dem Radarsystem ARAS von Bosch, wie es beispielsweise bereits in der Ducati Multistrada V4 S zum Einsatz kommt. Wie es funktioniert und ob auch die übrigen Updates am Power-Tourer sich auszahlen, zeigt die erste Ausfahrt mit der Radar-Kompressor-Kawa.

In gewohnter Position nimmt man auf der H2 SX SE, hier mit der Zusatzbezeichnung „Tourer“, Platz. An der moderaten Ergonomie mit hohen, breiten Lenkerstummeln hat sich nichts geändert. Das Sitzpolster wurde aber gestrafft und ist nun breiter. Fahrern oder Fahrerinnen mit kürzeren Beinen erschwert das im 835 Millimeter hohen Sattel einen sicheren Stand, ist für 1,80-Normalos aber kein Problem.

Auch am Motor änderte sich nur wenig, für die Euro-5-modifizierte Kawasaki im Inneren des Gehäuses nur die Steuerzeiten des 998-Kubik-Reihenvierers minimal. Noch immer mahlt er im Standgas so knurrig vor sich hin wie sein Vorgänger, hat von der rauen Soundkulisse nichts eingebüßt. Aus der neuen Auspuffanlage ohne Vorschalldämpfer entweicht aber nur ein mildes Säuseln, und das bleibt im Fahrbetrieb so. Das Gemüt des Kompressor-Boosters wurde indes etwas milder. War er bisher als spontaner, nicht immer sanft ans Gas springender Genosse bekannt, wirkt sich das neue Mapping spürbar positiv auf Gasannahme und Lastwechselverhalten aus. Die H2 SX SE geht bei niedrigsten Drehzahlen so bullig-sanft zur Sache, dass man intuitiv schon früh die nächste Fahrstufe per Quickshifter (er arbeitet nun bereits ab 1600/min) geschmeidig einlegt. Kupplung und Getriebe bieten eine hochwertige, präzise Haptik, die zur bekannt edlen Gesamtverarbeitung passt. Lenkerschalter, Oberflächenfinish, Spaltmaße – alles erste Sahne. Ebenso wie das neue 6,5-Zoll-TFT-Cockpit. Es bietet allerhand Infos und lässt sich zeitgemäß nach Installation der Kawasaki-App mit dem Smartphone verbinden. Dann kann man während der Fahrt per Lenkerschalter die Musik im Headset wechseln oder Anrufe entge-



Lang gestreckt und aerodynamisch geformt – die Kawa verkörpert optisch mehr Speed als Touring, ist ergonomisch aber moderat

genehmen – bei einem Hightech-Bike inzwischen fast Pflicht. Das intuitive Menü gefällt aber nicht nur Technik-Nerds, sondern macht mit logischer Struktur die Einstellung der Assistenzsysteme sehr leicht.

Und auch die Aktivierung des wichtigsten neuen Features. Dass der adaptive Tempomat aktiv ist, zeigt im Display ein deutlich sichtbares grünes Symbol. Wir sind nach kurzem Warmlaufen auf einer zweispurig ausgebauten Bundesstraße angekommen, wo das System (wie auch auf der Autobahn) zu Hause ist. Hier regelt es den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug selbstständig, greift wenn nötig auch über die Bremse ein. Über den hinteren Radarsensor werden, wie schon von anderen Radar-Bikes bekannt, auch Fahrzeuge im toten Winkel zuverlässig erfasst und durch ein im Spiegel aufleuchtendes Symbol angekündigt. Schön: Beim normalen Überholen blinkt's nicht dauerhaft im rechten Spiegel, hier kann das System differenzieren. Die zuverlässige und unaufgeregte Anpassung des eigenen Speeds (wenn man den gewünschten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug minimal einstellt, ist noch immer reichlich Platz nach vorn) hebt das Touring-Erlebnis auf eine neue Stufe. Für echtes Speed-Touring muss die Gashand aber ran, maximal fährt die H2 SX SE Tourer 160 km/h mit automatischer Geschwindigkeitsanpassung.

Das Kompressor-Power-Erlebnis will man aber gerade auf kurvigen Straßen selbst in der Hand haben. Selbst wenn sie wie bei dieser Ausfahrt hier und da noch feucht sind. Maximales Drehmoment liefert der Motor bei 8500/min, volle 200 PS bei 11 000/min. Selbst auf den trockenen Passagen nur selten abrufbar. Die H2 SX SE Tourer zieht Fahrer wie Fahrerin die Arme lang. 200 km/h schüttelt sie locker aus dem Ärmel, maximal gibt Kawasaki 299 km/h an. Beim Gaswegnehmen wird überschüssiger Druck des Kompressors nach wie vor fröhlich zwitschernd in die Umgebung entlassen. Ein einmaliges Erlebnis.

Auch das Skyhook-Fahrwerk von Showa bekam ein Software-Update. Neu abgestimmt federt und dämpft es über Platten-Autobahnen oder über Löcher in der Landstraße souverän-komfortabel. Im Menü ist das Verhalten von Gabel und Federbein umfangreich und breit einstellbar. Ein straffes Setting motiviert zum flotteren Swing, den auch Bremse und Reifen gerne mitmachen. Die SE-Variante trägt nämlich hochperformante Brembo-Stylema-Sättel. Nach kurzer Aufwärmphase genügt ein Finger am Hebel, um hart zu verzögern. Die sportlichen Bridgestone-S22-Reifen verbinden das 267-Kilogramm-Bike fest mit dem Asphalt, geben in Schräglage ein souveränes, sattes Gefühl und entwickeln

keinerlei Aufstelldrang. Locker und relaxt schwingt die H2 SX SE Tourer auf ihnen abseits der Autobahn dahin. Ein Handling-Wunder wird der Power-Tourer in diesem Leben aber nicht mehr. Er mag weite Bögen am liebsten, auch wenn er sich nicht übermäßig gegen engere Radien sträubt.

Als Interessent darf man sich nicht gegen eine erhebliche Investition sträuben. Fast 29 000 Euro kostet die H2 SX SE Tourer mit Überführung (das Standardmodell auch über 25 000 Euro, dann ohne Koffer, semiaktives Fahrwerk und Brembo-Bremsättel). Sicher kein Pappenstiel, doch günstiger bekommt man eben kein Radar-Kompressor-Bike. ■

MOTORRAD-Fazit

Auch neben der Radar-Aufrüstung wurde die Ninja H2 SX SE mit großer Sorgfalt feingeschliffen. Mit kleinen Modifikationen trainierten die Ingenieure dem faszinierenden Motor noch bessere Manieren an. Auch das software-upgedatete Fahrwerk spendet vor allem viel Komfort und die umfangreiche Ausstattung rundet das ausgereifte Power-Touring-Paket ab.



Autor: Fabian Dresler
fabian@motorradonline.de

Fotos: Volker Rost/Kawasaki, Tobias Beyl



SCHNELLE PERLE!

DER RUCK-ZUCK-SCHUTZ FÜR DEN LACK



NEU! NEU! NEU!



6,5 Zoll misst das TFT-Cockpit. Übersichtlich strukturiert zeigt es unter anderem den Ladedruck des Kompressors in Echtzeit an



Die Feder Elemente von Showa arbeiten semiaktiv. Durch die sogenannte Skyhook-Funktion wird das Niveau des Bikes automatisch angepasst

Kawasaki Ninja H2 SX SE Tourer [Ninja H2 SX Tourer]

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit Kompressor, zwei Ausgleichswellen, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 4 x Ø 40 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 420 W, Batterie 12 V/9 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, Kette, Sekundärübersetzung 2,444.

Bohrung x Hub	76,0 x 55,0 mm
Hubraum	998 cm ³
Verdichtungsverhältnis	11,2:1
Nennleistung	147,1 kW (200 PS) bei 11 000/min
Max. Drehmoment	137 Nm bei 9500/min

Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis und elektronisch verstellbare Zug- und Druckstufendämpfung [verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung], Einarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebel-system, verstellbare Federbasis und elektronisch verstellbare Zug- und Druckstufendämpfung [verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung], Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 250 mm, Zweikolben-Festsattel, Traktionskontrolle, Kurven-ABS.

Alu-Gussräder	3.50 x 17; 6.00 x 17
Reifen	120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17

Maße + Gewichte

Radstand 1480 mm, Lenkkopfwinkel 65,3 Grad, Nachlauf 103 mm, Federweg vorn/hinten 120/139 mm, Sitzhöhe 835 mm, Leergewicht 267 [266] kg, zulässiges Gesamtgewicht 457 kg, Tankinhalt 19,0 Liter.

Garantie	zwei Jahre
Farben	Grün/Schwarz
Preis/Nebenkosten	28 045 [24 845] Euro/950 Euro

Herstellerangaben



S100 Motorradpflege
s100_motorradpflege
DR-WACK.COM





Fotos: Fabian Dresler, Stefan Glück (3), Jörg Künstele, Hersteller (6)

Harley-Davidson Pan America 1250 Special und Triumph Speed Triple 1200 RR

Landunter in der Redaktionstiefgarage! Mit den beiden Neuzugängen von Harley-Davidson und Triumph haben wir derzeit elf Dauertester im Fuhrpark. Wobei sich BMW GS, Royal Enfield und Yamaha auf der Zielgeraden befinden. Was die Platznot zeitnah vom Parkplatz in die Werkstatt verschieben wird. Werkstattchef Gerry sammelt jedenfalls schon fleißig Kartons.

Der ehemalige hochrangige Ballsportler und fakultative Höchststadlige Franz B. würde sich beim Anblick der beiden Upperclass-Neuzugänge des Dauertest-Fuhrparks möglicherweise die Frage stellen, ob denn schon Weihnachten sei? Nun, klimatechnisch eher nicht, mental schon. Gemeinsam verkörpern die beiden Novizinnen schließlich einen Wert von fast 45 000 Euro, da geht man schon mal in sich.

Wobei sie nicht zeitgleich eintrafen. Die Pan America sammelte schon beim Vergleich der großen Reiseenduros in MOTORRAD 13/22 erste Erfahrungen im Umgang mit der Redaktion. Zwar reichte es dort nur zum fünften von fünf Plätzen, aber: Nicht nur Nicht-BMW-GS-Fahrer wissen schon lange, dass sich die Freude am Fahren nicht um Punktwertungen schert. Das Interesse an der Pan ist jedenfalls

groß. So wird auch das bislang beste Pferd, das je aus dem Milwaukee-Stall gekommen ist, kaum Gefahr laufen, sich die Reifen platt zu stehen. Erster offizieller Dauertest-Ausfahrer (und GS-Besitzer) ist Reiseonkel Daniel Lengwenus, der mit der Amerikanerin und Teilnehmern derzeit auf einem 5000-Kilometer-Irland-Trip unterwegs ist. Ob er danach geläutert ist, und wenn ja, von welchem der beiden Twins, wird sich zeigen.

Einen ganz anderen Acker bestellt der zweite Neuzugang in Form der Speed Triple 1200 RR, die Anfang Juni 22 mit ebenso zarten wie im verschachtelten Menü gut versteckten 731 Kilometern auf der Uhr ihren Kilometer-Dauerdienst antrat. Das wird noch für Flüche sorgen, wenn die einzelnen Fahrer zwecks Dokumentation der Tankungen auf der Suche nach den Zahlen sind. Wobei, Motorradfahren ist ja eine durchaus emotionsgeschwängerte Form der Mobilität. Hass, Wut und Verzweiflung gehören da hin und wieder durchaus dazu. Wobei davon auszugehen ist, dass die positiven Eindrücke bei Weitem überwiegen werden, wie auch schon der Top-Test in MOTORRAD 6/22 zeigt. Kleiner Tipp: Der Weg führt über den Menüpunkt Service.

Doch zunächst wird sich Gerry der Triple und nach erfolgter Rückkehr der Pan widmen. Bei beiden steht das Verplomben sowie die Kompressions- und Druckverlustmessung an. Und bei der Triumph zusätzlich noch die Eingangsmessung auf dem Leistungsprüfstand. Und jetzt geht's raus und foahrt's Motorrad!

Sonstige Dauertest-Motorräder



Aprilia Tuono 660

Laufleistung	10 300 km
Modelljahr	2021
Testbeginn	September 2021
Letzte Einträge	Der kleine Feger weilte zum 10er-Service planmäßig in der Werkstatt. 323,01 Euro kostete der Spaß, der im Wesentlichen einen Ölwechsel enthielt.
In Planung	Den Spaß wieder auf der Straße haben. Was keine wirkliche Aufgabe ist.

km
50 000
49 000
48 000
47 000
46 000
45 000
44 000
43 000
42 000
41 000
40 000
39 000
38 000
37 000
36 000
35 000
34 000
33 000
32 000
31 000
30 000
29 000
28 000
27 000
26 000
25 000
24 000
23 000
22 000
21 000
20 000
19 000
18 000
17 000
16 000
15 000
14 000
13 000
12 000
11 000
10 000
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 000
1 000



Nein, das ist keine Gummibärchenschablone, sondern eine defekte Fußdichtung



Royal Enfield Interceptor 650

Oh, das sieht ja aus wie ein Gummibärchen, entfuhr es der Kollegin aus der Grafik, als sie das Bild oben links sah. Ein ziemlich großes zwar und eins, das offenbar gewaltsam einen Arm verloren hat. Doch das Bild zeigt weder Gummi noch Bären, sondern die durchgeblasene Zylinderfußdichtung der Enfield. Warum sie das Zeitliche segnete, ist unklar, immerhin konnte man bei der Reparatur schon einmal einen kurzen Blick auf Teile der Motorinnereien werfen. Dem bald ein längerer und beurteilender folgen wird. Die noch verbleibenden 2800 Kilometer wollen wir jetzt bitte schön ohne weitere Komplikationen absolvieren. Und dann gibt es Gummibärchen.

47 200 km

Modelljahr: 2019

Testbeginn: März 2019

Letzte Einträge: Viel gab es nicht einzutragen, schließlich war die Ennie in der Werkstatt, wo die Kolben schon einmal Tageslicht zu sehen bekamen.

In Planung: Den Endspurt pannenfrei durchziehen.

Indian FTR 1200 S

Die Fangemeinde der Dauertest-FTR unter den Kollegen ist zwar überschaubar, hat mit dem Autor zwar spät, aber nun doch ein neues Mitglied gefunden. So war es keine Frage, womit der Weg ins französische Chamonix anzutreten sei, wohin Indian zur Vorstellung des plus 400 Kilogramm Monster-Cruisers Pursuit (siehe MOTORRAD 13/22) eingeladen hatte. Der Wermutstropfen dabei: Der einzig sinnvolle Weg von Stuttgart dorthin führt durch die Schweiz. Die ist ja bekannt für ihre sedierenden Tempolimits und die dafür umso engagiertere Überwachung derselben. Und das mit diesem Zappelphilipp! Doch einmal mit GPS die (geringe) Tachovoreilung ermittelt, und den Cruise Controller auf das Limit eingestellt, schon schaut man völlig entspannt in den bzw. die Laser. Und in die Landschaft. Und genießt auf der Rückfahrt dank nur 237 Kilogramm Gewicht eine fast schon unerträgliche Leichtigkeit des Seins.

34 420 km

Modelljahr: 2020

Testbeginn: Oktober 2019

Letzte Einträge: Dank des fein zu justierenden Tempomaten klappen auch Transite auf Schweizer Autobahnen ohne unerwünschte Nebenkosten.

In Planung: Die längst fällige 32er-Inspektion nachholen.



Familienfeier: mit der FTR zur Präsentation der dicken Tanten



BMW R 1250 GS

100 000 km

90 150 km

2019

April 2019

Bei den letzten Dauertest-News in MOTORRAD 12/2022 hatte die GS gerade den 80er-Service hinter sich, aktuell steht der 90er an. Es geht voran.

Auf den letzten 10 000 Kilometern nix mehr anbrennen lassen.



BMW S 1000 RR

34 200 km

2020

Januar 2020

Die Doppel-R wird immer wieder gerne genommen, wenn einer mal schnell wohin muss. Oder will. Wohl gemerkt einer. Oder auch eine.

Was die Laufleistung angeht, mal auf die Tiger schauen, die kann weit!



Ducati Multistrada V4 S

100 000 km

10 600 km

2022

Februar 2022

Dass die Multi rasant Kilometer sammelt, überrascht nicht. Dass der erste Hinterreifen trotz der Power 10 865 Kilometer gehalten hat, schon.

Schau mer a mol, ob wir die Distanz mit zehn Hinterreifen schaffen.



Moto Guzzi V85 TT

14 670 km

2021

September 2021

Derzeit reist Volontär Phil mit seinem Vater, der eine Euro-4-V85 besitzt, durch die Alpen. Wir sind gespannt, was die beiden zu den beiden sagen.

Das leicht rastende Lenkkopflager im Auge behalten.



Triumph Tiger 900 Rally Pro

32 500 km

2021

Februar 2021

Praktikantin Angelina schnappte sich die Tiger für einen Wochenendtrip nach Südfrankreich. Macht mal eben knapp 1800 Kilometer. Läuft!

Weiter so laufen lassen. 1800 km/WE sind gesetzt, wer bietet mehr?



Yamaha Ténéré 700

45 330 km

2020

Dezember 2019

Die Ténéré ließ sich kaum noch schieben, weil die hintere Bremse nicht vollständig löste. Grund: eine schwergängige Pedalmechanik.

Das wusste schon die „Omna“: Schmierer und Salben hilft allenthalben!

Island mit Yamaha R6

DER MUTIGEN gehört die Welt

Irene Seidler, 34 Jahre alte Maschinenbau-Ingenieurin aus Neuss, lebt ihre Motorradleidenschaft unter anderem mit einer älteren Yamaha R6, Typ RJ15, aus. Und auch mit einem sozialen Projekt namens „Heels on Wheels NRW“.



LESER-STORY
Irene Seidler



Als Reiseführerin zum Beispiel für Touren zum Nordkap, quer durch die Ukraine oder bis in den Kosovo sammelt sie Spenden für „Heels on Wheels NRW“ ein. Sie begleitet, sagt sie selbst, andere Motorradfahrer überall dorthin, wohin die Reifen einen tragen würden, und bringe darüber hinaus gleichzeitig die Menschen auf diesen Reisen gerne an ihre Grenzen. „Den Mutigen gehört die Welt“ ist ihr Motto. Das durch die Spendenfahrten generierte Geld kommt zu 100 Prozent ausgewählten sozialen Einrichtungen zugute.

Die pandemische Lage ließ jedoch keine Planung einer solchen „Heels on Wheels NRW“-Gruppentour zu, daheim bleiben wollte die rührige Vollblut-Motorradfahrerin allerdings auch nicht. Dann halt allein starten, Fernweh und Wanderlust plagten sie. Island war ein lang gehegter Wunsch, die Entscheidung zum Aufbruch indes spontan: Einfach mal machen, könnte gut werden! Am Tag der Abfahrt zog sie noch schnell den Hinterreifen wegen eines Lagerschadens auf eine andere Felge, packte flott die Siebensachen plus etwas Werkzeug ein, und dann ging's im Tiefflug gen Hirtshals/Dänemark zur Fähre. Dreieinhalb Tage auf dem Schiff mit unterhaltsamen, neuen Kontakten zwischen Schwimmbad und Fitnessstudio, kein Problem, aber erst auf Island mussten sie und ihre Sportmaschine unter teils widrigen Bedingungen beweisen, wie mutig ihr Alleingang tatsächlich sein würde. ■





NATÜRLICHE RISIKEN ▽

Die Tiere auf Island sind friedlich. Selbst die Mücken scheinen komplett pazifistisch, die stechen nicht mal, und gefühlt steht auf jedem Quadratmeter der Insel ein kuscheliges Schaf. Erfreulich harmlos, wenn man draußen übernachten möchte. Mit ein wenig Glück sieht man in der Ferne Polarfische, Robben, Wale, ein paar Insekten und Vögel, aber offenbar gibt es hier keine großen Wildtiere wie Bären oder Wölfe, die man besser im Blick behalten sollte. Als ich einen isländischen Bergführer treffe und ihn frage, ob mir auf Island überhaupt irgendein Getier gefährlich werden könne, antwortet er: „Nichts innerhalb der isländischen Natur tötet dich. Außer die Natur selbst.“



ANLANDEN ▲

Hurra, angekommen auf der Insel! Tourplanung? Nein, ich gönne mir stattdessen den Luxus der Spontaneität. Auch auf der Fähre genoss ich lieber den Wind des Meeres, als elendig lange Reiseführer zu durchforsten. Einzig das Internet, Suchmaschinen und eine Navigations-App sowie ein Zelt und Schlafsack sollen mich zu typischen Touristenpunkten geleiten. Das funktioniert: Mich führt es an den sogenannten Diamond Beach und zur Jökulsárlón-Gletscherlagune, vorbei an imposanten Wasserfällen. Frisch verliebt in dieses wunderbar raue Land, geht es nun auf Pneu oder per pedes an schwarze Strände, rauf zum Ursprung der Wasserfälle oder hinter tosende Wasserwände. Rein in heiße Thermalwasser, zur Abkühlung in den eiskalten Atlantik, um dann feengleich wieder zurück in die 38 Grad warme Quelle zu laufen und tanzende Polarlichter zu erspähen. Mein Motorrad lasse ich beladen stundenlang allein. Nur den Schlüssel nehme ich mit, denn mich lässt der Gedanke nicht los, mein Motorrad trafe auf einen Witzbold, der meiner gleicht und der den Schlüssel mit Wegfahrsperrverstecken könnte ...

FRISCH VERLIEBT IN DIESES *wunderbar raue* LAND – UNTERWEGS AUF PNEUS ODER PER PEDES



Eine der touristischen Attraktionen auf Island: der mit Gletschereis gespickte Diamond Beach oder auch „Diamantstrand“



Allradantrieb empfohlen. Das Schild gilt aber offenbar nur für Autos, also kein Problem für eine 600er-Sportmaschine. Oder?

NOTREPARATUR ▽

Zwei der vier Verbindungsschrauben am Heckrahmen der Yamaha sind weggebrochen. Vermutlich ein alter Schaden, die R6 kam 2017 als wirtschaftlicher Totalschaden zu mir, und ich baute sie wieder auf. Schnell stelle ich das Zelt am Wegesrand auf einem kleinen Parkplatz auf, denn mit diesem Defekt wage ich keine Experimente in der Dämmerung. Ein Lob auf meine Gepäckwahl: Die dicke gelbe Rucksacktasche mit Stauraumvergrößerung nehme ich am nächsten Morgen auf den Rücken und fahre bei feinstem Nieselwetter halb stehend zu einer 70 Kilometer entfernten Lkw-Werkstatt. Meine Frage nach Bohrmaschine, einem 4er-, 8er- und 13er-Bohrer wird mit einer Einladung zum Kaffee in der Werkstatt beantwortet. Wahre Gentlemen: Ich komme nicht einmal dazu, die Verkleidung abzuschrauben und den Tank wegzuklappen, da knien die beiden Jungs schon neben der kleinen Sportmaschine und mühen sich redlich beim Schraubenausbohren. Nun trägt die filigrane R6 mit Stolz zwei M12er-Schlossschrauben mit selbstsichernden Muttern. 6617 Isländische Kronen, umgerechnet circa acht Kaffee, kostet diese pragmatische Schnellreparatur.



Erzähl doch mal!

Unterwegs gewesen? Mit dem Motorrad? Wir suchen die besondere Geschichte! Aber bitte keine oberlehrerhaften Vorträge oder ausschweifende Blog-Posts mit unzähligen öden Urlaubsfotos. Denn das kann jeder. Will aber wohl nicht jeder. Und wir erst recht nicht. Uns interessieren eure einmaligen Tour- und Reiseerlebnisse. Gerne auch mit einer Maschine, die nicht den Nachnamen „GS“ oder den Titel „Gran Turismo“ trägt – denn mit jedem Motorrad lässt sich eine Reise tun und viel erleben! Wenn du, liebe Leserin/lieber Leser, eine besondere Geschichte zu erzählen hast – dann her damit! Dazu ein paar nette Schnapshots, deine Kontaktdaten und idealerweise ein kurzer, die Tour beschreibender Text. Gefällt uns die Story, dann findet sie den Weg in unser Heft **MOTORRAD**, und für deinen Aufwand bedanken wir uns mit 150 Euro + einem Gratis-Jahresabo. Leser-Story-Angebote bitte per E-Mail an: unterwegs@motorradonline.de

SPORTLICH AUF DER SCHOTTERBAHN ▽

„Wenn du das Wetter nicht magst, so warte fünf Minuten.“ Dieser Spruch, gesehen in einem Café, könnte passender nicht sein. Der Wind schiebt mich auf den Gravel Roads (festgewalzte Schotterstraßen, oft aber in besserem Zustand als manch Asphaltstraße in der Eifel) über beide Reifen weg. Die auf dem Seitenänder parkende R6 droht hier und da vom Wind umgeschmissen zu werden. In engen, einspurigen Spitzkehren auf dem groben Schotter der Hochlandstraßen (F-Routen) muss ich aufgrund starker Böen ausharren, sonst könnte es mich in den Abgrund drücken. Zudem bedarf es gewisser Übung, auf Geröll bergab knifflige Spitzkehren zu fahren. Kann ich eigentlich. Aber bei orkanartigem Seitenwind? Und Supersportler sind nicht gerade für ihren engen Wenderadius bekannt. Manche Fahrer von Reiseenduros blicken mich unterwegs staunend, fra-

gend oder ungläubig an. Ich denke und sage: „Ja, die RJ15 hat zwei Reifen, einen Motor, und wenn es unfahrbar wird, kehre ich eben um.“ Spoileralarm: Ich bin auf keiner F-Route wegen Unfahrbarkeit umgekehrt, aber ich habe auch längst nicht alle F-Routen gesehen. Und die wunderschöne F 66 auf den Westfjorden mit mindestens sieben flussartigen Furten fuhr ich lieber in Begleitung einer BMW GS. Auch im Nachhinein würde ich diese wohl nicht allein durchholpern, denn das Mobilfunknetz, um Hilfe zu holen, ist dort ähnlich schlecht wie im Dorf von Oma Erna im Harz. Aber eines ist sicher: Von solchen Flussdurchfahrten wird zwar das Motorrad nicht sauber, aber dafür die Kutscherin. Denn das Wasser wird durch den Bugspoiler auf die Fußrasten wie mit einem Hochdruckstrahler gepresst, um die Fahrerinnen von Schuh bis Hüfte abzukärchern.





Wie auf einem anderen Planeten – Rasten an einer Messstation in der Nähe von Akureyri im Norden der Insel



Passt die Straße zum Motorrad oder umgekehrt? Sollte dir egal sein, dann wirst du garantiert mit guten Momenten belohnt!

WIR DÜSEN, HOLPERN, RUTSCHEN *und staunen* UNS WEITER DURCH ISLAND



GEDANKEN ZUR NACHT ▽ ▽

Übrigens! Egal wohin du auf Island gehst: Schafe waren vor dir da. Immer. Definitiv! Also Augen auf beim Zeltaufbau! Da sich zudem die Natur im Norden von ihrer rauen Seite zeigt, kann der Gaskocher nur noch im Zelt entfacht werden, und Übernachtungsplätze suche ich folglich hinsichtlich Windschutz und weniger wegen der Rückenfreundlichkeit aus. Nur lassen sich Heringe nicht in Stein hauen, also sind Steine die neuen Heringe. Im märchenhaften Städtchen Akureyri mache ich dann Halt, weil ich keine sauberen Klamotten mehr habe. Zelt und Schlafsack brauchen ebenso eine Trocknung. Alternative zur Stoffhütte: ein günstiges Kapselhotel. Das bietet zwar Wasch- und Trocknungsmöglichkeiten, der Schlafplatz mit Schließfach-Charme ist aber nur was für Leute ohne Klaustrophobie. Noch ein Tipp: Ohrstöpsel helfen tagsüber bei lauten Fahrgeräuschen und auch nachts bei Schnarchern aus der Schlafbox über dir. Sehr schnell vermisse ich mein Zelt und das gewohnte Geblöke der Schafe.



EXOTIN AUF TOUR ▷

Die R6 steht ehrfürchtig vor dem Motorradmuseum Mótorgjolasafn und wird mit ihrem schiefen Gepäckturn und stolzen Kilometerstand (fast 100 000 Kilometer) vom Museumschef persönlich fotografiert. Dort wird endlich auch meine Frage beantwortet, warum die Isländer nur so selten Motorrad fahren: Knapp 1500 Euro koste die Versicherung, und da sie in ihrem Land kaum mehr als vier Monate Motorradwetter hätten, lohne es sich nicht. Wir, also R6 und ich, hingegen düsen, holpern, rutschen und staunen uns weiter durch Island: teils auf Kurven und bestem Asphalt, dann auf schönen Nebenrouten abgehend von der Ringroad-Hauptroute, aber auch durch reine schroffe Natur mit „Straßen“, die besser zu einem Enduropark passen würden. Gleichzeitig berühren wundervolle, herzliche und hilfsbereite Menschen mein Innerstes, Wildfremde geben mir ihre Nummer für den Fall, dass ich Hilfe benötige. Ich bin zwar als Reisende viel allein, aber nie einsam. Warum ich hier, abseits der Zivilisation, ausgerechnet mit einer Sportmaschine fahre, werde ich oft während des Trips und danach gefragt. Antwort: Vielleicht möchte ich ein wenig mit dem Vorurteil aufräumen, man könne nur mit großer Enduro oder Tourenmaschine auf längere Reise gehen. Vielleicht fordert es mich gerade auch heraus, dass mir vor Abfahrt gesagt wurde, ich würde mit meiner R6 die gut asphaltierte Ringroad bestimmt nicht verlassen. Aber vielleicht sind mir auch einfach andere Meinungen egal. Denn den Mutigen gehört die Welt.



Tourist Trophy auf der Isle of Man



INSEL- HOPPING

Nach zwei Jahren Pause flogen sie wieder – die Roadrace-Stars wie der diesjährige Vierfachsieger Peter Hickman (#10) – bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man. Das große Rennen auf der kleinen Insel widersetzt sich jeglicher Vernunft, ignoriert den Zeitgeist und lockt genau deshalb Fans und Fahrer.



Davey Todd gilt als der Star der Zukunft. Im Superstock-Rennen sprang er auf Rang drei

Erstklassig. Anders kann man die Stimmung bei der Tourist Trophy 2022 auf der Isle of Man nicht beschreiben. Heiß waren sie alle. Die Fahrer, die Fans, der Veranstalter. Denn auf der Insel zwischen Großbritannien und Irland feierte man ein Comeback der besonderen Art. Während die meisten weltweiten Motorrad-Rennserien wie MotoGP, World Superbike oder nationale Meisterschaften in den vergangenen beiden Jahren mit abgespeckten Kalendern oder Geisterrennen Präsenz bewiesen, musste die TT auf Tauchstation gehen. Denn der Snaefell Mountain Course erstreckt sich über exakt 37,73 Meilen, also 60,725 Kilometer, sozusagen über mehr als die Hälfte der Fläche der gerade mal 52 Kilometer langen Insel. Mit rund 100 000 Fans, die in aller Regel in den beiden TT-Wochen auf die Insel pilgern, wäre ein Corona-Hygienekonzept wohl noch komplizierter umsetzbar gewesen als eine Steuererklärung der vielen Offshore-Firmen auf dem politisch autonomen Eiland.

Immerhin: Nachdem die bislang letzte TT im Jahr 2019 vom Wetter gebeutelt wurde und in der Trainingswoche kaum gefahren werden konnte, war die TT 2022 eigentlich wieder rekordverdächtig. Seit der Jahrtausendwende fielen die Rundenzeiten sukzessive um mittlerweile mehr als eine Minute. Den aktuellen Rundenrekord hielt vor dem diesjährigen Meeting der Brite Peter Hickman auf der BMW S 1000 RR, gefahren im Jahr 2018 in 16.42,778 Minuten. Das entspricht einem unglaublichen Schnitt von 217,99 km/h! Üb-

licherweise werden die Bestmarken im letzten und längsten Rennen gebrochen, in der mit Superbikes ausgefahrenen Senior TT. Der Grund: Da alle zwei Runden nachgetankt werden muss, kann nur die letzte Runde als einzige fliegende Zieldurchfahrt genutzt werden. Doch so weit sollte es in diesem Jahr nicht kommen. Starke Winde vereitelten beim Finale die Chancen auf neue Rekorde. Auch die Ergebnisliste liest sich unspektakulär. Die insgesamt sechs Solo- und zwei Gespannrennen wurden von lediglich drei Siegern dominiert: Peter Hickman beherrschte mit der 1000er-BMW die Superbike-, Superstock- und Senior-Klasse, zudem die Supertwin TT auf der von einem Kawasaki-ER6-Motor angetriebenen italienischen Paton. Michael Dunlop, mit 33 Jahren jüngster Spross der nordirischen Roadracer-Dynastie um Joey Dunlop, gewann beide Supersport-Rennen, die Brüder Tom und Ben Birchall beide Seitenwagenrennen. Michael Dunlop hält jetzt insgesamt 21 TT-Siege, Onkel Joey ist Rekordhalter mit deren 26.

Leider wurde die TT-Tradition auch in unrühmlicher Weise fortgeschrieben. Fünf Teilnehmer ließen bei der diesjährigen TT ihr Leben (siehe auch Meldung Seite 9). Eine Situation, mit der Haudagen wie Peter Hickman umzugehen gelernt haben. „Was wir hier tun, verstehen Außenstehende nicht“, sagt der 35-Jährige und relativiert sofort, „aber die Kollegen sind von uns gegangen, als sie das taten, was sie liebten.“ Makaber: Selbst die Hinterblie-

Interview

„Wenn ich die Wahl hätte, nach 23 TT-Siegen mit 50 zu sterben oder nach einem ruhigen Leben 60 Jahre alt zu werden – ich würde die 50 nehmen“

John McGuinness. Mit 23 TT-Siegen ist der Brite der zweiterfolgreichste Road Racer hinter Joey Dunlop (26 Siege). Im April feierte McGuinness seinen 50. Geburtstag und knackte bei der diesjährigen TT die Marke von 100 Starts auf dem Mountain Course.



Nach 104 TT-Starts wollte John McGuinness zurücktreten. Jetzt sagt er: Never say never

Auch diejenigen, die gestorben sind, würden nicht wollen, dass wir nicht mehr fahren. Natürlich bekomme ich auch viele Interview-Anfragen, in der die Journalisten die Isle of Man als Todesinsel bezeichnen und mit mir darüber sprechen wollen. Darauf lasse ich mich nicht ein. Ich möchte darüber sprechen, welch gigantisches Erlebnis die TT ist, welch ein Spektakel und welche Herausforderung. Ich weiß, dass der Ort viel zu verantworten hat. Ruinierte Leben, ruinierte Ehen und alles Mögliche. Aber die andere Seite der TT ist eben, dass sie etwas Besonderes ist. Etwas ganz Besonderes.

Sie haben bei der TT eine lange unglückliche Phase hinter sich. 2017 und 2018 konnten Sie wegen einer Verletzung nicht starten, 2019 kam es nach technischen Ausfällen in allen Rennen mit Norton zum Eklat. Wie steckt man solche Erfahrungen weg?

Verletzungen muss man in unserem Sport akzeptieren. Doch bei Norton war alles Hollywood. Pelzmantel, aber keine Unterhosen. Es war sehr peinlich für mich, für meine Fans, für alle. Und 60 000 Pfund Honorar schuldet mir dieser Hersteller immer noch.

In Ihrem Alter ist es logisch, dass man auf seine Karriere zurückblickt. Was hätte der 16-jährige John McGuinness vom 50-jährigen John McGuinness gehalten?

Als ich 16 war, habe ich Joey Dunlop angeheimelt. Er war 20 Jahre älter als ich und der TT-Star jener Zeit. So wie er wollte ich werden. Aus heutiger Sicht ist es dennoch seltsam, zu erkennen, dass er bei seinem letzten TT-Sieg im Jahr 2000 zwei Jahre jünger war, als ich es heute bin. Damals stand ich gemeinsam mit Michael Rutter neben ihm auf dem Siegerpodest. Wir hätten seine Söhne sein können. Ich konnte mir nicht im Geringsten vorstellen, wie er sich wohl gefühlt haben mag. Heute weiß ich es.

Und wie fühlt man sich?

Joey wusste, dass er noch immer in der Lage war, Rennen zu gewinnen. Und dieses Gefühl steckt auch noch in mir drin.

Die Zeiten haben sich aber geändert. Die technische Entwicklung der Motorräder mit elektronischen Fahrhilfen und seit Neuestem auch den Winglets hat vieles verändert. Ist Erfahrung bei der TT damit weniger wichtig?

Der Mountain Course ist zwar an vielen Stellen verbessert worden, dennoch ist die Piste so holprig, dass die meisten Fahrer die Elektronik abschalten. Ich auch. Wir benutzen noch die Möglichkeit, die Motorbremse elektronisch einzustellen, aber mehr nicht. Traktions- oder Wheeliekontrolle bleiben abgeschaltet. Deshalb ist die Erfahrung nach wie vor sehr wichtig. Wahrscheinlich der wichtigste Erfolgsfaktor überhaupt.

Bei der TT lässt sich das Thema Gefahr nicht ausblenden. Auch in diesem Jahr starben wieder fünf Rennfahrer. Wie geht man als Profi damit um, dessen Publicity und Einkommen letztlich von diesem Rennen abhängen. Ja, Menschen werden getötet, das wissen wir. Aber niemand bekommt die Pistole von jemandem an den Kopf gesetzt. Jeder tut es freiwillig.

Trotzdem könnte man es doch als irrsinnig bezeichnen, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 218 km/h – das sind rund 30 km/h schneller als die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit in der MotoGP-WM – und ohne Sturzräume Rennen auf der Landstraße zu fahren.

Noch mal, die TT ist etwas ganz Außergewöhnliches. Ich habe immer gesagt, wenn mir jemand einen Vertrag mit zwei Deals anbieten würde, der folgendermaßen lautet: Entweder du kannst 23 TT-Siege haben, die Welt bereisen und nach 50 fantastischen Jahren sterben – oder du lässt dir deine Eier abschneiden, bringst zwei Scheidungen hinter dich, führst ein normales Leben und wirst dafür erst mit 60 sterben. Dann würde ich die 50 nehmen.

Nach dieser TT sind Sie auf der Isle of Man insgesamt 104-mal an den Start gegangen. Von den fünf Rennen in diesem Jahr war Platz fünf im Superbike-Lauf das beste Ergebnis. Sie wollten nach dieser TT ohnehin zurücktreten. Ist jetzt wirklich Schluss?

Sagen wir mal so: Ich denke noch über die Situation nach.

Das Interview führte Mat Oxley.



Local Hero: Conor Cummins fährt an seinem Wohnhaus, Geschäft und seiner ehemaligen Schule vorbei

benen der verstorbenen Fahrer akzeptieren in der Regel den Tod als Teil der TT. Eine Einstellung, die auch Rico Penzkofer versteht. Der bis heute schnellste Deutsche auf der TT sagt: „Ich bin nie mitgefahren, um nur dabei zu sein. Ich weiß, dass ich es auf das Podest hätte schaffen können. Ich kannte die Risiken.“ Ironie der Geschichte: Der 46-Jährige aus Dresden musste seine Karriere im Jahr 2012 beenden, nachdem er sich bei einem harmlosen Showrennen in Halle an der Saale schwer am Rücken und den Augen verletzt hatte.

Eine Legende bleibt er bei der TT trotzdem. In seinem Penz13-Team entwickelte sich beispielsweise der 26-jährige Brite Davey Todd zum Jungstar der TT-Zunft. In diesem Jahr schickte Penzkofer mit David Datzer einen Deutschen an den Start. Datzer war 2022 zum zweiten Mal bei der TT dabei. 2019 hatte er mit einem Privateinsatz in der Supersport-Klasse debütiert, wurde damals 48. und 54. Der heute 30-Jährige aus Vilsbiburg in Bayern trat zwischenzeitlich im Pro Superstock Cup in der IDM und bei den Landstraßenrennen der International Road Racing Championship (IRRC) an. Dabei gab es auch Rückschläge und eine Handverletzung, welche den Einsatz auf der diesjährigen TT noch beeinträchtigte. Doch der große Traum blieb unverändert: mit den Big Bikes auf der Insel zu starten. „Mein MTP Racing Team hat die Motorräder vorbereitet, doch organisatorisch haben wir mit der Penz-Mannschaft zusammengespant.“ Nach zwei Wochen Tourist Trophy und zwei Zielankünften unter den Top 20 auf der BMW S 1000 RR konnte Datzer es nicht fassen. „Ein Traum ist in Erfül-

lung gegangen“, stammelte er nach dem zweiten Zieleinlauf noch völlig übermannt von Emotionen und erklärte: „Es ist nicht leicht in diesem Sport, der keinen einzigen Fehler verzeiht und in dem Egomanen herausfinden wollen, wer die dicksten Eier hat. Ein Fehler, und du wickelst dich um Bäume, Hausmauern oder Gartenzäune. Doch bei der TT erlebt man auf jedem Kilometer mehr als manche Menschen in ihrem gesamten Leben. Davon abgesehen endet das Leben nun mal immer tödlich. Bei einem früher, beim anderen später“ – offensichtlich hat er sich auch einen Teil des angelsächsischen Fatalismus zu eigen gemacht. Nach zwei Wochen auf der Insel in der irischen See kehrte Datzer zu seiner Frau Manuela und seiner kleinen Tochter zurück.

Sich nach den TT-Wochen in der realen Welt wieder zurechtzufinden fällt unverkennbar nicht nur Rennfahrern schwer. Denn auf der Insel herrscht während der TT Ausnahmezustand. Das weiß auch Andrew Reed. Der Polizist ist seit Jahren für die Sicherheit am Rande der Rennstrecke verantwortlich. „Außerhalb geschlossener Ortschaften gibt es bei uns kein Tempolimit. Deutschland ist in dieser Beziehung mit seinen Autobahnen eben nicht einzigartig“, frotzelt der Officer. Doch während der TT müssen die Daumenschrauben etwas angezogen werden. „Wir setzen in den TT-Wochen an manchen Stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen in Kraft, um schweren Unfällen vorzubeugen.“ Reed weiß, dass die vom Rennsport-Fieber befallenen Fans dies allzu gern ignorieren. „Die Leute denken, dass sie in den Pausen den TT-Kurs im



Passend: Michael Dunlop vor individualisierter Kulisse



Unpassend: Dunlop statt John McGuinness trinkt das Sieges-Guinness



Schnellste Bayern-Tischdecke der Welt: David Datzler im Sonderoutfit



Die TT ist nicht nur Spektakel: An vielen Stellen der knapp 61 Kilometer langen Strecke sind die Piloten allein mit sich und der Landstraße. David Datzler schaffte es zweimal unter die Top 20

Renntempo abfahren dürfen. Das ist natürlich nicht der Fall. Das sind öffentliche Straßen, und die sind während der Rennen für den Verkehr gesperrt.“ Je jünger die Mochtegern-Hickmans sind, desto uneinsichtiger sind sie in in diesen Situationen. Deshalb ist die Strecke für Teenager auf einem Motorrad sogar an den rennfreien Tagen, an denen die Straßen für den Straßenverkehr geöffnet sind, komplett tabu. Zumindest wenn sie aus dem Vereinigten Königreich stammen. „Führerschein-Neulinge dürfen während der TT auf der Insel überhaupt nicht Motorrad fahren. Wir erkennen die Novizen am L-Schild am Heck ihres Bikes“, erklärt Reed. Selbst auf der durch Bike-Exzesse berühmten Promenade in Douglas verengen sich die Grenzen des Geduldeten zunehmend – auch wenn dort schon erfolgreiche TT-Rennsport-Karrieren wie die des 16-fachen TT-Siegers Ian Hutchinson begannen. Der Brite hatte vor seiner Rennsport-Laufbahn auf der Showmeile in der Hauptstadt kräftig bei Wheelies, Stoppies und Burn-outs mitgemischt. Heute würde der Siebte der diesjährigen Senior TT – je nach Delikt – sogar hinter Gittern enden. Oder noch schlimmer: Er dürfte für eine vorgegebene Zeit die Insel nicht mehr betreten. Das wäre mit Sicherheit die Höchststrafe – egal ob für Rennfahrer oder Fans.



Autor: Toni Börner
sport@motorradonline.de

Fotos: Toni Börner, Stephen Davison (3), Tony Goldsmith (2), Dave Kneen (4)

Ergebnisse

Senior TT

- Peter Hickman** (GB) BMW
6 Runden in 1 h 44 min 56,494 sek
- Dean Harrison** (GB) Kawasaki
+ 16,918 sek
- Conor Cummins** (GBM) Honda
+ 33,604 sek
- David Datzler** (D) BMW,
+ 8 min 11,020 sek

Superbike TT

- Peter Hickman** (GB) BMW
6 Runden in 1 h 43 min 58,544 sek
- Dean Harrison** (GB) Kawasaki
+ 39,200 sek
- Michael Dunlop** (GB) Suzuki
+ 57,627 sek

Supertwin TT

- Peter Hickman** (GB) Paton
3 Runden in 56 min 35,517 sek
- Lee Johnston** (GB) Aprilia
+ 1 min 49,281 sek
- Paul Jordan** (GB) Kawasaki
+ 2 min 12,537 sek

Superstock TT

- Peter Hickman** (GB) BMW
3 Runden in 52 min 01,236 sek
- Conor Cummins** (GBM) Honda
+ 12,701 sek
- Davey Todd** (GB) Honda
+ 20,366 sek
- David Datzler** (D) BMW
+ 3 min 25,713 sek

Supersport TT

Gesamtwertung nach zwei Rennen

- Michael Dunlop** (GB) Yamaha
- Peter Hickman** (GB) Triumph
- Dean Harrison** (GB) Kawasaki

Gespanne

Gesamtwertung nach zwei Rennen

- Ben Birchall/Tom Birchall** (GB)
Honda LCR
- Peter Founds/Jevan Walmsley**
(GB) Honda LCR
- Ryan Crowe/Callum Crowe**
(GBM) Honda LCR

VORSCHAU



DER GRÖSSTE TEST DER WELT

Willkommen in den Dolomiten zur 2022er-Ausgabe des MOTORRAD Alpen-Masters. Starten wir in Heft 15 mit den ersten acht von 16 Bikes in den Gruppen Modern Classics, Mid Naked, Sport Touring und Adventure XL. In Heft 16 kämpfen die nächsten acht um den Einzug ins Finale, welches dann unser XXL-Heft 17 krönen wird.



Abenteuertrip: im Abseits durch die Toskana

Mit der flammneuen Aprilia Tuareg 660 erkunden wir auf richtig abgefahrenen Strecken eine der schönsten Landschaften Italiens, die Toskana. Wetten, dass Sie nach der Lektüre gleich selbst losfahren wollen?



Fahrbericht: Brabus-KTM 1290 Super Duke Evo

Binnen zwei Minuten waren die 154 Exemplare der vom Mercedes-Tuner Brabus gepimpten Super Duke zum Stückpreis von 40 000 Euro ausverkauft. Hat sich das Invest gelohnt? Das klären wir in diesem Fahrbericht



Sportreport: Deutschland-GP am Sachsenring

Nach dem coronabedingten Geisterrennen 2021 wird die Luft am Ankerberg wieder brennen. Allerdings müssen die Fans auf Dauersieger Marc Márquez verzichten. Wer wird nun 2022 der King am Ring?



Fotos: KTM, Rossen Gargolov, imago images/Andreas Gora, mps-Fotostudio, Marc Seeh

Suzuki GSX-S 1000 GT vs. KTM 1290 Super Duke GT

Harley-Davidson Pan America 1250 Special vs. Triumph Tiger 1200 GT Pro

Kawasaki Z 650 RS vs. Moto Guzzi V7 Stone

Ducati Streetfighter V2 vs. Yamaha MT-09 SP

Weitere Themen

Fahrbericht: Energica Experia

Mit ihrem neuesten E-Bike drücken die Italiener erstmals ins Adventure-Segment. Wir sind gespannt, wie sich die Experia beim Touren schlägt

Tourentipp: Hunsrück

Eifel, Mosel und Pfälzer Wald sind angesagte, aber oftmals überlaufene Top-Destinationen. Gleich um die

Ecke lockt der einsame Hunsrück. Wir verraten zwei tolle Tagestouren

Test: zehn Sprühwaxe

Die Motorradwäsche ist das eine, doch lang anhaltender Glanz entsteht erst durchs feine Wachsen. Welches Zaubermittel ist das beste? Wir haben es ausprobiert



MOTORRAD 15/2022 erscheint am **8. Juli 2022**

Noch mehr von **MOTORRAD** gibt es ...



... als Podcast

Bremspunkt, Ideallinie, Fahrerlager und Rundenzeiten ... Das Hobby „Rennstrecke“ mag teuer sein, verlangt aber noch lange nicht nach einem superteuren Racebike. PS-Volontär und Racetrack-Aficionado Mario Steffen und Hobby-Racerin Alisa Bielicke klären auf im Gespräch mit Reisedakteur und MOTORRAD-Podcaster Ferdinand Heinrich-Steige



... als Download

Kennen Sie schon den MOTORRAD-Kiosk, den es als App fürs Smartphone und Tablet gibt? Einfach im App-Store (Apple iOS/Google Play) runterladen und installieren. Und schon lassen sich vom Sofa aus alle unsere Magazine als E-Paper mit einem Klick auswählen und lesen. Wie die neueste Ausgabe von PS, dem ultraschnellen Sport-Motorradmagazin für alle Speedjünger, die es auch ultraschräg lieben



... im Onlineshop

Ab 28. Juni neu am Kiosk, aber auch bequem von zu Hause aus zu ordern ist die 13. Ausgabe von RIDE. In dieser Nummer geht es auf zigtausenden Kurven durch das male- rische und oft noch wenig befahrene Slowenien. Natürlich wie in jedem Heft inklusive großer Tourenkarte! RIDE ist wie viele weitere Hefte fix bestellt unter shop.motorpresse.de



MOTORRAD jetzt digital weiterlesen!



TESTEN SIE UNSER DIGITALES MINIABO:



×6

**6 Ausgaben
MOTORRAD**
für nur €14,99
statt ~~17,94 €~~
im Einzelkauf

 motorradonline.de/digitaltesten

- ▶ 16% sparen gegenüber Einzelkauf
- ▶ Als App oder ePaper verfügbar
- ▶ Universell auf allen digitalen Geräten lesbar – unabhängig vom Betriebssystem
- ▶ Clubmitgliedschaft über 3 Monate mit vollem Zugriff auf das Club-Portal motorradonline.de/club

ODER



**Die vollständige
aktuelle Ausgabe
MOTORRAD**
für nur €2,99
finden Sie unter:

 motorradonline.de/digitaleausgabe

ODER



Kennen Sie schon unsere **Sonderhefte?**
Diese finden Sie unter:

 motorradonline.de/digitalesonderhefte

**WÄHLEN
SIE AUS 3
ANGEBOTEN.**

**ALS APP
ODER
E-PAPER**

MOTORRAD **Classic** | **PS** | **FUEL** | **MOTORRAD**
www.motorradonline.de/club

MOTORRAD

HELDEN

www.motorradonline.de/club