

PS

**sport
motorrad
magazin**

Test-Party

- Triumph Speed Triple 1200 RS
- BMW M 1000 R
- BMW S 1000 R
- QJ SRK 800 RR
- MV Agusta Enduro Veloce

neu

Ratgeber

Alles über Öl

Edelbike

- Ducati 996 RS
- Production Racer



Premiere

Hallo R9!

Wir fahren Yamahas neuen Sportler

5/2025
 Deutschland 6,50 €
 Österreich 7,20 €
 Schweiz 10,40 CHF
 Luxemburg 7,70 €
 Belgien 7,70 €
 Niederlande 7,70 €
 Italien 9,20 €
 Spanien 9,20 €
 Slowenien 9,20 €
 Dänemark 74,95 DKR
 ps-online.de



YAMAHA
XSR 900 GP



BMW
R 12 S

Retro-Renner im Test





Die Straße hat das letzte Wort.

Uns Biker zeichnet eine Sache aus: die eigene Richtung. Wir lassen uns nichts erzählen. Nichts vorschreiben. Wir machen die Dinge auf unsere Art. Denn Meinungen zählen wenig auf der Straße. Buchstaben beeindruckt uns kaum. Wir wollen alles mit eigenen Augen sehen und mit eigenem Körper erfahren. Die Beschleunigung selbst spüren. Das Material ans Limit bringen. Das erzählt uns alles, was wir wissen wollen. **The Power of Dreams.**

Teste die CB1000 Hornet jetzt selbst – wer auch sonst!
Am besten direkt bei der Honda Roadshow. Am 26. oder 27. April bei deinem Honda Händler.*

* Nur bei teilnehmenden Händlern. Verkauf, Beratung und Probefahrt nur innerhalb der gesetzlichen Ladenöffnungszeiten. Roadshow findet nicht bei allen Händlern am Sonntag, den 27. April statt.



Fotos: Jörg Künstle, Arturo Rivas

#SAVETHERINGBIKES

Die Meldung, dass der Nürburgring-Betreiber Motorradfahrer von der Teilnahme an regulären Touristenfahrten auf der Nordschleife ausschließt, sorgt nach wie vor für Unmut und zahlreiche, mitunter bewegende Zuschriften. Gegen die offizielle Begründung „Sicherheit“ zu argumentieren, ist immer schwer. Die Nordschleife ist knifflig, sie im Verbund mit (teils sehr schnellen, aber auch vogelwild- den) Pkw, Kleintransportern und Reisebussen zu befahren, hat nicht zufällig zum inoffiziellen Spitznamen „Terroristenfahrten“ geführt. Aber: Der Schluss, dass neben Sicherheitsbedenken wirtschaftliche Interessen eine zentrale Rolle spielen, liegt zu nahe. Wir sind eine Minderheit, bringen weniger Geld, das Auto hat mehr Lobby. Das ist zwar Marktlogik, aber eine Ungleichbehandlung. Dass man nun vermehrt Touristenfahrten auf der GP-Strecke anbietet, ist zwar begrüßenswert für all jene, die kostengünstig erste Rennstreckenluft schnuppern wollen, denn ausgerechnet die „Grüne Hölle“ war dafür denkbar ungeeignet. Aber denjenigen, die in eigener Verantwortung den Thrill der legendären Nordschleife erleben wollen, nützt das nichts. Ich persönlich gehöre nicht zu den bedingungslosen Verfechtern der gleichzeitigen Nutzung der Nordschleife durch Pkw und Motor-

räder. Ich bin mir nicht mal sicher, ob ich es richtig finden soll, Fahranfänger ohne jede Instruktion auf die Eifel-Leitplankenachterbahn loszulassen. Social Media, Porsche GT3 RS, 200-PS-Bikes: Die Zeiten haben sich halt geändert. Unbesehen meiner persönlichen Ansichten ist und bleibt es aber unser Auftrag, diesem Anliegen volle Unterstützung zu bieten. Daher der Hinweis: Unter #savetheringbikes finden Interessierte eine Petition, die mit guten

Argumenten den im Nürburgring-Gesetz vereinbarten diskriminierungsfreien Zugang zu Touristenfahrten auf der Nordschleife fordert. Aus meiner Sicht wären separate Fahrzeiten für Motorradfahrer – die es dann auch zu füllen gälte – der richtige Schritt. Meine solidarische Unterschrift hat #savetheringbikes trotzdem erhalten. Wie seht ihr das?

Johannes Müller, leitender Redakteur
jo@ps-online.de

Mein Highlight

in dieser Ausgabe

TOBIAS MÜNCHINGER, TEST-REDAKTEUR
„Konzeptionell eher schräg aufgestellt, dabei aber nicht ohne Reiz“ – die Rede ist von MV Agustas Enduro Veloce. Einem Motorrad, das zwar keiner braucht, dafür den aktuellen Stand der Entwicklung in Varese beweist: der scheint rein qualitativ nämlich in die richtige Richtung zu gehen. Wer dagegen etwas Substantielles bevorzugt – ab Seite 120, geht runter wie... Sehen Sie selbst.



Titelfotos: Yamaha, Rossen Gargolov (2) / Fotos: David M. Bodlák, Okea - Fotolia, Arturo Rivas, Triumph/david reygondaeu, Sensa Sportphotography/BMW



16

S&M: BMW verpasst den starken Naked Bikes S 1000 R und M 1000 R neuen Schliff und lädt zur Fahrprobe auf abgesperrter Piste

BMW M 1000 R

BMW S 1000 R

Motorräder in diesem Heft

- 9 **APRILIA** RS 660
- 6 **BIMOTA** KB998
- 16 **BMW** S 1000 R
- 16 **BMW** M 1000 R
- 36 **BMW** R 12 S
- 10 **DUCATI** Desmo450 MX

- 156 **DUCATI** 996 RS
- 10 **HONDA** CRF 450 RX Rally
- 148 **KAWASAKI** Ninja 1100 SX SE
- 132 **KOVE** 450 Rally
- 140 **KRÄMER** GP2-890 RR
- 52 **MV AGUSTA** Enduro Veloce

- 46 **QJ** SRK 800 RR
- 30 **TRIUMPH**
Speed Triple 1200 RS
- 22 **YAMAHA** R9
- 36 **YAMAHA** XSR 900 GP



30 Triumphs Power-Naked Speed Triple 1200 RS lockt mit einem Update



46 Die chinesische QJ SRK 800 RR fährt in der WM – und im PS-Test



52 Es gibt was zu erzählen: Hausstrecke mit MV Agusta Enduro Veloce

120 Motoren brauchen Schmierung, und darauf kommt es an: alles über Öl

SZENE

6 Top-Shot

So schlägt sich Superbike-Underdog Bimota bisher in der WM

8 News

Touristenfahrten, neue Aprilia RS 660, Triumph-Renngetriebe und vieles mehr

TEST & TECHNIK

16 Premiere

Neue BMW S 1000 R und M 1000 R in Cartagena gefahren

22 Premiere

Überflutungskatastrophe zum Trotz, die Yamaha R9 ist endlich da

30 Premiere

Mit der neuen Triumph Speed Triple 1200 RS auf Renne und Landstraße

36 Vergleichstest

Sport-Retro-angehaucht, aber (hoffentlich) nicht angestaubt: Yamaha XSR 900 GP gegen BMW R 12 S

46 Test QJ SRK 800 RR

Demnächst wohl auch bei uns erhältlich: günstiger Sportler von QJ

52 Hausstrecke

MV Agusta verzeiht man auch ihren ersten SUV? Enduro Veloce im Test

SERVICE

120 Reportage

Das richtige Öl ist entscheidend für Leistung und Langlebigkeit des Motors – alles Wissenswerte dazu

PITLANE

130 Pitlane-News

Deutscher Langstrecken Cup 2025, Classic-Endurance, MXGP Frauenfeld, Touratec Travel Event



132 Reportage

Volles Brett über die Dünen beim Africa Eco Race, wir begleiten den Österreicher Luca Seppele, der mit seiner Kove 450 Rally antritt

SPORT

138 Sport-News

Interview mit Aprilia-MotoGP-Teamchef Paolo Bonora, Márquez-Brüder im Höhenflug, Josh Herrin gewinnt auf Ducati V2 die Daytona 200

140 Reportage

Viele gute Gründe für einen Auftritt in PS: Finn Chapman ist Roadracer mit IRRC-Erfahrung und TT-Aspirant, außerdem Entwicklungsingenieur und Testfahrer bei Krämer Motorcycles

FINISH

148 Zonkos Attacke

Wer Sport-Touring sagt, muss auch Kawasaki Ninja 1100 SX SE sagen. Aber ist es überhaupt gut und richtig, sowas zu fahren? Zonko findet Antworten

156 Edelbike

Lucios Racebike, voll restaurierte 1999er-Ducati 996 RS aus der WM

RUBRIKEN

69 Markt

67 Leserbrief/Impressum

146 DSK-Nachrichten

162 Vorschau



Diese Ausgabe gibt es auch digital. Mehr Infos: www.ps-online.de/ps-epaper

Top-Shot



Fotos: Bimota/KRT Teams

Mit der KB998 gelingt Bimota by Kawasaki ein scharfer Einstand in die Superbike-WM 2025. Das Homologationsbike kombiniert Kawas 998er-Vierzylinder mit einem eigenständigen Gitterrohrrahmen samt CNC-gefrästen Aluplatten – leicht, steif, präzise. Bei den Portimao-Tests glänzte Alex Lowes (im Bild) mit der drittbesten Zeit (0,755 Sekunden hinter Razgatlioglu), während sich Teamkollege Axel Bassani kontinuierlich steigerte. Die KB998 zeigt bereits jetzt erstaunliches Potenzial: stabiles Chassis, starkes Triebwerk, gute Elektronik. Bereits beim ersten Rennen auf Phillip Island punkteten beide Fahrer und setzten damit ein Zeichen. Noch fehlt es an Feinabstimmung und Rennroutine, aber Bimota ist zurück – technisch ambitioniert, sportlich konkurrenzfähig. Gerne mehr davon!



WAS LOWES HIER





Das Motorradverbot auf der Nordschleife schlägt Wellen, besonders auch in der PS-Leserschaft

Fotos: Dunlop, Jörg Künstele, Piaggio/Aprilia

Es endet in der Hölle

Die Nordschleifenbetreiber haben Motorräder aus dem Touristenverkehr verbannt, ab diesem Jahr dürfen Zweiradfahrer die Grüne Hölle in der Eifel nicht mehr im regulären Betrieb unter die Räder nehmen. Als Begründung für den radikalen Einschnitt nannte der Geschäftsführer des Nürburgrings, Ingo Böder, dass gemeinsame Fahrten von Autos und Motorrädern über die fast 21 Kilometer lange Nordschleife aufgrund der fehlenden Knautschzone insbesondere für Motorräder zu gefährlich seien. Auch die unterschiedlichen Fahrdynamiken zwischen Autos und Motorrädern wurden als potenziell gefährlich identifiziert. Dass die Entscheidung großen Ärger bei den Motorradfahrern auslöst, hat gleich mehrere Gründe. Erstens ereignen sich auf der Nordschleife des Nürburgrings

allein schon durch das hohe und kunterbunte Besucheraufkommen verschiedenster Personenkraftwagen mehr Auto- als Motorradunfälle (belastbare Zahlen dazu sind jedoch schwer aufzutreiben). Zweitens ist die angebotene Alternative für nordschleifenbewanderte Motorradfahrer keine echte: In 2025 soll die Grand-Prix-Strecke an 38 Tagen exklusive Zeitfenster für Motorräder bieten, die Kosten dafür liegen bei 35 Euro für einen 15-minütigen Turn – ein schwacher Trost sowie der Beginn einer Zwei-Klassen-Gesellschaft am Nürburgring, wie viele behaupten. Derzeit erhebt sich in der Motorradszene schwerer Widerstand gegen den Ausschluss von Motorradfahrern auf der Nordschleife. Auch die Argumente aus der Zweiradfraktion, allen voran die Forderung nach Gleichberechtigung, sind

gut, richtig und valide. Hier geht es auch um die Eigenverantwortung und Mündigkeit eines jeden, der sich für eine Touristenfahrt mit dem Motorrad durch die Grüne Hölle entscheidet – warum die Bevormundung? Letztendlich ist es ein schlecht gehütetes Geheimnis, dass die finanzstarke Autoindustrie mehr Geld in die Kasse der NR Holding AG (99-prozentiger Anteilhalter) spült als einzelne passionierte Motorradfahrer. Wir als Sportmotorradmagazin unterstützen die Interessen der Motorradfahrer und machen daher auf eine Petition gegen die Verbannung von Motorrädern auf der Nordschleife aufmerksam. Wer auf der Seite [Change.org](https://www.change.org) den Suchbegriff „Weg mit dem Motorradverbot auf der Nordschleife #SaveTheRingBikes“ eingibt, kann die Aktion per Unterschrift vorantreiben.

MEHR POWER

Seit März sind die beiden neuen Aprilia-RS-660-Modelle verfügbar. Basis- sowie Factory-Variante verfügen über denselben Zweizylindermotor, der mit 105 PS bei 10 400/min im Euro5+-Trimm nun fünf PS und einen Hauch mehr Drehmoment liefert. Dank neuer Aerodynamik sollen 240 km/h Höchstgeschwindigkeit drin sein, zudem wurde die Assistenzelektronik überarbeitet und eine neue Launch-Control appliziert. Gut: Das Gesamtgewicht blieb mit 183 Kilogramm fahrfertig gleich niedrig. Die RS-660-Factory-Variante erhält außerdem ein Öhlins-Fahrwerk (43-mm-NIX-30-Gabel plus STX-46-Federbein, jeweils voll einstellbar), was sich auch auf den Preis auswirkt: Mit 13 999 Euro inklusive Nebenkosten ist sie 2200 Euro teurer als die Basis-Version, die mit Kayaba-Fahrwerk (41er-Gabel, genau wie das Federbein einstellbar in Zugstufe und Vorspannung) kommt. Neue Dekore gibt's obendrein, hier rechts etwa „Blue Marlin“.

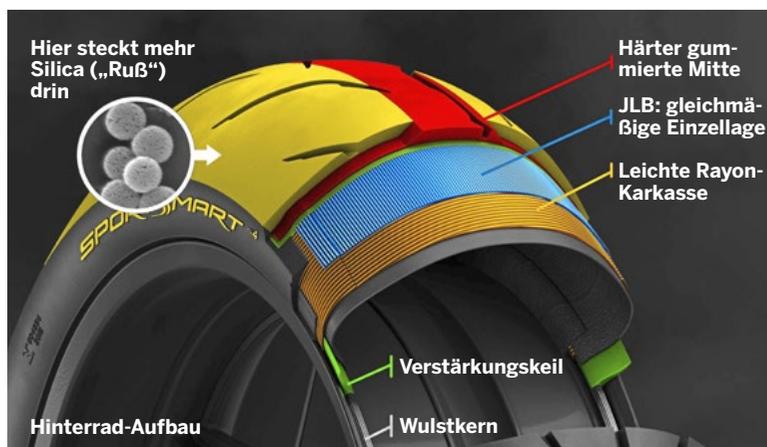


IN 17 ZOLL ALLES DA

Dunlop landet mit dem neuen Multisportreifen Mk4 einen Volltreffer: Testsieger beim großen PS-Vergleichstest in Ausgabe 4/2025. Der Vorderreifen besticht durch eine neue Stahlgürtel-Konstruktion, die Einlenk- und Kurvenverhalten verbessert. Vor allem im Hinblick auf Nassgrip und Agilität stark neu aufgestellt, verhilft dem Mk4 seine neue Silica-Mischung zu hohem Grip. Auffällig ist die Neukonstruktion des Hinterreifens mit jetzt nur noch zwei Baugruppen – was durch den schlankeren Aufbau zum geringen Gewicht des Reifens beiträgt sowie dem Fahrkomfort zugutekommt. Mittlerweile ist der neue Mk4 für 17-Zoll-Räder am Hinterrad ab 160/60 ZR 17 über 180/55 ZR 17, 190/50 und 55 ZR 17 bis 200/55 ZR/17 im Handel verfügbar.



Marc Márquez gelang beim Großen Preis von Argentinien sein 90. Sieg im GP-Zirkus, dadurch zieht er mit dem legendären Ángel Nieto gleich. Ducati-Pilot MM93 sprach von einer großen Ehre – und wird wohl in 2025 an Nietos Highscore lächelnd vorbeiziehen



Die weiche- ren Außenmischungen machen 80 Prozent der Gesamtfläche des Mk4 – grippt trocken sowie bei Nässe bestens

RALLYE-RACER MIT ZULASSUNG

Honda schickt mit der CRF 450 RX Rally Limited Edition eine kompromisslose Rennmaschine ins Feld – und das mit Straßenzulassung. Verantwortlich für den Aufbau ist Red Moto aus Italien, allerdings entstehen nur 50 Stück in limitierter Sonderedition. Basierend auf dem Crosser CRF450R, leistet die hochrobuste Maschine 58 PS, hat ein 6-Gang-Getriebe und 36 Liter Tankvolumen für Langstreckenqualitäten in härtester Manier. Mit 138 kg Trockengewicht, Showa-Fahrwerk und Scott-Lenkungsdämpfer bleibt sie dennoch handlich. Die EU-Homologation ermöglicht den legalen Einsatz abseits der Rallyepisten – realistisch wird die CRF450 RX Rally jedoch ihr Dasein in Wettbewerben und Sammlungen fristen. Kostenpunkt: ca. 37 000 Euro. Wer echtes Dakar-Feeling sucht, bekommt hier Werksnähe ohne Kompromisse.

Die CRF 450 RX Rally wird bei Red Moto gebaut, aber es gibt nur 50 Stück...



Titel in der italienischen MX1-Meisterschaft: Die Desmo450 MX kam „testweise“ bereits zu Ehren



DUC-CROSSER VERFÜGBAR

Ab Juni soll die Desmo450 MX bei ausgewählten Händlern in Deutschland verfügbar sein. Preis: 12 490 Euro plus 345 Euro Nebenkosten. Durch die Desmodromik erreicht die Cross-Duc nicht nur hohe Drehzahlen, sondern stellt auch perfekt dosierbare Leistung bereit. Mit Traktionskontrolle, Launch-Control, Mappings, wohl auch inklusive Quickshifter sowie Datenaufzeichnungstool ausgestattet, legt die Desmo450 MX elektronisch gleichfalls vor. Eine 250er-Version der Maschine, die sich ebenfalls aktuell in der Testphase befindet, wird voraussichtlich ab Frühjahr 2026 erhältlich sein.

Pirelli im GP

Reifenhersteller Pirelli wird ab der Saison 2027 exklusiver Reifenlieferant für alle MotoGP-Kategorien einschließlich Moto2, Moto3 und MotoE, der Vertrag läuft bis 2031. Der Wechsel von Michelin zu Pirelli bringt weitere umfassende Reformen wie Motoren mit geringerer

Leistung, Kraftstoffe aus nicht-fossilen Rohstoffen sowie reduzierte Aerodynamik.



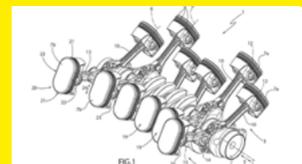
Ohne Titel

Die Hard Enduro WM wird in 2025 ohne offiziellen WM-Status ausgetragen. Nach Rückzug des offiziellen Promoters WESS und des Hauptsponsors KTM entfällt das Prädikat, dennoch finden acht Events (darunter das weltweit bekannte Red Bull Erzbergrodeo, die Romaniacs, Sea to Sky oder das GetzenRodeo) zwischen Mai und Oktober statt. Aber: Ein Weltmeister wird dieses Jahr nicht gekürt.



V12-Patent

Ferrari hat ein Patent für einen V12-Motor mit ovalen Kolben angemeldet – eine Methode, die Honda einst mit der NR 500 und NR 750 einsetzte. Dank Anlenkpleueln könnte dieser Motor kompakter als ein Reihensechszylinder sein. Ob er in Serie geht, bleibt abzuwarten, hoch spannend ist die Melange verschiedener Konstruktionstechniken aber allemal.



DAS ABSOLUTE MAXIMUM



FOR THE RIDE

SPEED
TRIPLE 1200 **RS**

ERLEBE DIE ULTIMATIVE TRIPLE-PERFORMANCE

Erlebe mit der neuen **Speed Triple 1200 RS** die ultimative Weiterentwicklung einer modernen Ikone. Mit unübertroffener Dreizylinder-Performance, einem messerscharfen Handling, fortschrittlicher, fahrerorientierter Technologie und einem markanten, unverwechselbaren Design definiert dieser Flaggschiff-Roadster das Fahrerlebnis neu.

Überzeuge Dich selbst und vereinbare noch heute eine Probefahrt bei einem Triumph-Händler in Deiner Nähe!



QR-Code scannen & entdecken.

Folge Triumph Motorrad auf Social Media

www.instagram.com/triumphgermany

www.facebook.com/OfficialTriumphGermany

www.triumphmotorcycles.de



Die Übersetzungen des Renngetriebes sind enger gestuft als beim Serien-765er-Triple – auch das Gehäuse des Rennmotors unterscheidet sich vom Serienantrieb (Bild unten)

FLEISSIG AM SCHALTEN

Seit Triumph vor sechs Jahren zum Motorenlieferant der Moto2 wurde, haben die Briten jedes Jahr etwas an ihrem Triebwerk weiterentwickelt, um es besser an die Bedürfnisse der Rennfahrer-Elite anzupassen. Mehr Leistung, mehr Drehzahl, andere Getriebeabstufungen und Elektronik-Updates haben den 765er-Triple über die Jahre in ein potentes Renntriebwerk verwandelt, das eine Vielzahl neuer Rekorde aufstellte. Doch es blieb noch ein Sargnagel, und den haben sie für dieses Jahr mit der bislang aufwendigsten Modifikation gezogen.

Darum geht es: In den letzten Jahren verloren Fahrer im Kampf häufig Plätze, weil ungewollt der Leerlauf reinsprang und sie keinen Kraftanschluss hatten. Dies ist bei Serienmotoren im Renneinsatz zwar bekannt, aber es führte oft zu Unbehagen in Moto2-Kreisen, was die Briten um Entwicklungschef Steve Sargent nicht auf sich sitzen lassen wollten. So stellten sie für dieses Jahr ein Renngetriebe vor, das – wie bei den Prototypen der MotoGP und der Moto3 üblich – den Leerlauf ganz oben und nicht mehr zwischen dem ersten und dem zweiten Gang hat, dazu eine Neutral-Sperre, die der Fahrer mechanisch entsperren muss, wenn er in der Box oder in der Startaufstellung in den Leerlauf schalten will. Konstruiert wurde das Getriebe von der jungen Triumph-Ingenieurin Iqra Hamid. Es besteht aus einer aus dem Vollen gefrästen Schaltwalze und einem zusätzlichen Sperrstift. Auch die Schaltgabeln sind aus dem Vollen gefräst, die Zahnräder haben wie schon in den letzten Jahren geänderte, enger abgestufte Übersetzungen als das Seriengetriebe. Um all das in dem aus der Street Triple 765 stammenden Motor unterzubringen, musste auch ein eigenes Gehäuse gezeichnet werden, durch das der Mechanismus des Sperrstifts läuft. Das neue Getriebe wurde auch mit einer neuen Anti-Hopping-Kupplung mit großem Verstellbereich kombiniert, die nicht wie bisher von F.C.C. aus Japan, sondern vom italienischen Hersteller STM geliefert wird.

Bei den Wintertests und den ersten Rennen sagten die Moto2-Fahrer nur Gutes von den beiden neuen Teilen. Das Getriebe lässt sich nach ihrer Darstellung präziser schalten, und den Zweikämpfen wird viel Stress



Das neue Getriebe verfügt über eine aus dem Vollen gefräste Schaltwalze plus Schaltgabeln sowie eines zusätzlichen Sperrstifts – der Leerlauf ist ganz oben



genommen, weil nicht mehr befürchtet werden muss, dass versehentlich der Leerlauf reinspringt. Nachdem die Teams die Einstellung der Kupplung fürs Losfahren gefunden haben, waren sie auch mit dieser sehr zufrieden, der Motor lässt sich so auch leichter starten. Einziger Wermutstropfen für Hobby-Fahrer: Den Moto2-Motor kann man nicht kaufen, er ist nur den Fahrern der Weltmeisterschaft und der Europameisterschaft vorbehalten. Aber Triumph, die bis mindestens 2029 Motorenlieferant bleiben, nutzen die Erfahrungen aus der knallharten Belastung in der Moto2 und lassen doch einiges in die Serien-Motoren einfließen.

KORREKTUR - NAKED BIKE TRACKTEST

In PS Ausgabe 4/25 hat sich auf Seite 68 ein bedauerlicher Rechenfehler in der Punktwertung eingeschlichen: Der Yamaha MT-09 SP wurden versehentlich 17 Punkte zu wenig angerechnet. Statt der fälschlich ausgewiesenen 228 Punkte kommt sie tatsächlich auf 245 Punkte und zieht somit an der Honda CB 1000 Hornet SP (229 Punkte) vorbei auf Rang zwei. Die Honda, die mit der schnellsten Rundenzeit glänzt, rutscht damit auf den dritten Platz. Ihr Punkterückstand auf die Triumph Street Triple 765 RS (261 Punkte) und die Yamaha resultiert vor allem aus den fehlenden IMU-gestützten Assistenzsystemen, einer vergleichsweise schwächeren Brems-Performance sowie der defensiveren Ergonomie und der eingeschränkten Schräglagenfreiheit.

Wichtig: Die inhaltlichen Testaussagen bleiben von diesem Rechenfehler unberührt und behalten ihre Gültigkeit. Wir bitten den Irrtum zu entschuldigen. **Die Redaktion**



Damit haben wir nicht gerechnet: grober Fehler in der Punktwertung

400ER-RACER VON QJ

Klare Kampfansage an die Kawa Ninja ZX-4RR. Das Preisargument wird die QJ SRK 450 RR sicherlich auf ihrer Seite haben

QJMotor erweitert das Portfolio um die SRK 421 RR, die in Europa als SRK 450 RR erscheinen soll. Der neu entwickelte, wassergekühlte Reihenvierzylinder leistet 77,5 PS bei 14 000 U/min und bietet ein maximales Drehmoment von 39 Nm bei 13 000 U/min. Mit einem Gewicht von 176 kg (fahrbereit) und einer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h positioniert sich die Chinesin als agiles Mini-Superbike. Das Fahrwerk umfasst einen Stahl-Brückenrahmen, eine Aluminium-Zweiarmschwinge, eine Upside-down-Gabel und ein Zentralfederbein. Verzögerung leisten Brembo-Vierkolben-Zangen an der Doppelscheibenbremse vorne, unterstützt von einem Bosch-ABS. In China ist die SRK 421 RR seit Ende 2024 für umgerechnet etwa 4000 Euro erhältlich, eine Markteinführung in Europa scheint noch in diesem Jahr möglich; Preis und genauer Termin stehen derzeit aber noch aus.



Fotos: Jörg Künstle, QJMotor, Yamaha

Quick & dirty

++ Zulassungs-Minus ++

Die neuesten Marktfor-schungszahlen weisen für Februar 2025 ein Neuzulas-sungsminus bei Motorrädern von 49 Prozent gegenüber Vorjahr aus. Die Gründe dafür differieren zwischen der wirtschaftlich unsicheren Lage, hohen Zinsen, Inflation sowie der Euro5+-Umstellung, die Ende 2024 noch für hohe Ab-verkäufe sorgte.

++ Reifenbindung weg ++

Seit Januar 2025 entfällt für EU-Fahrzeuge die Marken-bzw. Profilbindung, bei älteren Motorrädern kann die Reifen-bindung aus dem Schein aus-getragen werden. Bridgestone unterstützt mit Online-Be-scheinigungen, Gutachten und technischem Support per Mail und Telefonauskunft.

++ Dunlop-Testride ++

Wer den neuen Straßen-Mul-tisportler Mk4 ausprobieren möchte, kann das bei ausge-wählten Händlern zwischen 24.3. und 25.9.2025 mit einer Triumph Speed Triple 1200 RS oder Yamaha MT-09 kos-tenlos tun. Teilnehmende Händler und Termine sind un-ter der Aktionsseite www.dunlop-bikes.de einsehbar.

++ MRM-Treffen 2026 ++

Im Januar 2026 soll im Areal Böhler in Düsseldorf die Mo-torrاد-Rennsport-Messe stattfinden, ein Szenetreffen, bei dem der deutsche Motor-radrennsport vom Pitbiken über Cups bis zu ambitionier-ten Serien im Fokus steht. Die Organisationen laufen, mehr Infos unter www.motorrad-rennsportmesse.de



Christoph Scholl war Sportmediziner, Rennarzt, Trainingsveranstalter, Freund und Vater: Ruhe in Frieden



IN MEMORIAM

Ein Nachruf von Sport-Reporter Imre Paulovits auf Dr. Christoph Scholl.

Warum nimmt das Leben immer die, die am meisten gegeben haben? Dr. Christoph Scholl ist von uns gegangen. Ein Chirurg, ein Sportmediziner, der viele Leben und viele Rennfahrer-Karrieren gerettet hat und der durch seine unnachahmliche Art ein Botschafter des Motorsports war. Ärzte seines Kalibers sind oft unnahbar, er war für alle nur Christoph oder der Doc. In seinen Kursen waren alle still, wenn er seine Vorträge hielt, und jeder, der an seinen Veranstaltungen teilgenommen hat, ist mit mehr wieder heimgefahren.

Seine Liebe zum Motorsport entstand bereits in seiner Kindheit. Christoph Scholl stammte aus St. Wendel, der Motorsport-Stadt im Saarland. In den 1950er-Jahren gastierte das NSU-Werksteam beim alljährlichen Straßenrennen mit seinen Transportern im Hof seiner Eltern, und das hinterließ einen so bleibenden Eindruck, dass er sich 1969 selbst entschloss, Motorradrennen zu fahren, wenn auch nur zum Hobby. Dafür nahm er sein Medizinstudium umso ernster, spezialisierte sich auf Chirurgie und durch seine Verbundenheit zum Rennsport auch auf Sportmedizin. Schon sehr früh arbeitete er auch als Rennarzt, und so haben ihm viele Fahrer in Hockenheim, auf dem Nürburgring und anderen Strecken teils ihr Leben und ihre Gesundheit zu verdanken. Bei den Profis vollbrachte er wahre Wunder. Als Reinhold Roth sich 1987 beim Großen Preis von Deutschland in Hockenheim am Freitag das Schlüsselbein brach, packte ihn Scholl in sein Auto, operierte ihn, und Roth fuhr zwei Tage später aufs Podest. Martin Wimmer half er im gleichen Jahr, um nach seiner komplizierten Unterschenkelverletzung zurückzukehren. Gustl Auinger hatte es ihm zu verdanken, dass sein Knie und sein Fuß nach seinem Sturz in Salzburg wieder geheilt wurden und er seine Karriere fortsetzen konnte.

Ich habe Christoph 1983 im OMK-Pokal kennengelernt. Er fuhr eine 125er-Morbidelli, man hatte gleich den Eindruck, dass er ein alter Fuchs und schon seit Ewigkeiten dabei ist. Die Jungen konnten ihn

immer um Rat fragen, er war nie beschäftigt genug, um nicht zu antworten, und überhaupt stand er mit seiner geselligen Art oft im Mittelpunkt, ohne es darauf abgesehen zu haben. Vielleicht lag es an unserer gleichen Ausbildung, die ich aber nie zum Beruf gemacht habe, dass wir uns so gut verstanden. Christoph war immer ein Ansprechpartner, an den ich mich gern wandte. Damit war ich beileibe nicht der einzige, ich kannte niemanden im Fahrerlager, der ihn nicht mochte. Dass er als Rennfahrer nie die großen Erfolge feiern konnte, störte ihn wenig, er betrieb es einfach aus Leidenschaft. Ich werde nie vergessen, wie ich 1993 beim Speer-Training in Calafat mit Suzuki-Deutschland-Boss Bert Poensgen in der „Klo-Kurve“ stand und Christoph in der letzten Runde einen Fahrer, an dem er die ganze Zeit nicht vorbeikam, mit einem mutigen Ausbremsmanöver hinter sich brachte. Am Abend spendierte ihm Poensgen einen Satz Reifen: „Für das späte Bremsen.“ Als Speer Racing diese Veranstaltung einstellen wollte, übernahm er sie kurzerhand selbst und sie ist dank ihm und seiner engagierten Truppe, allen voran seine Frau Imke, zum Klassiker geworden, wie auch seine Fahrerlehrgänge auf der Nürburgring-Nordschleife.

Als ich Christoph letzten November anrief, gefror mir das Blut in den Adern. „Ich habe Bauchspeicheldrüsenkrebs“, gestand er. Diese heimtückische Krankheit ist so gut wie unheilbar. Doch er wollte kämpfen, wenn er auch wusste, dass seine Chancen gering sind. Nach Weihnachten hatte er noch die Kraft, selber in Calafat zu fahren und die Freude auf der Rennstrecke noch einmal gemeinsam mit seinem 14-jährigen Sohn Julius und seinen Freunden zu genießen. Als ich ihn Mitte Januar besuchte, wirkte er gezeichnet, hatte viel Gewicht verloren, aber seine Augen strahlten noch immer voller Leidenschaft. Er hatte noch immer Pläne, wollte zu Ostern noch einmal mit Julius auf die Rennstrecke. Doch das Rennen bis dorthin hat der Tod gewonnen.

Es wird wohl nie wieder einen wie ihn geben, aber er wird für immer in der Erinnerung Hunderter von Motorradfahrern bleiben als Christoph, der Doc, der uns allen so viel gegeben hat. Ruhe in Frieden, Dr. Christoph Scholl.

NEIN ZU ELFENBEIN

Yamaha präsentiert ein schickes Sondermodell der XSR 900 in Spezialfarbe „Ceramic Ivory“; Tank, Seitenteile sowie der Vorderrad-Spritzschutz sind in einem edlen Mattweiß lackiert, die Sitzbank in Sattelleder-Braun bietet einen schönen Kontrast dazu. Ästhetiker müssen sich hierzulande allerdings mit der schieren Inspiration begnügen, denn leider bleibt die in Keramik-Elfenbein angestrichene XSR 900 dem japanischen Markt vorbehalten, wo sie nur bis Ende September dieses Jahres bestellbar ist. Hierzulande gibt es den sportiven Klassik-Roadster weiterhin in „Legend Red“ oder „Midnight Black“, beide Varianten für 12 249 Euro.



AUFRUF ZUM TUNERGP MITTE JULI IN HOCKENHEIM

PS-Bridgestone-TunerGP Die 23. Auflage des in der Tuningszene fest etablierten Events findet dieses Jahr am 12. und 13. Juli auf dem GP-Kurs in Hockenheim statt. Wie gewohnt steigt die Veranstaltung im Rahmen eines Renntrainings und bringt Veredler, Racer, Hobbyisten, Reifenprofis, Publikum und PS-Tester zusammen.

Ihr habt eine schnelle, edle, besondere oder einfach furchtbar PS-mäßige Karre, die im Heft porträtiert werden muss? Schickt uns gerne eure Bewerbung an ps@motorpresse.de



SHOEI

X-SPR PRO
CROSSLOGO

TC-5

- Ultimativer Rennsporthelm
- Aerodynamische Formgebung
- AIM+ Helmschale in 4 Größen von XS bis XXL
- CWR-F2R Racing-Visier inkl. PINLOCK-Scheibe
- Modulares Innenpolster mit optionalen Pads
- Homologiert nach ECE-R 22.06 und FIM FRHPhe-01



Händlerliste auf shoei.de

PREMIERE **BMW S 1000 R / M 1000 R**

