



Honda Forza 750

Erste Ausfahrt mit dem derzeit stärksten Roller am Markt

WERK

Für immer jung

Moto Guzzi V7 Stone. Zum 100. Geburtstag der Marke huldigen die Italiener ihrer eigenen Geschichte und renovieren ihren Bestseller von Grund auf. Die klassischen Zutaten bleiben dabei natürlich erhalten

SEITE 4

10 Seiten
ZWEIRAD
Sonder-
beilage



SMART DISTANCING



MIT GRATIS FAHRLIZENZ

PLANE DEIN LEBEN OHNE ANSTELLEN
UND HOL DIR DEN FÜHRERSCHEIN
CODE-111 GRATIS.



MICH PACKT DIE LEBENSFREUDE

Aktion gültig vom 15. März bis 30. April 2021
in Kooperation mit dem ÖAMTC.
Solange der Vorrat reicht. Keine Barabläse.
Nicht mit anderen Aktionen kombinierbar.



PIAGGIO
piaggio.at

Alles ist superlativ

Ducati Multistrada V4 S Travel Full.

Keine ist stärker, schneller, teurer: Erste Ausfahrt mit der neuen Chefin unter den Reis-Enduros



B. ARENA PHOTO

Teuer, aber faszinierend: Die Ursprünge des bärenstarken V4 liegen in der MotoGP

VON PETER SCHÖNLAUB

Gezeitenwende bei Ducati: Die neue Generation der Multistrada setzt nicht nur innerhalb der Modellhistorie einen Markstein, sondern im gesamten Segment. Kein anderes Modell in dieser Klasse hat mehr Leistung, bietet mehr Technologie – und ist teurer. Die Preisspanne beginnt bei 21.695 Euro und setzt sich fort bis 29.495 Euro. Unser Testmotorrad, die V4 S Travel Full, ordnet sich mit 28.995 Euro im obersten Bereich ein.

Nachdem man diese Zahl verdaut hat, lässt sie sich auch besser relativieren: Immerhin handelt es sich bei diesem Modell um ein All-Inclusive-Paket, in dem nicht nur der mit 170 PS stärkste Motor der Liga, ein vielfach einstellbares elektronisches Fahrwerk und modernste Assistenzsysteme enthalten sind, sondern sogar die Seitenkoffer. Dazu fügen sich LED-Kurvenlicht, ein 6,5-Zoll-TFT-Display mit Connectivity, der Quickshifter und nicht zuletzt der einzige Doppelpedalar in der Motorradwelt.

Radarüberwachung

Die beiden Radarsensoren machen hier einen Abstandstempomat und eine Tote-Winkel-Überwachung möglich. Beides funktioniert sensationell, was vor allem bei Letzterem doch überraschend ist: Die einzige bisher eingesetzte Tote-Winkel-Kontrolle in der Zweiradwelt

– auf dem mittlerweile eingestellten Maxiroller BMW C 650 GT – war geprägt von nervigen Fehlauflösungen. Hier machen sich die Entwicklungssprünge der letzten Jahre bemerkbar: Fahrzeuge im überwachten Bereich werden zuverlässig durch Warnlichter in den Spiegeln gemeldet, während wir nicht einmal einen einzigen falschen Alarm verbuchen mussten.

Beide Systeme können im Alltag hilfreich sein, richten sich aber vor allem an die Auslegung der Multistrada V4 als Reisebiker, mit dem man zwischendurch auch Autobahnetappen bewältigt.

Viel mehr Spaß machen natürlich kurvige Strecken, egal mit welchen Radien. Dass ein Motorrad mit diesem Potenzial schnelle, weite Kurven liebt, liegt auf der Hand. Dass die Italienerin aber auch die engen Ecken schätzt, will man ihr nicht ohne weiteres zutrauen – und doch klappt sie ohne Kraftaufwand, dafür präzise und stabil in tiefe Schräglagen, wo sie viel Vertrauen vermittelt.

Charismatischer Motor

In der Kunst der weiten Spreizung versteht sich auch der V4, der seine Ursprünge in der MotoGP hat. Für den Ein-

satz in der Reiseenduro wurde er natürlich domestiziert, unter anderem fehlt hier die Zwangs-Ventilsteuering Desmodromic, eigentlich ein Sakrileg bei Ducati.

Dennoch bleibt der V4 ein technisches Wunderwerk, der mit Verve aus tiefen Drehzahlen beschleunigt, quer durchs Drehzahlband immer präsent ist und wunderbaren Druck erzeugen kann. Hier schimmern die Gene aus dem Rennsport durch, ebenso beim Spritkonsum, der offensichtlich nicht im Fokus der Entwickler lag. Bei moderater Fahrweise sind es bereits 6,3 Liter, bei verschärfter Gang-

art überschreitet man rasch die 7-Liter-Marke. Damit schrumpft trotz des 22-Liter-Tanks die Reichweite, ein wichtiges Kriterium bei großen Reise-Enduros.

Komfort für Etappen

Eine weitere wichtige Disziplin ist die Fernreisetauglichkeit. Dabei legt die Multi alle Allüren ab und gibt sich nicht als kapriziöse Diva, sondern als kompetenter Diener.

Die Vorzüge beginnen bei einer angenehmen Sitzposition und reichen über einen feinen Windschutz (dank der mit einem Finger verstellbaren Scheibe) bis hin zum

komfortablen, elektronischen Skyhook-Fahrwerk. Die Feder- und Dämpferelemente machen das Bike auf Knopfdruck zur Sänfte oder zum Sportler, zudem stellt es sich auf Wunsch automatisch auf die Beladung ein.

Komplex ist zuletzt nicht nur das Arsenal an Assistenzsystemen, sondern auch die Smartphone-Konnektivität via Apps – keine unkomplizierte Angelegenheit und auch nicht frei von kleinen Hoppaläs, aber mit einem Füllhorn an Möglichkeiten, etwa Navigation mit Kartendarstellung direkt am TFT-Display. Auch das ist eine Gezeitenwende.



Die Seitenkoffer sind beim Travel-Modell bereits serienmäßig montiert



Das 6,5-Zoll-TFT-Display mit brillanter Ablesbarkeit ist per Drehrad auch in der Neigung verstellbar



Simple Schaltzentrale: ein Joystick rechts der Hupe

Fakten

Motor/Antrieb

V4, flüssig gekühlt, DOHC, 4V/Zyl., 1158 ccm, 125 kW (170 PS) bei 10.500 U/min, max. Drehmoment 125 Nm bei 8750 U/min, 6-G-Getriebe, Kette

Fahrwerk

Alu-Monocoque, 50-mm-USD-Gabel, Mono-Stoßdämpfer (elektron.) Federweg v/h: 170/180 mm, zwei 330-mm-Scheibenbremsen vorne, 265-mm-Scheibe hinten, Reifen v/h: 120/70-19 und 170/60-17

Abmessungen/Gewicht

Radstand: 1567mm, Sitzhöhe: 840/860 mm, Gewicht fahrfertig: 269 kg, Tankinhalt: 22 l

Preis

28.995 Euro

Konvenient potent

KTM 890 Adventure. Ein Motor-Upgrade verhilft der Mittelklasse-Reise-Enduro aus Oberösterreich nicht nur zu mehr Kraft, sondern auch zu feinen Manieren

VON CLEMENS KOPECKY

Mit dem Naked Bike 790 Duke hat KTM das Prinzip bereits vorexerziert, jetzt wird auch das Reise-Enduro-Pendant dem Erfolgsrezept unterzogen: Mittels Hubraumvergrößerung von 799 auf 889 Kubik haben die Mattighofener Entwicklungsingenieure die Grundlage für die 2021 brandneue 890 Adventure geschaffen. Sie löst ihr 790er-Vorgängermodell nach nur zwei Jahren in der orangen Produktpalette ab.

Ohne Lupe und Direktvergleich mit dem Vormodell gibt es äußerlich nicht viel Neues zu entdecken. Auf den ersten Blick offenbaren nur die verräterischen Tank-Aufkleber das dezente Modell-Update. Erst bei genauer Inspektion findet sich am Federbein dann das bislang im Sozium-Betrieb schmerzlich vermisse Handrad für die Einstellung der Federvorspannung. Die Druckstufe des Dämpfers kann nun ebenfalls adaptiert werden.

Auch Details an der Hitzeableitung der Bremsanlage wurden optimiert, die Kuppelung mit neuen Belägen und besserer Ölversorgung verstärkt. Die ab sofort Euro-5-konforme Auspuffanlage zeichnet großteils für die Gewichtszunahme von fünf Kilo verantwortlich – 215 Kilo bringt die 890 Adventure jetzt auf die Waage. Dank der zwanzig Prozent größeren Schwungmasse an der Kurbelwelle darf der KTM-Pilot die Drehzahl deutlich tiefer absacken lassen als beim Vormodell und sich gleichzeitig über eine frappe Optimierung der Laufruhe freuen.

Höhere Laufkultur

Kultiviert und ruckelfrei rollt die 890 Adventure im dritten Gang durch die Tempo-40-Zone und bleibt dennoch stets sprintbereit für die grün blinkende Ampel. Auf Kommando protzt der aufgemotzte Reihen-Zweizylinder beson-



Der kontrastreiche TFT-Bildschirm und die rätselhafte Bedienung über vier Tasten stammen vom Vorgängermodell



ders im mittleren, tourenrelevanten Drehzahlbereich durch eine Extrapolation Muskelschmalz: Mit 105 PS zerrt die 890 Adventure jetzt deutlich entschlossener an der Kette, das Drehmoment beträgt nun potente 100 Newtonmeter – unterm Strich wurde die Mittelklasse-Reise-Enduro also mit 10 PS und 12 Newtonmetern für den Klassenkampf aufmunitioniert.

Spürbar nachgebessert wurde neben den kürzeren Schaltwegen auch der (leider optionale) Schaltassistent mit Blipper-Funktion, der ab sofort nahtlos und präzise die Gänge wechselt. Neben dem Quickshifter finden sich übrigens auch der Tempomat, die Motorschlupfregelung und die vielfältigen Einstellmöglichkeiten des „Rallye-Packs“ derzeit auf der Aufpreisliste.

Abgesehen vom motorischen Feinschliff bleibt bei der Fahrdynamik in der Praxis alles wie gehabt. Nach wie vor erweist sich die Wendigkeit der KTM wegen ihres tief nach unten gezogenen 20-Liter-Tanks im Klassenvergleich als ungeschlagen. Die Stra-

ßenlage ist satt, das Chassis mit 21-Zoll-Vorderrad gewohnt spurtreu. Assistenzsysteme und Bremsanlage wirken nach wie vor souverän.

Auch der Reisekomfort auf dem zwischen 830 und 850 Millimeter verstellbaren Pilotensitz geht in Ordnung, sofern man sich an die straffe Polsterung und das etwas zu knapp geschnittene Windschild einmal gewöhnt hat.

Feinschliff

Den 790-Adventure-Besitzern zur Beruhigung: Die 890 Adventure um 14.499 Euro ist nicht so viel besser, dass ein prompter Umstieg unumgänglich wäre. Bislang Unentschlossene werden die geschliffenen Manieren des Jahrgangs 2021 jedoch garantiert zu schätzen wissen.

Neben dem Standard-Modell der 890 offeriert KTM in gewohnter Manier außerdem eine mit längeren Federwegen, einteiliger Sitzbank, kurzem Windschild und hohem Frontkotflügel geländeoptimierte R-Version. Für diese Variante werden 1400 Euro Aufpreis fällig.



Keine Revolution, aber viele sinnvolle Evolutionsschritte, die auch mehr Spaß bringen

Fakten

Motor/Antrieb
Reihen-Zweizylindermotor, flüssig gekühlt, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder, 889 ccm, 77 kW (105 PS) bei 8000 U/min, max. Drehmoment 100 Nm bei 6500 U/min, 6-Gang-Getriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk
Stahl-Gitterrohrrahmen, 43-mm-USD-Gabel, Mono-Stoßdämpfer, Federweg v/h: 200/200 mm, zwei 320-mm-Scheibenbremsen vorne, 260-mm-Scheibe hinten, Reifen v/h: 90/90-21 und 150/70-18

Abmessungen/Gewicht
Radstand: 1509 mm, Sitzhöhe: 830/850 mm, Gewicht fahrfertig: 215 kg, Tankinhalt: 20 l

Ausstattung
Kurven-ABS, Schräglagen-Traktionskontrolle, 4 Fahrmodi, TFT-Display, LED-Scheinwerfer, 12V-Steckdose

Preis
14.499 Euro

BMW MOTORRAD

WIR SIND SAISONSTART-KLAR

BACK TO THE ROUTES

27.03.2021

Saisonstart bei BMW Motorrad ab dem 27.03.2021

SAISONSTART HIGHLIGHTS

- » Kostenlose Probefahrten
- » Alle Produktneuheiten der Saison
- » Die neue Fahrerausstattung 2021

VORAB INFORMIEREN



@BMW.Motorrad.Austria

@bmwmotorradaustria

bmw-motorrad.at/de/saisonstart2021.html

MAKE LIFE A RIDE

NEW TRIUMPH TRIDENT

DER VORSPRUNG ECHTER TRIPLE-POWER

Die brandneue Triumph Trident ist ein aufregendes, völlig neu konstruiertes Motorrad in der Kategorie der Mittelklasse-Roadster, das gleich in drei Dimensionen punkten kann: Zum einen mit dem Leistungsvorteil des einzigartigen Dreizylinder-Motors, zum anderen mit topmoderner Ausstattung und begeisterndem Handling und – last, but not least – mit einem erstklassigen Preis-Leistungs-Verhältnis.

Überzeuge dich selbst und buche noch heute eine Probefahrt* bei einem Triumph Händler in deiner Nähe.

FOR THE RIDE

* Nur bei teilnehmenden Händlern. Die Anfrage zur Probefahrt wird Dir von deinem Händler nach Terminabsprache bestätigt. Verfügbare Modelle abhängig vom jeweiligen Händler. Probefahrtbedingungen gemäß der allgemeinen Bedingungen des ausgewählten Händlers. Einen Händler in Deiner Nähe findest du unter: www.triumphmotorcycles.at/haendler

Follow Triumph Motorrad Deutschland GmbH
 Instagram: @triumphgermany | Facebook: @OfficialTriumphGermany | Website: triumphmotorcycles.at

Kraftfutter für den Adler

Moto Guzzi V7 Stone. Pünktlich zum 100. Geburtstag der Marke wird der aktuelle Bestseller neu formatiert – und stärker als jemals zuvor

VON PETER SCHÖNLAUB

100 Jahre – ein Geburtstag, den nur wenige Motorradmarken feiern können. Moto Guzzi gehört ab heuer in diesen ausgesuchten Kreis und begeht das Jubiläum nicht nur mit einem für September geplanten Fest am Comer See, sondern auch mit einem Relaunch seines aktuell beliebtesten Modells, der V7.

Die V7 passt auch deswegen zum Jubiläum, da in diesem Modell vor 55 Jahren der quer eingebaute V2-Motor mit längs liegender Kurbelwelle und Kardanantrieb debütierte – ein Set-up, das heute zum traditionellen Erscheinungsbild jeder Guzzi gehört.

Die Meistverkaufte

Die Idee, ein freundliches, puristisches Naked Bike unter diesen Namen wieder ins Programm zu nehmen, hat sich seit 2009 als goldrichtig erwiesen. Seit damals ist die V7 das meistverkaufte Modell von Moto Guzzi. Entsprechend dieser Wichtigkeit hat sie auch bereits drei Evolutionsstufen erklommen. Dass die aktuelle Variante trotzdem nicht V7 IV heißt, sondern quasi wieder von vorne beginnt, symbolisiert die Größe des letzten Schritts und generell einen Neubeginn innerhalb der Modellhistorie.

Zurecht, denn fast alle Bereiche wurden modifiziert, beginnend beim Antrieb, der aus der Reiseenduro V85 TT entnommen wurde. Damit wird erstmals seit 2009 der Hubraum der V7 entscheidend verändert: Aus 744 werden 853 Kubikzentimeter.

Weg der Mitte

Die Leistung der V85 TT wird allerdings nicht geboten, Guzzi entschied sich für eine moderatere Auslegung. Die verbliebenen 65 PS (48 PS für A2-Führerscheinbesitzer) sind dennoch ein ordentlicher Fortschritt für das Naked Bike. Zur Erinnerung: Zuletzt hielt man bei 52 PS. Auch das maximale Drehmoment stieg von 60 auf 73 Newtonmeter.



Die Liebe der Italiener zum stilsicher-gepflegten Auftritt manifestiert sich auch in dieser Moto Guzzi

Das Fahrwerk reagiert auf das erhöhte Potenzial: Die Federbeine sind robuster und bieten wie die Telegabel mehr Federweg. Der Rahmen wurde an einigen Bereichen gezielt verstärkt, zusätzlich soll

ein breiterer Hinterreifen mit mehr Grip aufwarten. Die Gewichtszunahme hält sich trotz dieser Maßnahmen in Grenzen: Es sind fünf Kilo, die das fahrfertige Gewicht auf 218 Kilo erhöhen.

Schöne Auffrischungen ohne Bruch der bekannten Linien zeigt das Design. Das Heck wurde deutlich verkürzt und mit einem puristischen, zeitgemäßen Licht veredelt, die Seitendeckel gerieten schlanker, die Schalldämpfer geradliniger. Die von uns getestete V7 Stone (9699 Euro) erhielt außerdem einen neuen LED-Scheinwerfer mit adlerförmigem Tagfahrlicht sowie ein rundes, übersichtliches LC-Display, das optional mit Smartphone-Konnektivität ergänzt werden kann.

Die dunkle Seite

Stilistisch bleibt die Stone der dunklen, sportlicheren Schlagseite verhaftet. Technische Komponenten sind mattschwarz ausgeführt, die Lackierung ist matt (färbig oder in Schwarz wie bei unserem Testbike), die neuen Gussfelgen ebenfalls schwarz. Der leicht gestufte Sattel ist im vorderen Bereich mit einer rauen Oberfläche überzogen.

Wem dieser Look zu düster ist, der kann zur um 800 Euro teureren V7 Speciale greifen, die viel Chrom, Speichenräder, einen braunen Sattel, Doppelinstrumente und glänzende Lackierungen in Blau oder Grau zeigt.



Zutat aus der modernen Küche: das neue LC-Display



Viel lässiger, weil puristischer: das kurze Heck



Viele schöne Details bis hin zu den neuen Logos

leicht wie eh und je in die Radien, man surft munter durch die Kurven und freut sich an der Unkompliziertheit der Italienerin – die zwar über die Jahre gereift und dennoch jünger ist als jemals zuvor.

Fakten

Motor/Antrieb

V2, luftgekühlt, OHV, 2 Ventile pro Zylinder, 853 ccm, 48 kW (65 PS) bei 6800 U/min, max. Drehmoment 73 Nm bei 5000 U/min, 6-Gang-Getriebe, Kardan

Fahrwerk

Stahlrohrrahmen, 40-mm-Telegabel, zwei Stoßdämpfer, Federweg v/h: 137/120 mm, 320-mm-Scheibenbremse vorne, 260-mm-Scheibe hinten, Reifen v/h: 100/90-18 und 150/70-17

Abmessungen/Gewicht

Radstand: 1450 mm, Sitzhöhe: 786 mm, Gewicht fahrfertig: 218 kg, Tankinhalt: 21 l

Ausstattung

Traktionskontrolle, LED-Scheinwerfer, Bordcomputer

Preis

9.699 Euro



Triple fürs Volk

Triumph Trident 660. Mit einem zeitlosen, hochwertigen und trotzdem günstigen Dreizylinder-Roadster will Triumph im Volumensegment durchstarten

VON CLEMENS KOPECKY

Mit der neuen Trident 660 füllt der britische Traditionshersteller Triumph eine klaffende Lücke in der Produktpalette: Ein preisgünstiges, bodenständiges Einstiegsmotorrad für jeden Tag, das mit zeitlosem Design und hochwertiger Verarbeitung die Begehrlichkeit der „breiten Masse“ weckt. Denn wer bisher ein Naked-Bike von Triumph fahren wollte, musste zumindest einen fünfstelligen Betrag hinblättern.

Zukünftig sind exakt 8995 Euro genug, denn das kostet die Trident 660 in Österreich – erfrischende Abwechslung im Reigen der PS- und Preis-Superlative der jüngsten Vergangenheit.

Am Markt will Triumph mit der in der „unteren Mittelklasse“ positionierten Trident besonders Yamaha MT-07, Kawasaki Z650, Honda CB650R und Suzuki SV650 Kunden abspenstig machen. Zwar kostet die Konkurrenz aus Japan bis zu zwanzig Prozent weniger, sie kann in puncto Potenz und Verarbeitung der Trident jedoch nur schwer die Stirn bieten.

Qualitativ setzt die Trident in ihrem Segment neue Maßstäbe. Die abgebildete, silber-rote Lackierung (100 Euro Aufpreis) mit großem Triumph-Logo am 14-Liter-Tank ist ebenso vom Allerfeinsten wie die optische Anmutung von Stahl-Chassis, LED-Lichtanlage, Plastik-Verkleidungsteilen und des kompakten Motorblocks.

Hochwertig

Generell brilliert ausgerechnet der Zuwachs am unteren Ende der Triumph-Modellpalette mit erstaunlicher Detailverliebtheit. Scheinwerfer, Bremslicht und Tankdeckel sind stolz mit dem Hersteller-Emblem verziert, das edle Cockpit-Rundinstrument mit kombiniertem LCD und TFT-

Fakten

Motor/Antrieb

Dreizylindermotor, flüssig gek., DOHC, 4V/Zyl., 660 ccm, 60 kW (81 PS) bei 10.250 U/min, max. Drehmoment 64 Nm bei 6250 U/min, 6-G-Getriebe, Kette

Fahrwerk

Stahlrohrrahmen, 41-mm-USD-Gabel, Mono-Stoßdämpfer, Federweg v/h: 120/133,5 mm, Scheibenbremsen v/h: 310 mm/255, Reifen v/h: 120/70-17 und 180/55-17

Abmessungen/Gewicht

Radstand: 1401 mm, Sitzhöhe: 805 mm, Gewicht fahrfertig: 189 kg, Tankinhalt: 14 l

Ausstattung

Traktionskontrolle, 2 Fahrmodi, TFT-Display, LED-Scheinwerfer

Preis

8995 Euro



Display punktet mit tadelloser Lesbarkeit und Übersicht. Obendrein klappt das Surfen durch die Elektronik-Menüführung mittels Pfeiltasten vorbildlich intuitiv.

Der Rotstift der Kostenrechner offenbart sich an nur wenigen Komponenten. Dem Kupplungshebel fehlt die Griffweitenverstellung, die Fußhebel wirken grobschlächtig. Der Auspuff-Sammler ist zwar dezent versteckt, aber nicht besonders gediegen geschweißt.

Hohe Messlatte

Dem perfekten, ersten Eindruck schadet das nicht. In ihrer Preisklasse legt die Trident die Messlatte in neue, luftige Höhen. Der auf dem Supersportler Daytona basierende Dreizylinder der Trident generiert aus 660 Kubik bis zu 81 PS und 64 Newtonmeter. Das Besondere: 90 Prozent des maximalen Drehmoments stehen zwischen 3600 und 9750 Touren bereit – also quasi über das komplette Drehzahlband.

In der Praxis zaubert der wertige Roadster fast von Standgas an mit feurigem Schub ein breites Lächeln unter jeden Helm. Dieses Vergnügen hält bis in den fünfstelligen Tourenbereich an. Dann wird der bärige und dennoch stets überaus kultivierte Drilling abrupt vom Begrenzer gestoppt – so gleichmäßig und nachdrücklich entfaltet er seine Kraft bis zum Drehzahl-Horizont.

Lästige Lastwechselreaktionen sind dem kultivierten Trident-Antrieb selbst im stockenden Großstadt-Verkehr fremd. Neben den beiden Fahrmodi (Rain, Road) sorgt im Regen eine justierbare, abschaltbare Schlupfregelung für sichere Fahrt. Die Daten eines Schräglagensensor stehen der Traktionskontrolle jedoch genauso wenig zur Verfügung wie dem konventionellen ABS.

Für jede Lebenslage

Dank knackiger Gangwechsel und kurzer Schaltwege des nicht ganz leichtgängigen Getriebes lässt es sich verkraften, dass ein Quickshifter nur gegen rund 320 Euro Aufpreis erhältlich ist. Auch die Kraft und Dosierbarkeit der hochwertigen Bremsanlage ist für jede Lebenslage tadellos abgestimmt.

Zu guter Letzt gelingt es der Trident in beeindruckender Weise auf kurvenreichen



Gelungenes Debüt in der unteren Mittelklasse: Die Triumph Trident erweist sich als souverän, allürenfrei und äußerst unterhaltsam

Strecken allürenfreie Handlichkeit mit vertrauensweckender Gelassenheit und Spurtreue zu kombinieren.

Die straffe Dämpfung des Fahrwerks finden dagegen

eher sportlich orientierte Piloten angemessen. Die erstaunlich erwachsen wirkende Trident vermittelt auf Anhieb eine würdevolle Souveränität, die der Konkurrenz

Anlass zur Sorge geben sollte. Denn ein derart gelungenes Debüt in diesem Marktsegment ist alles andere als selbstverständlich.

Das großzügige Service-

intervall von 16.000 km zeugt ebenfalls von stattlichem Selbstvertrauen und dürfte der Nachfrage nach Triumphs jüngstem Roadster-Spross wohl ebenfalls zuträglich sein.



**DIE STADT
BESTENS
IM BLICK**

PCX

DER NEUE PCX125: ENTSPANNT DURCH DEN STADTVERKEHR

Es sind die kleinen Dinge, die den PCX125 zum großen Favoriten machen. Die komfortable Sitzposition. Der praktische Stauraum unter der Sitzbank mit USB-Ladeanschluss. Und die Leistung des neuen eSP+ Motors, mit der du den Stadtverkehr problemlos bewältigst. Dank Honda Smart Key fährst du auf Knopfdruck einfach los und die neue Honda Selectable Torque Control (HSTC) sorgt für optimalen Grip am Hinterrad. Der PCX125 ist nicht umsonst einer der beliebtesten Roller Europas, denn er macht jede Fahrt durch die Stadt zum Vergnügen.



Der stärkste seiner Art

Honda Forza 750. Vom städtischen Nahverkehr bis zur Reise über die Alpenpässe:
Erste Ausfahrt mit dem neuen XL-Scooter

VON PETER SCHÖNLAUB

Der Honda Forza 750 ist völlig neu – und doch irgendwie bekannt. Dieses Phänomen rührt daher, dass sein Wesen durchaus schon in der Geschichte verankert ist.

Der Forza 750 hat nämlich einen direkten Vorfahren: den Integra. Diese witzige Verschränkung aus Motorrad und Roller gab's seit 2012 mit einigen Evolutionsstufen. Nun ist er Geschichte und darf dennoch im Forza 750 weiterleben.

Unter dem neuen Namen kommen freilich einige Veränderungen zum Zug. Die vielleicht wichtigste: Am Heck dreht sich nun ein kleineres 15-Zoll-Rad (wie bei dem technisch eng verwandten Honda X-ADV). Dieses kleinere Rad macht nicht nur einen größeren Stauraum möglich, sondern verortet das Gefährt nun deutlicher im Roller-Segment.

Darauf zielt auch der Namenswechsel: Unter dem Forza-Dach versammeln sich Hondas edelste Scooter, vom 125 über den 350 (beide heuer auch aufgewertet) bis hin zum neuen 750.

Geschmeidiger Motor

Vom Integra übernommen wurde der Antrieb: Der mittlerweile gut bekannte Reihen-Zweizylinder, der seine konstruktiven Ursprünge als Pkw-Motor hat. Für die aktuelle Euro-5-Norm fitgemacht hat er sogar ein paar PS gewonnen: Wir halten bei 59. Damit ist der Forza 750 nach dem Wegfall einiger Mitbewerber sogar der aktuell stärkste Roller am Markt.

Dass man diesen Zueggewinn an Kraft deutlich spürt, liegt auch an einer Überarbeitung des Doppelkupplungsgetriebes. Die unteren drei Gänge wurden kürzer übersetzt, die oberen drei länger. So schiebt der große Roller vehement an, sei es beim Ampelstart oder bei kleinen Zwischenspurts, etwa um zu überholen. Auf der anderen Seite sinkt bei höheren Ge-



Viel Geld für einen Roller, dafür kann der Forza 750 bei Bedarf auch ein Motorrad ersetzen – er ist alleweil reise- und autobahntauglich

schwindigkeiten die Drehzahl, was das Fahren auf der Autobahn noch angenehmer und sparsamer macht.

Ablesbar sind die Fahrwerte nun auf einem hochwertigen 5-Zoll-TFT-Display, dessen Benutzeroberfläche man zwölffach anpassen kann. Die Darstellung ist glasklar, die Ablesbarkeit großartig. Bedient wird es während der Fahrt über einen 5-Wege-Joystick am linken Lenkerende.

Smartphone-Verbindung

Das System gibt nicht nur Auskunft über allerlei Fahrinfos, es beherrscht auch das neue Thema „Connectivity“. Hondas System ist allerdings

zum Großteil sprachbasiert, man benötigt also ein Headset, um alle Funktionen – etwa die Navigation – nutzen zu können. Die ebenfalls benötigte App ist derzeit nur für Android verfügbar, eine iOS-Version soll in Kürze folgen.

Wer sich lieber mit der Hardware beschäftigt: Der Forza 750 ist im Vergleich zum Integra deutlich praktischer geworden. Das Staufach ist, wie oben erwähnt, gewachsen und schluckt nun problemlos einen Integralhelm plus Handschuhe; eine USB-C-Steckdose ist hier auch zu finden.

Wer noch mehr Platz benötigt: Optional steht ein 50-Liter-Topcase zur Verfügung,

das sich in das serienmäßige Keyless-System integrieren lässt. Der rechte Bereich der Frontverkleidung wartet außerdem mit einem kleinen Staufach auf, das aber weder abschließbar noch wasserdicht ist. Die zuvor hier positionierte Parkbremse wanderte auf den rechten Lenker.

Luxus und Opulenz

Ein erster Fahreindruck bekräftigt den Premium-Anspruch des neuen Forza 750, den man auch aus dem Design und den hochwertigen Details ableiten kann: Hier greift alles schlüssig ineinander. Die Sitzposition mit zwei alternativen Beinhaltungen ist entspannt, der Windschutz dank des – leider nicht verstellbaren – Windschildes auch auf schnellen Autobahnetappen hervorragend.

Der Motor klingt nach wie vor deutlich mehr nach Motorrad, was durchaus kein Nachteil ist, und das überarbeitete Fahrwerk ist zwar straff, aber souverän. Dank der zweiten Bremsscheibe vorne ist nun auch die Verzögerung eine Referenz in der Rollerklasse.

Das Doppelkupplungsgetriebe ist zwar nochmals feiner geworden (auch hinsichtlich der Geräuschkulisse bei den Gangwechseln), an die Elastizität einer Riemenautomatik kommt es dennoch nicht heran. Wer also von einem klassischen Roller umsteigt wird sich eingewöhnen müssen. Vorteil des DCT: Der Fahrer fühlt sich dem Antrieb direkter verbunden, alles wirkt präziser, sportlicher.

Gut gelungen ist auch die neue Adaption des Rahmens, der für kompakte Steifigkeit sorgt und in Verbindung mit

dem 17-Zoll-Vorderrad für unerreichte Stabilität bei schneller Autobahnfahrt.

Umgekehrt ist er Forza 750 auch in der Stadt erstaunlich wendig, die für einen Roller heftigen 235 Kilo vollgetankt lassen sich locker bewegen. Dass man im urbanen Geläuf allein schon wegen der Breite mit schlanke-

ren Rollern besser bedient ist, liegt in der Natur der Sache. Dafür lässt sich der Forza 750 problemlos auch für Reisen einsetzen, wofür Honda einige Gepäcklösungen anbietet.

Unterm Strich: Das Beste aus zwei Welten ist nochmals smarter geworden – und leider auch teurer. Der neue Forza 750 kostet 11.990 Euro.

Fakten

Motor/Antrieb

R-Zweizylinder, flüssig gek., SOHC, 4V/Zyl., 749 ccm, 43 kW (59 PS) bei 6750 U/min, max. Drehmoment 69 Nm bei 4750 U/min, 6-G-Doppelkupplungsgetriebe, Kette

Fahrwerk

Stahlrohrrahmen, 41-mm-USD-Gabel, Mono-Stoßdämpfer, Federweg v/h: 120/120 mm, Bremsen v/h: zwei 310-mm-Scheiben/240-mm-Scheibe, Reifen v/h: 120/70-17 und 160/60-15

Maße/Gewicht

Radstand: 1580 mm, Sitzhöhe: 790 mm, Gewicht fahrfertig: 235 kg, Tank: 13,2 l

Ausstattung

Traktionskontrolle, 4 Fahrmodi, TFT-Display, Smart Key, Connectivity

Preis

11.990 Euro



Die Benutzeroberfläche des neuen 5-Zoll-TFT-Touchscreens lässt sich aus zwölf verschiedenen Designs auswählen



Der große Windschild weiß, wozu er konstruiert wurde



Ein Helm passt hinein, plus ein wenig Kramuri rundherum



Entdecke die neuen Ducati Modelle bei deinem offiziellen Ducati Händler.

www.ducati.at

Einfach fahren

Brixton Crossfire 500. Frische Motorradware aus Österreich: Die junge Marke aus Krems bekommt ihr erstes Halblitermodell



Könnte kontrastreicher sein: puristisches LC-Display

VON PETER SCHÖNLAUB

Kein Grund zur Sorge, wenn einem der Name „Brixton“ noch nicht so geläufig ist. Die nach einem Stadtteil Londons benannte Marke wurde erst 2015 erstmals urkundlich erwähnt, ein Jahr später kamen die ersten Modelle auf den Markt. Entwickelt und etabliert wurde sie von der nahe Krems ansässigen KSR Group – ein Familienunternehmen im Eigentum der beiden Brüder Michael und Christian Kirschenhofer.

Bei KSR lebt man Motorrad seit Jahren, einerseits als Importeur von Ikonen wie Royal Enfield, Benelli oder chinesischen Start-ups wie Niu, andererseits mit einer wachsenden Zahl an Eigenmarken: Man hat die Rechte an Mal-

aguti und Lambretta erworben, führt die Hausmarke KSR Moto und hat jüngst das Label „Motron“ aus der Taufe gehoben. Dazu fügt sich Brixton, mittlerweile eine Erfolgsgeschichte.

Begonnen hat man mit witzig designten 125er, die auf der Welle des Retro-Trends schwimmen, später folgten 250er-Modelle. Nun hat man den ersten Zweizylinder mit einem halben Liter Hubraum lanciert: die Crossfire 500.

Auch dieses Naked Bike ordnet sich im Neo-Klassiker-Segment ein, zeigt also traditionelle Formen mit Stahlrohrrahmen und Speichenrädern, verbrämt allerdings mit einem zeitgemäßen Touch, vor allem was die Coolness betrifft. Besonders stolz ist

man auf den Tank mit den x-förmigen Flanken, für die man eine eigene Fertigungstechnik entwickeln musste.

Der Buchstabe findet sich als Erkennungsmerkmal von Brixton auch an vielen weiteren Bereichen des Bikes, etwa den Kühlerabdeckungen. Markant ist auch das LED-Tagfahrlicht des Scheinwerfers mit stilisierter Windrose.

Nur die Basics

Der Purismus in den Linien findet seine Entsprechung in der Technik. Neben dem vorgeschriebenen ABS (von Bosch!) wurde auf jede weitere Fahrhilfe verzichtet; Traktionskontrolle, Fahrmodi & Co sucht man hier vergebens – stattdessen bietet die Brixton Motorradfahren in Reinkultur. Unterlegt vom markanten Bollern aus dem hochwertigen Edelstahl-Schalldämpfer freut man sich über einen gut abgestimmten Motor, der mit 48 PS Leistung das Maximum der A2-Führerscheinklasse ausschöpft und mit knapp vier Liter Testverbrauch sparsam bleibt.

160 Stundenkilometer sind theoretisch möglich, praktisch bleibt man mit diesem Bike ohnehin lieber dem genussvollen Landstraßen-Surfing treu. Hier kommt auch das leichtfüßige Handling zum Tragen, das insgesamt unkomplizierte, unprätentiöse Gehabe eines Motorrads, das sich der Einfachheit verschrieben hat. Diesem Ansatz entspricht auch die gute Sitzposition mit kommodem Sattel, die konziliante Fahrwerksabstimmung und das überschaubare Eigengewicht von 190 Kilo vollgetankt.

Schlecht ablesbar

Etwas weniger gut gelungen ist das kleine Rundinstrument mit LC-Display, dessen Kontrast stärker sein und das generell etwas aufrechter positioniert sein könnte. Auch die Spiegel haben auf unserem Testmotorrad leicht verzerrt – lässliche Kleinigkeiten, die das stimmige Bild eines freundlichen, lässigen Zweizylinderbikes kaum trüben können. In der Mitte des Wettbewerbs findet sich letz-

lich der Preis angesiedelt: 6599 kostet das österreichische Bike aus chinesischer Fertigung.

Wer die Crossfire 500 noch ein wenig stärker in Richtung Scrambler rücken will, kann für 200 Euro mehr das X-Modell mit identischer Technik, aber dezent modifiziertem Styling ordern.

Fakten

Motor/Antrieb:
R2-Zylinder, flüssig gek., DOHC, 4V/Zyl., 486 ccm, 35 kW (48 PS), 6-Gang, Kette

Fahrwerk
Stahlrohrrahmen, USD-Gabel, Mono-Stoßdämpfer, Scheiben-

bremsen (320/240 mm), Reifen v/h: 120/70-17 und 160/60-17

Abmessungen/Gewicht
Radstand: 1416 mm, Sitzhöhe: 795 mm, Gewicht fahrf.: 190 kg

Preis 6599 Euro

Testen, trainieren, Spaß haben

Motorradmagazin ActionCamp. Premiere für eine neue Veranstaltung am Wachauring in Melk. Schon seit Jahren veranstaltet die Zeitschrift *Motorradmagazin* das Ladies-Camp am Wachauring; es findet heuer am 26. Juni statt. Zusätzlich wird am Tag darauf – am Sonntag, 27. Juni – erstmals das ActionCamp über die Bühne gehen, das sich an alle Motorradfahrer

und -fahrerinnen richtet. Auch hier wird ein buntes Tagesprogramm geboten: von Fahrtechnik-Modulen über Trial-Schnuppern, einem Funparcours bis hin zu Expertentalks. Ebenfalls auf der Agenda: Testfahrten mit den neuesten Modellen der wichtigsten namhaften Marken – knapp 100 Bikes stehen vor Ort bereit. Alle Infos auf www.actioncamp.at



Buntes Treiben und viel Motorrad-Action am Gelände des Wachaurings. Plus: Knapp 100 neue Bikes zum Selbstersten



Viel Fahrfreude mit einfachsten Zutaten: Die Crossfire 500 läuft beschwingt in die Kurven, fast schon spielerisch elegant

READY TO RACE

FOLGE DEINER NEUGIER

Der einzige Weg deinen Hunger nach Abenteuer zu stillen, ist ihn zu füttern! Die neue KTM 890 ADVENTURE ist ausgerüstet mit mehr Leistung, mehr Drehmoment und mehr Kontrolle. Alles was du brauchst, um noch mehr Kilometer voller Reiseabenteuer zu verschlingen. Egal ob am Asphalt oder im Gelände!

ERFAHRE MEHR AUF KTM.COM

Gezeigte Fahrzeugen bitte nicht nachahmen. Schutzkleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten! Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

KTM



Lang wie ein Flugzeugträger und ebenso stabil; die Beine müssen hier aber streng angewinkelt bleiben

Mit Breite in die Weite

BMW R 18 First Edition. Nach exakt 100 Jahren schenken sich die Bayern den größten Boxermotor ihrer eigenen Geschichte

VON PETER SCHÖNLAUB

Auf das runde Jubiläum von BMW Motorrad müssen wir noch zwei Jahre warten: Das erste Modell, die R32, erschien ja im Jahr 1923. Aber der Boxermotor selbst, der hat den Hunderter bereits voll: Er wurde 1920 vorgestellt und ab 1921 ausgeliefert, zunächst gedacht als Stationärmotor oder um die Motorräder anderer Fabrikate anzutreiben. Seine Eckdaten: 494 Kubikzentimeter, 6,5 PS.

100 Jahre später stehen wir vor dem größten Boxermotor, den BMW jemals gebaut hat. Exakt 1802 Kubikzentimeter fassen die beiden Brennräume, die sich – von graziolen Kühlrippen umkleidet – weit vom Kurbelgehäuse abspitzen.

Steht man zum ersten Mal hinter dem Motorrad, dann kann man kaum glauben, wie mächtig sich die metallischen Massen ausnehmen. Selten hatte der Begriff „Kraft“ eine so raumgreifende, optische Entsprechung.

Der neue Riesenboxer wird eine neue Familie an Highend-Cruisern antreiben, die über die kommenden Jahre anwachsen soll. Unsere hier getestete R 18 ist also nur der Beginn, eine tourentaugliche Variante, die R 18 Classic, soll in Kürze folgen. Zu er-

Fakten

Motor/Antrieb

Zweizylinder-Boxer, luftgekühlt, OHV, 4V/Zyl., 1802 ccm, 67 kW (91 PS), max. Drehmoment 158 Nm, 6-Gang-Getriebe, Kardan

Fahrwerk

Stahlrohrrahmen, 49-mm-Telegabel, Mono-Stoßdämpfer, Federweg v/h: 120/90 mm, v/h 300-mm-Bremsscheiben, Reifen v/h: 120/70-19 und 180/65-16

Abmessungen/Gewicht

Radstand: 1731 mm, Sitzhöhe: 690 mm, Gewicht fahrf.: 345 kg

Preis

26.490 Euro

warten sind auch noch fülligere Versionen: ein Bagger und ein Full-Dresser mit Koffer, Topcase und windbrechender Verkleidung.

Die R 18 lässt sich daher als dezenter Beginn einstufen, was angesichts des hier Gebotenen einigermaßen kurios klingt. Immerhin stehen wir vor einem Cruiser mit 345 Kilo Lebendgewicht und enormen 1731 Millimeter Radstand – mehr als bei einer Honda Gold Wing.

Diese enormen Maße werden durch vergleichsweise grazile Formen konterkariert: Der LED-Scheinwerfer bleibt ebenso kompakt wie der tropfenförmige 16-Liter-Tank und der minimalistische Kotflügel. Einzig die barocken Schalldämpfer greifen die Mächtigkeit des Motors und die Länge des Radstands auf.

„Berlin built“ springt nach dem Aufsteigen ins Auge. Der Schriftzug prangt unübersehbar auf dem kompakten Rundinstrument, das sich ebenfalls dem Purismus verschrieben hat. Abgesehen von

einem kleinen LCD-Fenster wird hier ein analoger Tacho dargestellt – eine schon berührende Einfachheit, die überspielt, dass hier alleweil moderne Technologie geboten wird: Die Traktionskontrolle und drei Fahrmodi sind serienmäßig, einen Tempomaten gibt's gegen Aufpreis.

Donnergrollen

Das Erwachen des Boxermotors ist ein Spektakel. Man benötigt sicheren Halt auf den Beinen, so vehement schüttelt sich der Zweizylinder ins Leben. Dann regiert aber wieder deutsche Akkuratess und preußische Strenge, wir erinnern uns: „Berlin built“.

Die Kupplung funktioniert perfekt, der erste Gang rastet präzise ein, das Anfahren ist ein Kinderspiel. Schon auf den ersten Metern kommen die vornehmsten Eigenschaften des Boxers zum Vorschein: die Kraft von unten und der niedrige Schwerpunkt. Beides hilft dabei, das schwere Trumm mit leichter Hand zu dirigieren, sogar in Schritttempo.

Es darf freilich auch schneller sein. Mit 91 PS und einem Drehmoment von markigen 158 Newtonmeter beschleunigt die R 18 erfrischend munter, die Stabilität bei höheren Geschwindigkeiten ist wie bei ihrer Länge zu erwarten felsengleich. All das unter Begleitung einer Soundkulisse, die nicht laut, aber doch ständig präsent ist – vor allem im sportlicheren Fahrmodus „Rock“.

Schräg ist auch schön

Die R 18 mag auch Kurven. Das Einlenken mit dem verchromten Geweih funktioniert leicht und präzise, die Schräglagenfreiheit ist allerdings begrenzt: Die Fußraster nehmen rasch Kontakt mit dem Asphalt auf.

Die Bremserei könnte noch ein wenig beherzter eingreifen, hier braucht's entschlossene Handkräfte.

So gut sich die R 18 bei langsamen Geschwindigkeiten dirigieren lässt: In der

Stadt ist man mit der R 18 dennoch zu einiger Körperarbeit verpflichtet: Will man um enge Radien zirkeln, verlangt der breite Lenker einen Yoga-Twist des Oberkörpers.

Umgekehrt, im Cruiser-Style übers Land, verpflichtet die Bauweise des Motors zu einer Sitzhaltung, die in dieser Klasse eher ungewohnt ist. „Feet forward“, die relaxte Haltung, in der man die Beine dem Horizont entgegenstreckt, ist hier aufgrund der massigen Zylinder natürlich nicht möglich. Eine optionale Bein-Auflage, die man auf die Zylinder montieren kann, soll

zwar kommen, ist aber höchstens für eine wenig befahrene Interstate zu empfehlen.

So sitzt man eben in versammelter Position auf dem serienmäßig nur 690 Millimeter hohen Sitz, was der Freude an diesem Kompendium aus Chromglanz, Sound und Fahrerlebnis keinen Abbruch tut. Auch wenn BMW hier klar auf Harley zielt: die R 18 interpretiert das Cruisen auf ihre eigene Art.

Nahe ist man sich jedoch beim Preis. Die mit vielen Feinheiten gespickte „First Edition“ der R 18 kommt auf 26.490 Euro.



„Berlin built“ am Analog-Display – als Zeichen edler Herkunft



Der größte Boxermotor aller Zeiten – ein mächtiges Erzgebirge



Schlicht und einfach: Die Bedienelemente am linken Lenkerende

SUZUKI Way of Life!

隼 HAYABUSA

DIE RÜCKKEHR DES FALKEN

Die neue Suzuki HAYABUSA.
Überragende Leistung, perfektes Handling und überlegener Fahrkomfort auf einem noch nie dagewesenem Level.

www.suzuki.at

Wer B hat, kann auch A fahren

Fahrtechnik. Schon gewusst? Autofahrer dürfen nach einem Praxistraining auch 125er-Roller und -Motorräder fahren

fahrtechnik ÖAMTC

VON GEORG SCHEIBLAUER*

In den letzten Jahren und besonders im Corona-Jahr 2020 verzeichnete die 125-ccm-Klasse einen gewaltigen Aufschwung – und das nicht nur in den Ballungszentren.

Dieser Boom lässt sich an den Zulassungszahlen genauso ablesen (ein Plus von knapp 10 Prozent!), wie an dem Andrang zu Code111-Ausbildungen in den ÖAMTC Fahrtechnik Zentren.

Was bedeutet Code111? Hinter diesem Kürzel verbirgt sich eine österreichische Besonderheit und Erfolgsstory, die es ermöglicht, Motorräder und Roller zu fahren, ohne sich einer teuren und langwierigen Führerscheinausbildung unterziehen zu müssen.

Alle Autofahrer, die seit mindestens fünf Jahren den Führerschein B besitzen, können sich nach Absolvierung eines 6-stündigen Praxistrainings diesen Code 111 in den Führerschein eintragen lassen. Damit darf man dann – in Österreich wohlgermerkt – Motorräder und Roller bis 125 Kubikzentimeter Hubraum und 15 PS lenken.

Viele Vorteile

Woher kommt die steigende Beliebtheit von Rollern und 125er-Bikes? Es sind größtenteils die praktischen Vorzüge, die natürlich vor allem in der Stadt greifen: Man ist im Verkehr beweglicher, findet sofort Parkplätze, muss keine Parkscheine ausfüllen. Zudem ist man flexibler als mit Öffis – und das Fahren macht auch noch Spaß. Überschaubar Anschaffungspreise, die niedrigen Erhaltungskosten und die mittlerweile große



Roller boomen seit Jahren, auch dank des heimischen Code111

Auswahl in dieser Klasse sind weitere Bausteine des Erfolgs.

Kann also jeder, der routiniert Auto fährt, einfach auf das Motorrad oder den Roller umsteigen? Das lässt sich leider nicht verallgemeinern. Es gibt immer wieder Kursteilnehmer, die während des Praxistrainings zu der Erkenntnis

gelangen, dass sie falsche Vorstellungen von der Dynamik eines Zweirades hatten und damit nicht zurechtkommen. Ein Gefühl für das Bremsen, für die Schräglage und eine sichere Kurvenlinie muss man sich erst aneignen.

Umkippen oder ein Sturz kann schnell passieren. Ein

gewisses Talent zum Zweiradfahren ist daher notwendig, eine realistische Risikoeinschätzung und ein ausgeprägtes Mitleiden im Verkehr sind zwingend erforderlich. Knautschzone oder Airbags gibt es nicht, Fahrfehler oder Unachtsamkeiten können Fahrzeugschäden oder gar Verletzungen zur Folge haben. Doch wer das Fahren meistert, kommt rascher ans Ziel, ist dabei an der Luft, genießt Fahrtwind, Freiheit und jede Menge Fahrspaß.

Fülle an Möglichkeiten

Ob Automatikroller, Naked Bike oder Enduro ist Geschmackssache. Bei der Code111-Ausbildung der ÖAMTC Fahrtechnik ist das Bike inkludiert und alle müssen alle Fahrzeuge durchprobieren, um selbst zu erleben, wie sich welches Modell fährt. Damit weiß man sofort, ob einem ein Automatikroller

oder ein Naked Bike liegt. Beim Kauf sollte man nach Möglichkeit ein Fahrzeug nehmen, das zur Körpergröße passt und mit ABS ausgestattet ist – sicher ist sicher!

Die Motorradpraxis für den Code111 dauert in den ÖAMTC Fahrtechnik Zentren übrigens länger als die gesetzlichen sechs Stunden, weil hier auch typische Gefahrensituationen trainiert werden. Die Trainings kosten 248 Euro und starten Ende März.

Heuer neu: Ab sofort gibt es auch ein Roller/125er-Warm-Up-Training für alle, die bereits 125er fahren und ihr Können zu Saisonbeginn mit ihrem eigenen Fahrzeug auffrischen wollen! Anmeldung und Infos unter www.oamtc.at/fahrtechnik

* Der Autor ist Motorrad-Chefinstruktor der ÖAMTC Fahrtechnik und Leiter des Fahrtechnik Zentrums Teesdorf.

ZWEIRADSHOW

Entgeltliche Einschaltung

Vespa feiert 75 Jahre – ab April

Eine Legende wird 75 und feiert die italienische Lebensfreude

mit einem Sondermodell. Eine extravagante Livree-Lackierung, ergänzt mit einem neuen Nubuk-Ledersattel und der Zahl 75, Ton in Ton an den Seitenbacken, bringen dieses Sondermodell zum Strahlen. Doch damit nicht genug, die Jubiläumsmodelle beinhalten ein Paket an Sonderausstattung. Ein verchromter Gepäckträger mit runder Tasche im Stil eines Reserverades, gefüllt mit einem eleganten Jacquard Seidenschal, ein Vespa Vintage Blechschild und einem personalisierten Owners Book liegen bei. Erhältlich als GTS und als Primavera in allen Kubaturen ab April bei den Vespa Händlern. Infos demnächst auf www.vespa.at



Kawasaki Österreich Probefahrt jetzt buchen

Die neue Motorradsaison

steht vor der Tür und die Bikes werden aus dem Winterschlaf geholt. Du interessierst dich für ein Kawasaki Motorrad und kannst es kaum erwarten es zu testen? Auf unserer Website kannst du eine Probefahrt für dein Traumbike buchen! Die Karte zeigt dir alle Kawasaki Händler in deiner Nähe und über das Menü kannst du dich bequem für eine Probefahrt anmelden. <https://www.kawasaki.at/de/testride>



Wiedergeburt einer Legende Ein Kraftpaket modernster Technik

Die neue SUZUKI HAYABUSA

führt das Erbe fort und besticht durch ein perfekt abgestimmtes Leistungspaket: Mit mehr Drehmoment und höherer Leistung im unteren bis mittleren Drehzahlbereich, kombiniert mit neuen intelligenten elektronischen Features, liefert sie leistungsstarken, komfortablen und kontrollierten Fahrspaß in allen Situationen. Dank einstellbarer Fahrmodi kommen selbst weniger erfahrene Motorradfahrer in den Genuss der einzigartig sportlichen Charaktereigenschaften der SUZUKI HAYABUSA und können auf das perfekte Zusammenspiel zwischen Mensch und Maschine vertrauen. Alles in allem spiegelt dieses neue Modell der SUZUKI kontinuierliches Engagement für feine Handwerkskunst und die Liebe zum Detail wider. www.suzuki.at



THE SCALPEL NACHGESCHÄRFT KTM 890 DUKE

Bereits die KTM 790 DUKE brachte ihre Fahrer ins Schwärmen. Nun ist es aber Zeit, den Grenzbereich weiter zu verschieben und hier kommt die neue KTM 890 DUKE ins Spiel. Die neueste Version von THE SCALPEL schickt sich an, das beliebte Segment der Mittelklasse-Naked Bikes aufzumischen. Ihr Gewicht, ihre Power, ihr Drehmoment, ihre Wendigkeit, Optik und forsche Mentalität machen die KTM 890 DUKE zur neuen Referenz für Fahrer und Konkurrenz. UVP: € 12.099,-



www.ktm.com

BMW R nineT 2021.

Erweiterter Serienumfang,

Feinschliff beim Design und noch mehr Durchzugskraft. ABS Pro inklusive DBC (Dynamic Brake Control), neues Federbein mit wegabhängiger Dämpfung (WAD), Fahrmodi „Rain“ und „Road“ und LED-Leuchteinheiten jetzt serienmäßig. Und eine Fülle neuer Ausstattungsmöglichkeiten von innovativer Technik bis hin zu individuellem Design und neuen Farbgebungen. Mit der traditionellen „Option 719“ stehen besonders exklusive und hochwertige Sonderausstattungen zur Verfügung, um eine R nineT ganz nach dem persönlichen Geschmack bereits ab Werk zu individualisieren – VOM Frästeilepaket bis zum kurzen Heck. www.bmw-motorrad.at



Der neue Honda PCX125

Der beliebte Honda PCX125

wurde noch einmal verbessert. Die neue HSTC Traktionskontrolle, mehr Stauraum, das praktische Honda SMART Key System, ein noch kraftvollerer eSP+ Motor sowie eine komplette LED-Beleuchtung sind nur einige der Highlights des neuen Honda Rollers. Jetzt zum Aktionspreis von € 3.190,- beim Honda-Händler. www.honda.at/pcx125



JUST FUN DIE NEUE DUCATI MONSTER

Die Essenz von Ducati in einem modernen und zeitgemäßen Motorrad:

Nicht mehr und nicht weniger ist die neue Monster in ihrer bislang kompaktesten und leichtesten Form. Die neue Monster greift das ursprüngliche Konzept von 1993 wieder auf. Mit dem neuen, vom Superbike Panigale V4 abgeleiteten Rahmen aus Aluminium sinkt das Gewicht auf nur 166 kg (trocken). Damit ist sie 18 kg leichter als die Monster 821. Das Design besticht durch einfache, klare Linien. Der kompakte Look beschränkt sich auf das, was unverzichtbar ist: Motor, Sitz, Tank und Lenker. Alles, was man braucht, um Spaß zu haben. www.ducati.at



Saisonstart mit der ÖAMTC Fahrtechnik Fahrfehlern vorbeugen & gewinnen



Starten Sie mit einem Fahrtechniktraining in die Motorrad Saison! Lenkschlalom, enge Radien und Kurvenkombinationen, Notbremschaken – werden Sie wieder eins mit Ihrem Bike und maximieren so Ihren Fahrspaß. Übrigens: mit großer Geschicklichkeit und ein bißchen Glück werden Sie Sicherster Motorrad Fahrer 2021 und gewinnen eine nagelneue Honda CB650R. Infos unter www.bestbiker.at

Kraftvolle Bikes in stilvollem Outfit die Motorräder von Triumph

British Style mit modernster Technologie für maximalen Fahrspaß, Performance und Technologie.

Vom leistungsstarken Roadster über kernige Adventure-Modelle bis hin zu den stilvollen Modern Classic-Motorrädern – ohne Frage hat der britische Traditionshersteller Triumph für jeden das passende Modell. Brandneu für die Saison 2021 mit dabei sind die einsteigerfreundliche Trident 660 und das Power-Naked-Bike Speed Triple 1200 RS. Last, but not least: Natürlich bietet Triumph auch ein breites Bekleidungsangebot sowie maßgeschneidertes Original-Zubehör für alle Bikes und jeden Einsatzzweck. www.triumphmotorcycles.at



Die Faszination des Möglichen

Suzuki Hayabusa. Die Rückkehr der Highspeed-Rakete eignet sich erneut als Supertrumpf im Motorrad-Quartett

VON PETER SCHÖNLAUB

Das Aufsehen war groß, als Suzuki im Jahr 1999 die erste Generation der Hayabusa – japanisch für Wanderfalke – auf den Markt brachte. Damals ging es wie bei der Mondlandung um Eroberung unbekannter Terrains. Im Fall der Hayabusa war es das Überschreiten der 300-Stundenkilometer-Mauer im Serienmotorradbau.

Die Hayabusa war nicht nur in dieser Disziplin erfolgreich – sondern auch am Markt. Dennoch stellte Suzuki das Modell nach zwei Generationen vor ein paar Jahren ein. Das Kapitel schien beendet. Bis heuer, denn überraschend erscheint nun die dritte Generation des Powerbikes – fit für Euro 5 und ausgerüstet mit jeder Menge Elektronik und Fahrassistenz.

Tradition verpflichtet

Vom Grundkonzept und auch der technischen Basis bleibt Suzuki dem einst eingeschlagenen Weg treu. Auch die neue Hayabusa – die in vielen Bereichen auf die zweite Generation aufbaut – will ein mächtiger Sporttourer ohne Leistungsmangel sein. Dafür modifizierte man den bekannten 1340-Kubik-Vierzylinder, der unter der neuesten EU-Norm 190 PS leistet, dazu



Dem Wind möglichst wenig Angriffsfläche bieten: wesentliches Kriterium für 299 km/h Topspeed



Gelungene Mischung aus Tradition und Moderne: das Cockpit mit analogen Instrumenten und TFT-Display



Fakten

Motor/Antrieb
Reihen-Vierzylinder-motor, flüssig gekühlt, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder, 1340 ccm, 140 kW (190 PS) bei 9700 U/min, max. Drehmoment 150 Nm bei 7000 U/min, 6-Gang-Getriebe, Kette

Fahrwerk
Alu-Brückenrahmen, 43-mm-USD-Gabel, Mono-Stoßdämpfer, zwei 320-mm-Scheibenbremsen vorne, 260-mm-Scheibe hinten, Reifen v/h: 120/70-17 und 190/50-17

Abmessungen/Gewicht
Radstand: 1480 mm, Sitzhöhe: 800 mm, Gewicht fahrfertig: 264 kg, Tank: 20 l

Ausstattung
Kurven-ABS, Schräglagen-Traktionskontrolle, 6 Fahrmodi, Wheelie-, Launch-Berganfahrkontrolle

Preis
22.490 Euro

ein maximales Drehmoment von 150 Newtonmeter bietet.

Die im Vergleich zur Vorgänger-Generation etwas geringeren Werte will Suzuki durch eine verbesserte Kraftentfaltung mehr als wettmachen: Der Sprint auf 100 soll um zwei Zehntel schneller erfolgen, nämlich in hundert 3,2 Sekunden. Der Topspeed ist seit einem Agreement der Motorradhersteller ohnehin bei 299 km/h eingefroren.

Elektronik-Arsenal

Völlig neu sind die vielen Assistenzsysteme und das Cockpit, das auf die gestiegenen Informationsbedürfnisse reagiert. Zentral zwischen den analogen Anzeigen finden wir daher ein modernes TFT-Display. Zu den neuen Funktionen zählen schräglagenabhängige Brems- und Traktionsassistenten, ein Quickshifter, der Tempomat und eine Berganfahrhilfe.

Die Performance steigert eine dreistufige Launch-Kontrolle, während die Wheelie Control aufpasst, dass man dabei keinen Purzelbaum nach hinten macht. Sehr sinnvoll auf dieser Rakete: ein einstellbarer Speed Limiter.

Der neue Überflieger soll bereits Ende März bei den Händlern eintreffen. Preis für die neue Vormachtstellung in Sachen Speed: 22.490 Euro.

fahrtechnik
ÖAMTC

und

HDI

präsentieren:

österreichs sicherster motorradfahrer 2021

Holen Sie sich die Honda CB650R!

Werden Sie „Österreichs sicherster Motorradfahrer 2021“ und holen Sie sich die Trophäe! Wertvolle Preise erwarten die Top 10, der Sieger darf sich über eine neue Honda CB650R freuen.



© Honda/Symbolfoto

In Kooperation mit



Anmeldung unter www.bestbiker.at