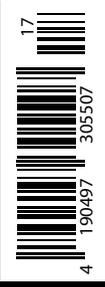


MOTORRAD

16
ADVENTURE-
HANDSCHUHE
IM TEST



XXL



EINZYLINDER-
OFFENSIVE

Her mit der Suzuki GSX-4S!

Das stärkste
Heft des
Jahres!



DER BESONDERE
VERGLEICHSTEST

BMW R 12 G/S vs.

Ducati DesertX | Honda CRF 1100L Africa Twin
Moto Guzzi V85 TT | Triumph Scrambler 1200 XE



GROSSES TESTFINALE



- Benelli TRK 702X
- BMW F 900 XR
- BMW R 1300 GS
- Ducati Multistrada V2 S
- Ducati Multistrada V4 S
- Honda CRF 300 Rally
- Kawasaki Z 900 SE
- Suzuki GSX-S 1000
- Yamaha XSR 900 GP

WEITERE XXL-THEMEN

Euro-Cruiser im Vergleichstest

- Ducati XDiavel V4 **neu**
- Triumph Rocket 3 R Evel Knievel **neu**

XXL-Tour in Frankreich

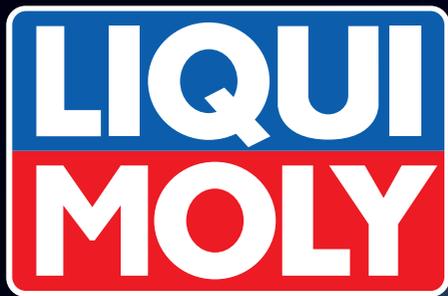
Luxuriöse Tourer – pompöse Schlösser

Vier Meter langes Einzelstück

The Kingsman mit Royal Enfield-Motor

Die größte Motorrad-Party

Was macht die MotoGP am Sachsenring so einzigartig?



Alle Infos zum Ölwechsel mit LIQUI MOLY finden Sie hier: www.liqui-moly.to/oelwechsel



Ölwechsel gewünscht?

Wir machen das!

Ein Wunsch, eine Marke: Das richtige Motoröl zu finden, ist keine Zauberei. Die LIQUI MOLY-Partner bieten mit Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke Spitzenqualität made in Germany und wissen genau, was Ihr Fahrzeug braucht. Jetzt wechseln!



Ausgabe 19/2024



Ausgabe 8/2025



Ausgabe 4/2025



Ausgabe 4/2025



Ausgabe 9/2025



Schon auf dem Weg zum Händler, die Suzuki GSX-8TT. Und schon in der Mache – die Einsteiger-Suzuki GSX-S4?



Und noch eine Neuheit



chefredakteur@motorradonline.de

MOTORRAD-Chefredakteur Uwe Seitz über die jüngste Entwicklung bei Suzuki.

Es ist noch gar nicht so lange her, da war Suzuki in Sachen Neuheiten geradezu in der Versenkung verschwunden. Gefühlte hielt nur noch der „olle“ 650er-Zweizylinder in der SV und V-Strom den einstigen Verkaufskönig im deutschen Motorradmarkt am Leben. Die Suzuki-Händler verstanden die Welt nicht mehr. Langsam, aber stetig hat sich die Marke nun aber wieder deutlich ins Bewusstsein der Motorradfahrer vorgearbeitet. Mit sinnhaften Modellvarianten rund um den K5-1000er ist Suzuki einer der letzten japanischen Hersteller, der einen breit aufgestellten Vierzylinder feilbieten kann. Darunter haben sie mit dem 800er-Reihentwin eine völlig neue Plattform aufgebaut, die nicht nur auf einem durch unsere Tests erwiesenermaßen guten Antrieb fußt, sondern durch die Spreizung vom Supersportler GSX-8R über die Alpen-Masters-Siegerin von 2023, die V-Strom 800, bis zu den jetzt frisch vorgestellten Retros (Fahrbericht S. 46) jedem Motorradbegeisterten etwas bieten kann. Ähnliches, so spekulieren wir ab Seite 14, dürfte um den neuen 400er-Single entstehen. Für mich nimmt Suzuki damit eine Phönix-gleiche Entwicklung, der nur noch etwas ganz Glamouröses für die alte Strahlkraft der Marke fehlt, wie bis vielleicht auf Honda übrigens allen Japanern: eine imagerträchtige, schlagkräftige, radikal neue Krone des Motorradbaus, ein Superbike. Das dürfte die trotz Modelloffensive noch sehr verhaltenen Marktanteile zwar auch nicht abrupt nach oben katapultieren, aber die Marke bei uns Motorrad-Fans wieder endgültig als Top-Player ins Stammhirn pflanzen. Selbst in Sachen GSX-R 1000 verdichten sich nun die Gerüchte, dass Suzuki intern längst heftig wirbelt. Wie spannend! Entspannung und vor allem Lesespaß wünsche ich Euch, liebe MOTORRAD-Freunde, jetzt mit unserer dicken Sommerausgabe!

Herzlichst Euer

Sie möchten die nächsten Ausgaben von MOTORRAD nicht verpassen?

Ihre 6 Ausgaben MOTORRAD und eine attraktive Prämie warten schon auf Sie.



Weitere tolle Prämien im Shop



[motorradonline.de/lesen](https://www.motorradonline.de/lesen)

Die Datenschutzhinweise finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz. Preise inkl. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht

Die großen Retro-Enduros – ein neuer Trend? Im Vergleichstest muss die neue, offroadlastige BMW R 12 G/S zeigen, wo sie sich qualitativ hier einordnen kann



Fotos: Tyson Jopson, moppefoto.de/Uli Biggemann, Suzuki, Bridgestone, Alina Gößling, Mario Steffen
Titelfotos: Kar-Design, BMW, Jörg Künstle, Tyson Jopson

Motorräder in diesem Heft

Benda LFC 700	72	Ducati Multistrada V4 S	20	Honda Deauville 700	84	Suzuki DR-Z4S	18
Benelli 250 2C	9	Ducati Diavel V4	8	Honda CB 750 Four	134	Suzuki DR-Z4SM	18
Benelli TRK 702 X	20	Ducati XDiavel V4	76	Honda CBR 900 RR	136	Suzuki GSX-4S	14
BMW F 900 XR	20	Harley-Davidson Road Glide	100	Honda CRF 1100		Suzuki V-Strom 650	44
BMW R 12 G/S	52	Honda Type A	132	Africa Twin DCT	52	Suzuki V-Strom 800 DE	45
BMW R 1300 GS	20/86	Honda CUV e	10	Honda CBX	134	Suzuki GSX-8T/TT	46
BMW K 1600 GTL	100	Honda Chaly	134	Honda Gold Wing	136	Suzuki GSX-S 1000	20
BMW The Speed Sisters	10	Honda Activa 125	132	JSL-Enfield Club of Newchurch	8	Triumph Tiger Sport 800	98
Ducati DesertX	52	Honda Innova 125	134	Kawasaki Z 900 SE	20	Triumph Scrambler 1200 XE	52
Ducati Multistrada V2 S	20	Honda CRF 300 Rally	20	Kingston Custom-Royal		Triumph Rocket 3 R	
		Honda GB 350 C	6	Enfield The Kingsman	140	Evel Kniewel	76
		Honda XRV 650 Africa Twin	136	Moto Guzzi V85 TT	52	Yamaha XSR 900 GP	20



Diese Ausgabe gibt es auch digital.
Alle Infos unter: www.motorradonline.de/digital



116

**Würziger Kurven-
spaß: Unterhalb
des beeindruckenden Peitler-
kofels lockt in
den Dolomiten
das wenig be-
kannte Würzjoch**



46 Schon gefahren: die beiden brandneuen Suzuki Retros GSX-8T und -8TT

INTRO+NEWS

Honda-Custombike-Wahl 6
Gestohlenes Bike nach 36 Jahren zurückgegeben; Nazi-Eklat beim Sachsenring-Grand Prix

NEUHEITEN

Suzuki GSX-4S 14
Wird Suzukis 400er-Einzyliner die Basis für dieses völlig neue Einsteiger-Naked-Modell?

TEST+TECHNIK



Alpen-Masters 2025 Finale Grande 20
Wer schafft's, den Vorjahressieger BMW R 1300 GS zu entmachten?

Alpen-Masters im Rückspiegel 44
Alle Gewinner der letzten 21 Jahre – so sehen Sieger aus

Fahrbericht Suzuki GSX-8T/TT 46
Erste Fahrimpressionen mit den neuen Retro-Twins – so viel schon mal vorab: für die Landstraße sind sie perfekt, aber nicht ganz billig

Vergleichstest große Retro-Enduros 52
Die neue BMW R 12 G/S gegen Ducati DesertX, Honda 1100 Africa Twin DCT, Moto Guzzi V85 TT und Triumph Scrambler 1200 XE – so ähnlich und doch ganz anders

Test Benda LFC 700 72
Vierzylinder-China-Dräger im Brachial-Design

Vergleichstest XXL-Bikes 76
Ducati XDiavel V4 gegen Triumph Rocket 3 R EVEL Knievel – Deutschlands dickste Dampfer

Zonkos Zeitmaschine Honda Deauville 700 84
Eines der meistverkauften Motorräder der Welt

Fahrbericht neuer Bridgestone T33 86
Verschleiß und Fahrstabilität – der neue Battlax Sport Touring-Reifen

SERVICE+ZUBEHÖR

Test kompakt 90
Modeka Tourenkombi – neues Zubehör im schnellen Praxis-Test

Test Adventure-Handschuhe 124
16 Paar, die sich auch für große Touren und Gelände anbieten – sicher und komfortabel zugleich

Schaufenster 148
Von Bremspumpe bis Adventure-Helm – Zubehör kurz vorgestellt

MAGAZIN+REISE

Frankreich-Reise Schlösser der Loire 100
Mit Luxus-Cruisern durchs Loiretal – Impressionen aus'm Bilderbuch

Leser-Story zur Fotosafari 114
Allein zum Nordkap – eine nicht alltägliche Tour und die Geschichte eines seltenen Foto-Glücks

Pass-Porträt Würzjoch 116
Wenig bekanntes Kurven-Juwel abseits des Dolomiten-Rummels

Report: die 500-millionste Honda 132
Die Honda-Historie, einmal ganz anders erzählt – plus Besuch im riesigen Honda-Werk in Indien

Custom-Porträt „The Kingsman“ 140
650er-Enfield als edler Speedliner von Kingston Custom – plus Porträt Customizer Dirk Oehlerking

SPORT

Report Sachsenring-Grand Prix 150
Die XXL-Fans von Deutschlands XXL-Motorsport-Veranstaltung – so wurde 2025 gefeiert

RUBRIKEN

Editorial 3
Kolumne 12
MOTORRAD-Kleinanzeigenmarkt 91
Leserbriefe, Impressum 97
Rückspiegel 158
Vorschau 160
Comic 162



86 Erster Eindruck: 4000 Test-km mit dem neuen Bridgestone-Reifen T33



76 Dampf der Giganten: Triumph Rocket 3 EVEL vs. Ducati XDiavel V4



150 Only Fans: die kunterbunte Fankultur des Sachsenring-GP

INTRO



„Hachimaan“, Maan Motocicli, Italien: Bobber im japanischen Stil mit Starrrahmen



„Silver Bullet“, Farnham Honda, GB: very british mit Aluteilen und Stummellenker



Elf Freunde

Honda-Custom-Wettbewerb. Nicht nur Big Bikes eignen sich für einen einfallreichen Umbau; Das beweisen diese elf originellen Abwandlungen der GB 350 C, die Honda beim diesjährigen Wheels and Waves-Festival in Biarritz/Frankreich dekorativ vor die Wellen des Atlantiks stellte. Bekannte Customizer aus Frankreich, Deutschland, Italien, Portugal, Spanien, England und der Schweiz hatten sich des schnörkellosen Einzylinders mit seinen 21 PS angenommen und daraus fanta-

sievollte Motorräder mit ganz unterschiedlichem Charakter gestaltet – vom Sportler über Café Racer und Bobber bis zum Recycling-Kunstwerk aus unverkauften Kleidungsstücken und alten Motorradteilen (oben ganz rechts). Welcher Umbau am stimmigsten wirkt, entscheiden die Motorradfahrer aus ganz Europa: Auf www.hondacustoms.com können sie noch bis 31. August ihren Favoriten unter den elf Custom-Schöpfungen ganz nach vorn wählen.

Fotos: Honda

„Mia“, TubaisMoto, Portugal: Café Racer mit kunstvoller Heckpartie



„Grand (B)rix“, Sporty Bike, Deutschland: Café Racer in Schwarz-Gold



INTRO

Ende und Anfang

Newchurch bleibt! Wenn ein extra für die Veranstaltung aufgebautes Motorrad „Final Edition“ heißt, dann hat das etwas zu bedeuten. So auch bei der von LSL-Urgestein Jochen Schmitz-Linkweiler (jetzt JSL-moto.eu) veredelten Royal Enfield 650 Bear (Foto). Ausgestattet mit neuem Fahrwerk, schwarzen Drahtspeichen-Alufelgen und typischen LSL-Teilen für perfektes Handling wie einem optimierten Lenker und Hebeleien, bekam die 650er den Namen „Club of Newchurch Final Edition“. Und tatsächlich dachten die Besucher des traditionsreichen Klassiker- und Custom-Treffens – einst als Triumph-Treffen in Neukirchen am Großvenediger gestartet –, dass der Newchurch-Spirit nach diesem Sommersonntag endgültig zum Hauch der Geschichte würde. Immerhin hatte sich der Tiroler Autor, Initiator und Vordenker des Treffens, Uli Brée, auf der



Final Edition mit Uli Brée und JSL-Schmitz-Linkweiler (2. und 3. von links) – aber 2026 geht's weiter

Bühne schon wehmutsvoll, aber wortgewaltig verabschiedet. Dann die Überraschung: Newchurch bleibt! Ab 2026 nicht mehr als Club, aber als Summit! Mit dem renommierten Motorradportal 1000PS.at als neuem Partner werden die lokalen Macher auch 2026 wieder ein Treffen am Großvenediger ausrichten. Mit dem neuen Summit of Newchurch bleibt 2026 die Kirche also weiter im Dorf – und der tolle Newchurch-Spirit hoffentlich erhalten.

Toskana-Traumtour

Ducati-Leser-Experience. Mit der neuen muskulösen Diavel V4 lässt sich über die zypressengesäumten kleinen Traumstraßen cruisen – was kann es Schöneres geben? Mit dem von Ducati gestellten roten Cruiser durch die grüne Toskana – dazu lädt Ducati im Rahmen der Leser-Experience vier MOTORRAD-Leser ein. Start ist am Ducati-Museum in Borgo Panigale, Bologna. Von dort geht's mit der neuen Diavel V4 auf einer geführten Tour über Florenz und Siena drei Tage durch den Apennin. Die Ducati-Tour startet am 8. Oktober und dauert bis 10. Oktober (Termine können sich noch geringfügig verschieben). Reisekosten bis 300 Euro, beste italienische Verpflegung und die beiden Übernachtungen übernimmt Ducati. Und so kommt man mit etwas Glück in diesen Genuss: Auf motorradonline.de/ducati-leser-experience bis spätestens 17. August das Formular ausfüllen und hochladen.



FREUND & HELFER

Polizeieinsatz. Der Mann hatte sichtlich Mühe mit seiner Harley, während die Autos im Feierabendverkehr auf der B426 bei Gaggenau (Baden) nur so an ihm vorbeipiffen. Einer Polizeistreife erklärte der Senior-Biker (Jahrgang 1952), dass sein Big Twin „mal wieder“ ausgegangen sei, darum wollte er das schwere Gefährt per Muskelkraft aus dem Gefahrenbereich bringen. Während ein Beamter im Streifenwagen dahinter sicherte, griff der zweite, selber Motorradfahrer, mit an den Lenker und schob. Zu flacher Kennzeichenwinkel? Braincap? Helfen war hier wichtiger!

NAZI-EKLAT AM SACHSENRING

Hitlergrüße und -Maske. Mit 256.441 Besuchern erlebte der Deutschland-Grand-Prix einen neuen Rekord. Und der ADAC als Veranstalter freut sich, dass die Verträge bis 2031 verlängert wurden. Überschattet wurde das ansonsten tolle Fan-Fest (siehe Report ab S. 150) aber durch mehrere Polizeieinsätze wegen Zeigens von Nazisymbolen. Gegen einen 40-jährigen Thüringer mit Hitlermaske ermittelt jetzt die Kripo. Er bekam von der Sachsenring GmbH Hausverbot und musste sowohl das Strecken- als auch Zeltplatzgelände sofort verlassen. Beim Abspielen der deutschen Nationalhymne vor dem MotoGP-Start waren nach MOTORRAD-Informationen auf mindestens einer Tribüne vereinzelt Hitlergrüße zu sehen.



Bunte Fans sind willkommen – aber für braune ist kein Platz: Der Sachsenring setzt Zeichen, erteilt Nazis Hausverbot



„In den letzten zweieinhalb Jahren waren wir die Kirsche auf dem Kuchen von KTM. Jetzt wollen wir unseren eigenen Kuchen – mit einer großen Kirsche“

MV-Agusta-Geschäftsführer Luca Martin nach dem nun vollzogenen Rückkauf der italienischen Marke von KTM durch den früheren (und neuen) Eigner Timur Sardarov. Ausführliches Interview im nächsten Heft



Erneut verkauft?

Von Fonds zu Fonds. Der italienische Motorradbekleidungshersteller Dainese wechselt offenbar erneut den Besitzer. Gründer Lino Dainese hatte die Firma 2014 für 130 Millionen Euro an den Finanzfonds Investcorp verkauft, den Erlös spendete er. Acht Jahre später übernahm der Investmentfonds Carlyle aus den USA – für irrwitzige 630 Millionen. Die Hoffnungen von Carlyle auf deutlich mehr Absatz in Asien erfüllten sich nicht: In den letzten drei Jahren fuhr Dainese Miese ein, nicht zuletzt, weil der exorbitant hohe Kaufpreis aufs Ergebnis drückte. Derzeit laufen Verkaufsverhandlungen zwischen Carlyle und zwei Gläubigern, bei denen es sich um weitere Fonds handelt. Auf Produkte, Beschäftigte, Händler und Kunden soll das Ringelreihen der Fonds keine Auswirkungen haben, so ein Dainese-Sprecher. Betroffen von der Finanzkrise zeigte sich Gründer Lino Dainese: „Ich bin zwar schon lange außen vor, aber die Firma trägt immer noch meinen Namen.“

VON AMTS WEGEN

Gestohlen, dann beschlagnahmt. Stolz veröffentlichten die Carabinieri vom Lido di Venezia (Venedig) im Juli ein Foto: 36 Jahre nach dem Diebstahl brachten sie eine gestohlene Benelli 250 2C zurück zu ihrem rechtmäßigen Besitzer Francesco B. – wenn auch in jämmerlichem Zustand. Der heute 69-jährige B. erinnert sich allerdings etwas anders. Die Benelli sei ihm 1989 tatsächlich gestohlen, kurz darauf aber aufgefunden worden: „Weil sie bei einem Raub benutzt wurde, haben die Behörden sie beschlagnahmt.“ Seine Versuche, den Zweitakter zurückzubekommen, wurden abgewiesen, er galt als Beweismittel. „Irgendwann habe ich aufgegeben.“ Währenddessen vergammelte die 250er von Amts wegen in einem Hinterhof – bis die Carabinieri sie bei Aufräumarbeiten fanden. Was aus dem Wrack nun wird? „Sie wieder herzurichten, würde mich Tausende Euro kosten“, sagt Francesco B. Und zudem jede Menge Papierkram. Denn die 250er wurde schon vor Jahren aus dem Kfz-Register gestrichen – wiederum von Amts wegen.



Francesco B., der Kommandant der Carabinieri und die Benelli 250 2C

INTRO

KURZ NOTIERT

Händler-Insolvenzen

Seit Juni befindet sich die norddeutsche Hertrampf-Gruppe (u. a. Vertragshändler für Ducati, Harley, KTM) in einem vorläufigen Insolvenzverfahren. Als Grund nennt ein zur Investorensuche hinzugezogenes Beraterteam „wirtschaftliche Herausforderungen“ des Motorradhandels, womit wohl nicht nur KTM gemeint ist. Auch bei Ducati und Harley sehen die Zahlen nicht rosig aus. Der Geschäftsbetrieb aller Standorte wie auch das professionelle Engagement von Hertrampf im Motorradsport laufen demnach aber uneingeschränkt weiter.

Anders hier: Bereits im Juni musste Ducati Braunschweig (BenLex) endgültig schließen. Laut Insolvenzverwalter lag auch diese Pleite nicht an der Betriebsführung, sondern an „exogenen Krisengründen“. Viele Motorradhändler klagen derzeit, dass der Fahrzeugverkauf für sie nicht mehr rentabel sei.

Honda startet Elektro-Offensive

Mit dem CUV e (Foto) hat Honda jetzt einen Elektroroller vorgestellt, der zum Preis von 4999 Euro Pendler zum Umsteigen aufs Elektromobil bewegen soll. Mit sechs kW (ca. acht PS) Spitzenleistung schafft der CUV e 83 km/h Höchstgeschwindigkeit. Eine Akkuladung reicht laut Honda für 72 Kilometer (ausführlicher Fahrbericht in einer der nächsten Ausgaben). Ein erstes ausgewachsenes Elektromotorrad will Honda 2026 vorstellen.



Motorrad-Rennsport-Messe Neuzugang im Motorrad-Messe-Kalender: Am 17. und 18. Januar 2026 feiert in der Halle 45 in Mainz die Motorrad-Rennsport-Messe ihre Premiere. Inhaltlich soll von Zubehör und kompletten Bikes bis hin zu Renntrainings und Promotion für Rennserien alles geboten sein. Auf motorradrennsportmesse.de finden sich Details und gibt's auch Tickets.

Motorrad-Rennsport-Messe

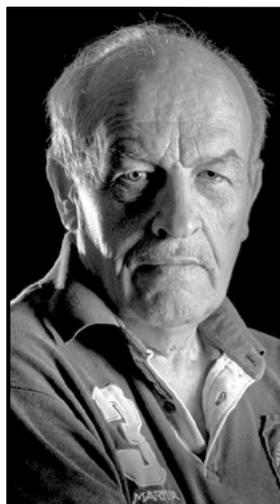
Neuzugang im Motorrad-Messe-Kalender: Am 17. und 18. Januar 2026 feiert in der Halle 45 in Mainz die Motorrad-Rennsport-Messe ihre Premiere. Inhaltlich soll von Zubehör und kompletten Bikes bis hin zu Renntrainings und Promotion für Rennserien alles geboten sein. Auf motorradrennsportmesse.de finden sich Details und gibt's auch Tickets.



„Ein Dreivierteljahr ist's Winter, den Rest ist's kalt – das ist der Bayerische Wald.“ Mittendrin, in Bodenmais, betreibt Ralf Eggl (r.) die Custom-Schmiede „Woidwerk“ (Woid = Wald). Für die Motorrad Days hatte ihm BMW eine R12 und eine R18 zum Umbau gestellt. Ergebnis: oben. In Garmisch fanden die „Woid“-Bikes große Resonanz. Neben allen Verfeinerungen Gag am Rande: Die Farben $\frac{3}{4}$ Weiß, $\frac{1}{4}$ Grün stehen für die zitierte bairische Volksweisheit.

POLIZEI SCHOTTLAND WARNT

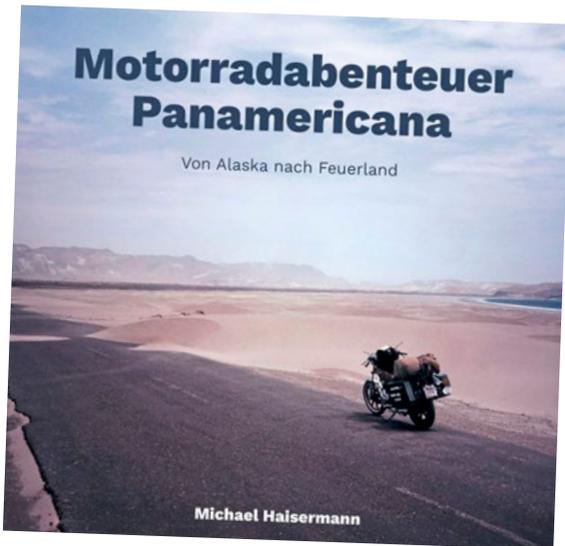
Lenkerschloss reicht nicht! Mit Faltblättern in mehreren Sprachen, auch auf Deutsch, warnt Schottlands Polizei aktuell Motorradtouristen. In und um Edinburgh, aber auch in anderen Landesteilen trieben Motorraddiebe ihr Unwesen. Motorradurlauber sollten ihre abgestellten Maschinen bestmöglichst sichern, am besten auch noch mit einem GPS-Tracker ausstatten und über Nacht bewachte, zertifizierte Parkplätze nutzen. Alternativ wären nur hell erleuchtete, videoüberwachte Bereiche für Motorräder halbwegs sicher.



Fotos: BMW, Haisermann, Police Scotland, privat

Jörg Würgler

Er war „Mister iXS“: Freizeit-Motorradfahrer war sein Name kein Begriff. Für Brancheninsider aber war der Schweizer Jörg Würgler ein Gigant. Ein Manager, der was draufhatte, der für sein Produkt brannte. Und das war eben iXS, die 1979 von der Schweizer Hostettler Gruppe entwickelte Marke für hochwertige Motorradbekleidung, ab 1980 von Jörg Würgler in Deutschland erfolgreich vertrieben. Bis 2014. Dann wollte er es noch mal wissen, wurde Gebietsleiter für Detlev Louis in der Schweiz. Ab 2017 war er dann „Rentner mit Zeit für Rollertouren“, wie er selbst sagte. Am 27. Juni 2025 ist Mister iXS gestorben. Er wurde 71 Jahre alt.



ANDERE ZEIT, ANDERER PLANET

Eine Reise in die Vor-Handy-Zeit. Den Krauser-Gepäckträger hatte er im Flieger aus Deutschland mitgebracht, aber die erhoffte SR 500 konnte der junge deutsche Arzt beim Yamaha-Händler in Anchorage nicht finden. In der Vor-Internet-Zeit waren solche Überraschungen auf großen Reisen eher Regel als Ausnahme. Planung war zwar gut, Improvisation aber immer nötig. Also entschied sich Michael Haisermann aus Bühl in Baden, 1980 dann eben mit einer Yamaha XS 400 von Alaska nach Feuerland zu fahren. Der Krauser-Träger passte. Es wurde die Reise seines Lebens.

Über 40 Jahre später hat sich der Hausarzt im Ruhestand hingesetzt und aus Fotos, Tagebuchaufzeichnungen und den Erinnerungen sein „Motorradabenteuer Panamericana“ rekonstruiert: 110 Seiten im quadratischen Format, durchgehend farbig bebildert und chronologisch erzählt. Die Texte handeln aus einer anderen, weit entfernten Zeit, schildern, vor allem ab Mittelamerika, die Länder, Menschen und Situationen wie einen anderen Planeten. Eben genau so, wie sie der junge Motorradreisende damals empfand – staunend, weder vorbereitet auf knallharte Militärdiktaturen und bittere Armut noch auf atemberaubende Natur und bisher nicht gekannte menschliche Großmut. Die anekdoten-, teilweise auch schotenhaft erzählten Kapitel handeln sich die Weltkarte entlang von Alaska nach Feuerland. Sie handeln von alltäglichen Pannen und Beinahe-Katastrophen, von unverhofften Begegnungen – etwa mit Grand-Prix-Weltmeister Toni Mang in Argentinien –, dem Zauber von Machu Picchu, deutschen Altnazis in Chile und einem gefressenen Kurbelwellenlager in Buenos Aires, Argentinien. Sie erzählen von Trinkgelagen, korrupten Grenzbeamten, von kalbenden Gletschern, flirrender Hitze und Gelbsucht oder, wie es Michael Haisermann heute sieht, von „der besten Zeit seines Lebens“.

Das im Selbstverlag veröffentlichte Reisebuch gibt's im Internet für 19,90 Euro (plus 3,50 Euro Versand) unter www.motorradabenteuer-panamericana.de



BATTLAX SPORT TOURING **T33**

Der BATTLAX T33 ist das neue Flaggschiff der Bridgestone Sport-Touring Palette. Die neue Konstruktion und Mischung ermöglicht eine sehr hohe Laufleistung (+47% vs. T32) unter Beibehaltung einer ausgeprägten Neutralität und guter Nasshaftung.

LINE UP - SPORT TOURING



NEU!



Für mehr Informationen scannen Sie bitte den QRCode.

www.bridgestone.de

Es lebe die Vielfalt!

Es ist kein Widerspruch, wenn uns schnelle Motorräder faszinieren und trotzdem das Fahren langsamer Maschinen extrem Laune macht!



Thomas Schmieder ist viel und gern auf diversen Motorrädern unterwegs. Er mag kleine, ganz kleine, große und verdammt fette Motorräder bis hin zur Gold Wing! kolumne@motorradonline.de

Na, das war mal was: Unsere Redaktion war jüngst gemeinsam auf Betriebsausflug – Redakteure inklusive Onliner(-innen), Testfahrer und Grafiker(-innen). Klar hatte solch ein Termin etwas mit zwei Rädern zu tun ... Besuch im Oldtimermuseum mit Führung? Gemeinsam über eine Rennstrecke dübeln? Oder auf Enduro-Tour über Stock und Stein bolzen? Hat alles was, seine ganz eigene Berechtigung.

Aber wir waren mit nur rund 25 km/h unterwegs – auf geführter Mofa-Tour über die Schwäbische Alb bei „Das Rad der Zeit“. War das jetzt eine (Wieder-)Entdeckung der Langsamkeit? Nun, so viel Spaß hatten wir selten! Windschatten-Duelle über Kilometer, plötzlich zählt wieder jeder Stundenkilometer. Top-Tester Karsten Schwers gab feixend alles, diesmal eben mit 1,5 statt sonst oft auch mal mit 170 oder 200 PS plus ...

Dabei siehst du dann jede Blume, den Roten Milan über dir kreisen. Onlinerin Dina Ludmann meinte hinterher: „Habe nie einen besseren Betriebsausflug erlebt. Jeder, der Fahrrad fährt, kann bedenkenlos mitfahren, es gibt ja sogar Automatikmofas. Entspannte Entschleunigung und dabei trotzdem die ganze Zeit Vollgas – da war echt alles dabei.“ Und Redakteurs-Kollege Robert Glück, sonst auch gerne mal Offroad-Vollgas-Junkie (und Besitzer einer Honda Monkey!), resümierte: „Die Mofas eröffnen so manch einen ‚vergessenen‘ Blickwinkel auf die Landschaft und das Thema motorisierte Zweirad-Fortbewegung.“

Ich selber war mit meiner Simson Schwalbe vor zwölf Jahren rund um Suhl in Thüringen unterwegs: in der Ebene mit 60, bergab mit 70, bergauf mit höchstens 50 Sachen – was für ein Heidenspaß. Motto: Lieber ein langsames „Motorrad“ schnell fahren, als ein schnelles Motorrad langsam. Macht fast mehr Fahrspaß. 2013 fuhr ich meine erste Tour von 1983 auf der 80er nach Holland nach – 30 Jahre später auf gleicher Honda MTX 80. War grandios, auch dank toller Begegnungen!

Es geht ums ganze Erlebnis, ums Sammeln und Pflegen von Erinnerungen! Dabei steigt mit mehr Leistung nicht direkt auch der Fahrspaß an. Klar macht fettes Drehmoment schon im tiefsten Drehzahlkeller richtig an. Schub ohne Ende begeistert, explodierende Power fasziniert. Natürlich mag ich große, starke Motoren, gern auch mit vielen Zylindern. Leistung kann ja auch lässig machen: Man braucht sich nicht ständig etwas zu beweisen, könnte ja, wenn man nur wollte.

Klar hat Geschwindigkeit eine große Faszination, wurden Speedbikes à la Suzuki Hayabusa nicht ohne Grund zur Legende. Ist schon ein unvergessliches Erlebnis, mal mit rund 300 Sachen über eine leere Autobahn zu brettern (wo gibt's die denn noch?). Den Tunnelblick dabei, wie du in an sich harmlosen Autobahnkurven plötzlich (an)peilen musst, während die Welt mit gut 80 Metern pro Sekunde an dir entlanghuscht. Hat auch was.

Aber Tempo ist eben nicht alles. Trial-Sport ist ja eben nicht langweilig, sondern die hohe Kunst der Fahrzeugbeherrschung und Konzentration. Ich selbst fuhr kürzlich mit der Elektro-Enduro Can-Am Origin komplett lautlos über Feldwege. Was für ein großes Erlebnis! „Fahrodynamik“ meint nicht automatisch hohe Geschwindigkeiten – sie verdichtet und verdünnt die Eindrücke von ringsum zugleich. Es geht um das bewusste Erleben von Landschaft und Schräglage, Beschleunigung und Geschwindigkeit. Um Abschalten vom Alltag und Leidenschaft fürs eigene Fahrzeug.

Anders kann man den Kult um 50er von Kreidler, Zündapp und Hercules bei aller Nostalgie nicht erklären. Sie bringen uns nostalgisch ein Gefühl der Jugend zurück, drehen das Rad der Zeit zurück. Als wir 15, 16 waren, Geschwindigkeit noch ein Ehrfurcht gebietendes Phänomen war ... Ganz egal, welcher Hubraum, wie viel oder wie wenig Leistung: Soll doch jeder nach seiner Fassung glücklich werden. Was ist eure? Bin gespannt!

Lieber ein langsames „Motorrad“ schnell fahren, als ein schnelles Motorrad langsam. Macht fast mehr Fahrspaß!

Die Freiheit gehört dir. So oder so.



GSX-8T

GSX-8TT

Das neue Neo-Retro-Duo: Klassik trifft Moderne.

Ist das nicht genau das, wonach du suchst? Klassische Schönheit – vereint mit modernster Technologie. Entweder im puristischen Naked Bike Style mit markantem Mono-Rundscheinwerfer. Oder als klassischer Road Racer mit dynamischer Verkleidung an den entscheidenden Stellen. Darunter schlägt das heiße Herz unseres preisgekrönten Parallel-Twins – kraftvoll, zuverlässig, bereit für jedes Abenteuer.

**Folge deinem inneren Feuer. Jeder Kilometer belohnt dich.
Check-in per QR-Code.**



motorrad.suzuki.de

SUZUKIS NEUE SINGLEBÖRSE

Mit dem neuen 800er-Zweizylinder hat Suzuki es selbst schon vorgemacht: Sie nutzen den Motor in Sportler, Reise-Enduro und als Naked Bike – zuletzt auch im Retro-Stil. Vor diesem Hintergrund müsste doch auch der neue DR-Z4-Single für mehr taugen – beispielsweise als Basis für ein feschtes Einstiegs-Naked-Bike.

Der 800er-Reihentwin, der in Wahrheit nur 776 Kubik besitzt, hat Suzuki nach Jahren eher zurückhaltender Entwicklungsschritte wieder viel Leben eingehaucht. Egal, ob in der nackten GSX-8S, dem Alltagssportler GSX-8R oder den 800er-V-Stroms – überall fliegen die Daumen nur so nach oben. Die drei Bike-Konzepte eint dabei der schon erwähnte Antrieb. Ein logischer Schritt, weil beim Weg von der Modellidee zur Wirklichkeitswerdung die Motorentwicklung als aufwendigster Part gilt. Schlägt ein gleiches Herz in verschiedenen Bikes, spart das Kosten und Ingenieurs-Kapazitäten.

Um Suzukis Fahrzeugprogramm mit ähnlichen Mitteln weiter abzurunden, ließe sich dieser Transformationsprozess auch bei den 2025 auf den Markt gekommenen DR-Z4-Derivaten anwenden. MOTORRAD hat daher Designer Kar Lee mit Infos gefüttert – und der hat daraus eine neue GSX-4S gezaubert. Die greift auf den wassergekühlten Single der Supermoto und Enduro zurück. Homologiert nach der aktuellen Euro-5+-Norm und mit 38 PS bei 8000/min angemessen kräftig im Futter stehend, taugt der Einzylinder auch für den Naked-Bike-Entwurf. Da das Thema Kosten schon auf dem Tisch liegt: Auch beim Hauptrahmen standen die hochbei-



Auspuff

Dank unterm Einzylinder-motor platziertem Vorschalldämpfer fällt der Endtopf der GSX-4S richtig klein und dezent aus

Sitzhocker

Für die Linie eigentlich zu wuchtig geformt, erinnert die Abdeckung überm Soziussitz an Hayabusa und SRAD-Gixxer

Licht

Suzukis aktuelle Formensprache setzt auf übereinander angebrachte Leuchtelemente. Dieses Stilmittel greift auch der nackte Einzylinder auf

Bremse

Ein standfester Vierkolben-Radialsattel von Nissin hat die rund drei Zentner Masse der GSX-4S jederzeit im Griff, wenn es ums Stoppen geht

Motor

Aus 398 Kubik schöpft der Single 38 PS und 37 Nm als Maximalwerte, stammt wie der Hauptrahmen von den DR-Z4-Modellen von Suzuki



nigen Singles Pate. Einzig der Lenkkopfbereich erhält ein Update. Bei der GSX-4S steht er etwas steiler, schenkt dem Einzylinder-Naked-Bike so ein Plus an spielerischer Handlichkeit, ohne ins Nervöse abzurufen. Zudem fällt der stabile Schutz unterm Motor beim Entwurf von MOTORRAD in die Kategorie „entbehrlich“.

Den gewonnenen Raum nutzt die GSX-4S, um dort den ausladenden Vorschalldämpfer samt dem sich daran anschließenden kurzen Endtopf zu platzieren. Der lugt frech unter der rechten Fußraste hervor und überzeugt mit einer Kompaktheit, die jedem Nachrüst-Schall-

dämpfer-Erbauer die Tränen ins Gesicht treibt. Bei den Felgen braucht's ebenso neu geformtes Material, das Suzuki-Teileregale bietet keine passenden Spenderkomponenten. Das Design der Rundlinge orientiert sich an dem der GSX-8S, vorne genügt allerdings eine Bremsscheibe, zudem richten sich die Breiten der Felgen nach den Maßen der DR-Z4SM. Die trägt vorne einen 120/70-R17-Pneu, hinten sitzt ein 140/70-R17-Pendant. Bonus für Spätbremsler: Ein radial montierter Vierkolbenstopper von Nissin wertet die Anhalteperformance des Naked Bikes deutlich auf, ABS-überwacht natürlich.

Um den Puls der Controller nicht in gesundheitsgefährdende Höhen zu treiben, darf's beim Fahrwerk einfachere Kost sein. Die in der Dämpfung voll einstellbaren Parts der 4S und 4SM weisen viel zu lange Federwege für ein Naked Bike auf. Da die große Schwester GSX-8S mit ihren nur in der Vorspannung anpassbaren Federelementen beweist, dass ein gelungenes Grund-Setup wichtiger ist als viele Verstellerschrauben, spendet sie ihre Parts für die GSX-4S. Mit etwas geringeren Federhärten wegen des zu erwartenden Gewichts von 150 Kilogramm vollgetankt feinjustiert, taugen die Teile mit 130 Milli-



Ins aktuelle Suzuki-Blau getaucht (oben), fällt die enge Verwandtschaft zur GSX-8S noch mehr auf. Aber auch im weiß-roten Kleid (links) macht die Einzylinder-GSX-4S eine gute Figur, wirkt wertig-modern