

MOTO.CH

Heisse Rabatte für MOTO.CH-Abonnenten +++ Reise zum Himalaya

SPASS- BRINGER



MXGP SCHWEIZ
Alle Infos und 10 x 2
Tickets zu gewinnen



Yamaha
MT-09



Honda
CB1000 Hornet



Kawasaki
Z900



Suzuki
GSX-S 1000



YAMAHA R9
Zugänglich und
dennoch schnell

CFMOTO 700MT
Allrounder zum
unschlagbaren Preis



JEREMY SEEWER
kämpft mit der
Ducati im MXGP
noch mit diver-
sen Problemen

DOMI AEGERTER
lag bei den Tests
noch weit hinter
Razgatlioglus
Bestzeit zurück





**BMW
MOTORRAD**

JUBILÄUMS DEALS



**0.9%
LEASING**
FÜR ALLE
BMW F-MODELLE

PROFITIERE VON UNSEREM JUBILÄUMS-GESCHENK

Die BMW Group Switzerland wird 50 und du bekommst das Geschenk.
Und was für eines: Alle fünf BMW F-Modelle bekommst du bei deinem
BMW Motorrad Partner jetzt mit 0.9 % Wahnsinns-Leasing.



Jetzt
profitieren

MAKE LIFE A RIDE

**50
YEARS**

BMW GROUP
SWITZERLAND



70

Michael Kutschke nimmt uns auf eine Reise ins Ungewisse mit: 16128 km in 48 Tagen von Zürich nach Lhasa im Tibet.



68

Tagesausflug rund um den Zürisee inklusive diverser Pässe und töffiger Stopps.

46

Suzuki GT 750: Der «Wasserbüffel» mit flüssigkeits-gekühltem Zweitakt-Dreizylinder ist legendär.

62

Bernhard Muhr (Chef von Pulfer Moto) vertrat die Schweiz am European Technician GP von Yamaha.



News & Trends

- 04** __ MOTO.CH-Membercard, Dunlop SportSmart mk4, TCS-Tipp, BMW R 1300 GS Supersmoto, mass-gefertigter Gehörschutz, Smart Display u.v.m

Fokus Schweiz

- 12** __ MXGP of Switzerland an Ostern in Frauenfeld TG: Vorschau auf das Spektakel und Ticketverlosung

Test und Technik

- 16** __ **Yamaha R9:**
Zugänglicher Supersportler auf Basis der MT-09
- 22** __ **Mittelklasse-Naked:**
Wie schlägt sich die neue Honda CB1000 Hornet gegen die Kawasaki Z900, die Suzuki GSX-S 1000 und die Yamaha MT-09
- 36** __ **Indian Chieftain 112 und Challenger 112:**
PowerPlus-Plattform und zusätzliche Features
- 42** __ **CFMoto 700MT:**
Strassen-Reiseenduro zu sagenhaftem Preis

Marktplatz & Szene

- 48** __ Gebrauchtmärkte
54 __ Szene und Fachhandel
59 __ Agenda

Hintergrund

- 46** __ Youngtimer – Suzuki GT 750 alias Wasserbüffel
60 __ Töff Awards – Preisverleihung und Resultate
62 __ Yamaha Mechaniker-GP
64 __ BMW Fuel for Life: int. Vermietung und Events
66 __ Motorradausrüstung für den Abenteuertrip

Reisen & Touren

- 68** __ Tagestour: Züri-Runde durchs Grüne
70 __ Fernweh: Vom Grossglockner zum Mount Everest

Sport

- 78** __ MXGP in Cozar (E) und Saint-Jean-d'Angély (F)
80 __ Sportnews: MotoGP, Superbike-Tests u. v. m

Zielflagge

- 82** __ Vorschau **83** __ Rückspiegel
82 __ Kolumne **83** __ Impressum

EDITORIAL



PROFITIEREN MIT DEM MOTO.CH-ABO!

Wir sind schon ein bisschen stolz auf das Bonus-Programm, das wir für euch – geschätzte Leserinnen und Leser – zusammengestellt haben. Tatsächlich waren die Vorteile, von denen unsere Abonnenten im Jahr 2025 profitieren werden, noch nie so umfassend. In den vergangenen 25 Jahren, in denen ich Moto Sport Schweiz, das TÖFF-Magazin und neu MOTO.CH mitgestalten durfte, war der «Blumenstrauß» an Aktionen und Vergünstigungen innerhalb der Schweizer Motorrad-Szene jedenfalls nie so bunt und prall. Wir haben euch alle Vorteile auf Seite 8 übersichtlich zusammengestellt, und ihr werdet sehen: MOTO.CH-Abonnent sein, lohnt sich!

Wer nur schon die 2025er-Neuzugänge aus unserem Partner-Netzwerk aufsucht, wird den Preis fürs Jahresabonnement locker wieder einspielen.

Ein Beispiel: Du holst dir beim Bekleidungsspezialisten 3W Motosport mit deinen 10 % eine neue Jacke und einen neuen Helm, schreibst mit 20 % Rabatt auf MotoScout24 einen Töff zum Verkauf aus und lässt dir einen um 20 % reduzierten Premium-Massgehörschutz bei Audio Protect kreieren – schon hast du die 130 Franken fürs Abo wieder im Sack. Und es bleiben sogar 50 Stutz übrig, um etwa bei diesen Bonus-Neuzugängen zu profitieren – beim Hotel 5 Dörfer in Zizers GR, im legendären Isebähnli, beim TCS (Kurse), bei Peter Sommer 2-Rad-Sport (Prüfstandsmessung), bei der Gantrischhütte auf dem Gurnigel BE und bei der Enter Technikwelt SO. Mit diesem attraktiven, sich laufend im Ausbau befindenden Bonus-Programm wollen wir uns ganz herzlich bei unseren Abonentinnen und Abonnenten für die Treue bedanken und wünschen nun eine tolle und sichere Töffsaison 2025!

— DANIELE CARROZZA, CHEFREDAKTOR
DANIELE.CARROZZA@GALLEDDIA.CH



Neu: Dunlop SportSmart mk4

Klebstoff — Für Nakeds, Sportler und Crossover hat Dunlop den neuen SportSmart mk4 lanciert. Der Sportkleber rollt mit einem Einsatzspektrum von 90 % Strasse und 10 % Rennstrecke an. Er tritt die Nachfolge des Dunlop SportSmart mk3 an, der wie beispielsweise der Diablo Rosso IV oder der Battlax S23 zur volumenstarken Kategorie der sportlichen Strassenreifen gehört. Der Dunlop wurde dabei für 2025 neu konzipiert und ist als SportSmart mk4 bereits erhältlich. Im Fokus stehen nach wie vor Ausgewogenheit und ein breites Einsatzspektrum. Die Nullgrad-Stahlgürtelkonstruktion wurde dahingehend erneuert, dass die Spannung der Cords punktuell sehr präzise gewählt werden kann. Die Mischungen (hinten zwei Zonen) besitzen die fortschrittlichsten Harze. In Kombination mit dem Füllstoff Silika soll so beim Nass-Grip ein massiver Schritt nach vorn erfolgt sein. Von einer Verbesserung um bis zu 30 % bei sehr rutschigem Untergrund (Fussgängerstreifen) ist die Rede. Auch Handling und Komfort sollen verbessert worden sein. Praxistest folgt in Bälde! — **DC**

MX-Handschutz

Touratech — Mit dem neuen Off-roadhandschuh «MX-Wild» präsentiert Touratech den überarbeiteten und verbesserten Nachfolger des «MX-Raid». Für den ambitionierten Einsatz konzipiert, seien in die Entwicklung die umfangreichen Erfahrungen des Werkteams Touratech Racing eingeflossen. Touratech verspricht, dass sich der Handschuh dank weichem und elastischem Material faltenfrei an die Hand anschmiegt, wobei auf überflüssige Nähte verzichtet wurde. So soll ein druckfreier Sitz gewährleistet sein, die Kunstleder-Innenhand soll guten Grip und lange Haltbarkeit bieten. Grössen: S-4XL. Preis: Fr. 44.–. touratech-swiss.ch — **DH**



Rides & Vibes

Events von Honda — Honda-Fans aufgepasst: Auch in dieser Saison organisieren Honda Schweiz und die Händler wieder diverse Events. Es lohnt sich, die Termine jetzt schon zu reservieren. Zum Beispiel den Samstag, 7. Juni, für das «Honda Rides & Vibes», ein grosses Honda-Treffen im Ace Cafe Luzern. Diverse Händler organisieren eine gemeinschaftliche Anfahrt zum Ace Cafe. Daneben warten noch diverse weitere Events, wie z. B. die Honda Racing Days vom 21. und 22. Juni auf der Rennstrecke Dijon-Prenois. Mehr in der Rubrik «Events» auf: www.de.honda.ch — **DH**

IN DIESER RUBRIK GIBT DER TCS WERTVOLLE TIPPS
FÜR MOTORRADFAHRERINNEN UND -FAHRER

Achtung, fertig, Saisonstart!

Weniger Schreckmomente in Kurven, mehr Benzin als Adrenalin verbrennen und die Population der Bienen nicht mit dem Helmvisier dezimieren... Das wären doch praktikable Ziele für die neue Töffsaison. Und ich spreche explizit von Zielen und nicht von einer «Bucketlist». Das Verringern von Schreckmomenten ist schnell erledigt: Das passende Mindset vorausgesetzt, kann ich vom ersten Kilometer an an meiner Fahrtechnik feilen. Mit Mindset meine ich die Tatsache, dass ich mir bewusst bin, dass ich nach der Winterpause fehlende Routine und eingewinterte Reflexe habe. Kurven sind das Salz in der Suppe – oder, wenn man sie falsch anfährt, der Albtraum einer jeden Tour. Ich werde folglich von Beginn an daran arbeiten, sie flüssig und sicher zu durchfahren, den Blick stets dorthin zu richten, wo ich auch hinfahren will und dabei auch locker und entspannt auf dem Töff zu sitzen. Genau in diesen Punkten harzt es zum Saisonbeginn öfter. Ein Fahrtraining kann hier Wunder bewirken!

Ausserdem hilft es ungemein, sich öfters auf den Sattel zu schwingen und das Benzin im Tank zu verbrennen, anstatt es einfach verdunsten zu lassen. So bekommt man automatisch mehr Routine und damit mehr Freude am Fahren. Denn mit zunehmender Kilometerzahl schärfen sich auch die Instinkte und Wahrnehmungen, so dass lockeres Töfffahren wieder möglich ist.

Die Populationen der Bienen nicht mit dem Helmvisier dezimieren: Hier erkennt der getreue Leser eine gewisse Ironie.



Adrian Suter
Leiter Bildung und Entwicklung
TCS Training & Events



Nur wer locker und entspannt auf dem Töff sitzt, verbrennt auch in Kurven mehr Benzin als Adrenalin. Ein Fahrtraining kann hier Wunder bewirken.

Ich will sagen: Ein sauberes Visier verhilft zu guter Sicht und zu guter Übersicht. Wer seine Ausrüstung im Frühling so hervornimmt, wie er sie nach der letzten Fahrt einwinterte, tut gut daran, einen kritischen Blick darauf zu werfen. Nicht nur Sauberkeit und Pflege sind wichtig, sondern auch das Bewusstsein, dass alles irgendwann mal das Ende des Lebenszyklus erreicht hat. Wer sich bei gewissen Ausrüstungsteilen unsicher ist, ob sie allenfalls «end of life» sind, fragt am besten im Fachhandel nach.

Nun hoffe ich, dass ich ein paar brauchbare Steilpässe für den Saisonbeginn liefern konnte. Also: Töff und Ausrüstung auswintern und sich Ziele für 2025 setzen. Besitzer der MOTO.CH-Membercard haben bei TCS Training & Events übrigens einen tollen Rabatt von Fr. 50.– auf alle unsere Motorrad-Tageskurse.



Entdecken Sie die Eliminator 500 bei Ihrem regionalen Händler und starten Sie in die neue Saison!

Für weitere Informationen besuchen Sie www.kawasaki.ch

Kawasaki
Let the Good Times Roll

Motorex Helmet & Gear Care

Pflegespray — Motorex stellt das überarbeitete Design und die neue Namensgebung des bewährten Helmet Care vor. Der vielseitige Alleskönner trägt künftig den Namen Helmet & Gear Care und macht mit seinem frischen Design deutlich, dass seine Anwendung weit über die Helmreinigung hinausgeht. Zahlreiche Einsatzbereiche in Sport und Freizeit profitieren von den vielseitigen Möglichkeiten dieses Pflegesprays.

Die bewährte Aktivschaumformel reinigt und frischt nicht nur Helme und sämtliche Protektoren auf, sondern auch Handschuhe und die komplette Schutzausrüstung. Egal ob es sich um Eishockeyausrüstung, Boxhandschuhe, Reitstiefel oder Trekkingschuhe handelt – das Pflegespray eignet sich ideal für all jene Gegenstände, die schwer zu reinigen sind und eine schonende Reinigung sowie Auffrischung benötigen. — ADVERTORIAL



ZITIERT

BERNHARD MUHR



„Töff-Mechaniker ist definitiv ein spannender Job. Man lernt, mit dem Schraubenschlüssel und mit dem Computer umzugehen und wäre sogar für einen späteren Branchenwechsel gut gerüstet.“

Der Mechanikermeister nahm am diesjährigen Yamaha European Technician Grand Prix als bester Schweizer Mech teil (s. S. 62).



40 Jahre TKC 80

Continental — Der Offroad-Reifen TKC 80 des deutschen Herstellers Continental feiert sein 40-Jahr-Jubiläum. Der Reifen hat sich mit den Maschinen bis heute stets weiterentwickelt. Beim Kauf eines TKC-80-Sets erhalten Kunden aktuell ein Geburtstagspaket mit exklusiven Extras, darunter Accessoires für den Motorradbedarf und ein Luftkompressor, um die jeweiligen Einsatzbereiche mit dem idealen Luftdruck zu meistern. continental-reifen.de — DH

Die BMW «GS 1303 Supermoto»

VTR Customs — Der bekannte BMW-Händler VTR Motorrad aus Schmerikon SG hat mit seiner Custom Schmiede VTR Customs ein zweites Mal an der BMW R 1300 GS Hand angelegt. Diesmal entstand eine Supermoto-Version mit 17-Zoll-Carbonradsatz von Rotobox und

haufenweise anderen Leckereien. Weil die Jungs aus Schmerikon aus der Supermoto-Rennszene kommen, wissen sie genau, wie so was aussehen muss. Das Ganze ist natürlich strassenlegal und rattenscharf! Sie versprechen zudem eine «deutlich erhöhte Fahrdynamik». Und das Beste: das ist kein Bike für den Showroom oder das Wohnzimmer, sondern die «GS 1303» wird als Demofahrzeug eingesetzt für ernsthafte Interessenten eines 17-Zoll-Umbaus. Details und Infos zu Probefahrten: vtr-motorrad.ch — DH



KURZ NOTIERT

WUNDERLICH — Wunderlich, der deutsche Zubehörspezialist, hat für die BMW R 1300 GS neu den rollengelagerten «Clever Lever Schalt-Hebel» aus Aluminium im Sortiment.

Im Falle eines Sturzes kann der Hebel, der in der Länge justierbar ist, nachgeben und einklappen, womit das Bruchrisiko stark gemindert wird.



BREMBO — Der italienische Bremserhersteller Brembo teilt mit, dass der Hypure-Bremssattel mit dem Good Design Award 2024 in der Kategorie «Industrial» ausgezeichnet wurde. Die Prämierung würdige den gelungenen Mix aus Ästhetik und Funktionalität.



OFRAG — Nach 23 Jahren «engagierter Führung und unermüdlichem Einsatz für die OFRAG Vertriebsgesellschaft» (Schweizer Importeur für Piaggio, Vespa, Aprilia und Moto Guzzi) tritt Marco Borghesi (I.) von seiner Position als CEO zurück und nimmt eine wohlverdiente Auszeit. Ab 1. April wird Michael Rösser die Rolle des CEO übernehmen.



LAEMMLE CHEMICALS — «Während zahlreiche Industriefirmen ihre Produktion ins Ausland verlagern, steuert Laemmle Chemicals entschlossen gegen den Strom und investiert erneut massiv in den heimischen Wirtschaftsstandort», teilt das Unternehmen aus Madetswil ZH mit. Mit der Übernahme eines 11 600 m² grossen Industrieareals in Mönchaltorf ZH stelle Laemmle Chemicals die Weichen für eine nachhaltige, zukunftsorientierte Produktion – ein bedeutender Meilenstein in der Unternehmensgeschichte.

DUCATI — Ab sofort profitieren alle Kundinnen und Kunden beim Kauf einer neuen Ducati in der Schweiz von der exklusiven «4|Ever Ducati Garantie». Sie beinhaltet eine umfassende Gewährleistung für Neufahrzeuge (ausgenommen Offroad-Modelle und eBikes) über 4 Jahre.



THE DARK SIDE OF JAPAN

Yamaha Automated Manual Transmission

Y-AMT ermöglicht es dir, dich voll und ganz auf die sportliche Leistung deines Motorrads zu konzentrieren, indem es durchgängig lineare Schaltvorgänge liefert, um ein höchst fesselndes Fahrerlebnis zu schaffen. Dabei hast du die Wahl zwischen einer leichtgängigen, fingerbetätigten manuellen Schaltung (MT) und einem vollautomatischen Zweistufigengetriebe (AT).



CHF 11'990.-

Erhältlich bei deinem Yamaha Partner



Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 8.1% MwSt. und CHF 180.- Nebenkosten (Transport, LSVA sowie Fahrzeugprüfungsbericht 13.20A). Beim Handel können zusätzliche Kosten für die Fahrzeugaufbereitung sowie die Zulassungsformalitäten entstehen. Preis- und Farbänderungen vorbehalten.

MOTO.CH-Membercard

EURE VORTEILE!

Geschätzte Abonnenten des MOTO.CH-Magazins, mit eurer Membercard könnt ihr in dieser Saison von noch mehr Vorteilen profitieren. Nutzt sie...

— Text: Dimitri Hüppi — Fotos: zvg.



3w-motosport.ch

3W Motosport in Neftenbach ZH bei Winterthur: Motorradbekleidung und -zubehör. 10% auf alles (inkl. Aktionen) bei Vorweisen der Membercard.



assr.ch

Antischleuderschule Regensdorf ZH: Diverse (Töff-)Fahrtrainings und Kurse. Fr. 30.– Rabatt für Membercard-Inhaber (Rabattcode siehe moto.ch/membercard).



audioprotect.ch

Audio Protect AG in Geroldswil ZH: 20% Rabatt auf den Premium-Gehörschutz «Elacin drive», der auf Mass angefertigt wird. Bereits Tom Lüthi schwor in seiner Rennfahrerkarriere darauf.



Cornu Master School
www.cornu-moto.ch

Cornu Master School in Hauterive NE: Diverse Töff-Fahrtrainings und Kurse. Einmal jährlich Fr. 50.– Rabatt für Membercard-Inhaber (Rückzahlung vor Ort).



deuszurich.ch

Deus Ex Machina Store & Cafe an der Molkenstrasse 22, Zürich: Töff, Surf, Kunst und Lifestyle. Mit der Membercard gibt's einen zweiten Kaffee gratis.



drivingcenter-sennwald.ch

Driving Center Sennwald SG: Diverse (Töff-)Fahrtrainings und Kurse. Fr. 30.– Rabatt für Membercard-Inhaber (Rabattcode siehe moto.ch/membercard).



enter.ch

Enter Technikwelt Solothurn in Derendingen: 30 000 Objekte auf über 10 000 m² plus die Filmfahrzeugsammlung machen Technikgeschichte erlebbar. Eintritt: statt 32 nur 24 Franken. Zudem: regelm. Fahrzeugtreffen.



gantrischhütte.ch

Gantrischhütte: 10% Rabatt auf eine Übernachtung inkl. HP. Besonders interessant für Besucher des Gurnigel-Töff-Träff (s. u.) mit weiterer An- bzw. Rückreise...



gurnigeltoefftraeff.ch

Gurnigel-Töff-Träff (Gantrischhütte, BE): Seit 30 Jahren, ab Mai bis Ende Sept., immer dienstags ab 17.30 Uhr. Bratwurst für Fr. 6.– statt 7.– mit Membercard.



hotel-5doerfer.ch

Hotel 5 Dörfer in Zizers GR (zwischen Landquart und Chur): Ein Begrüssungsdrink bei Übernachtung bzw. zusätzlich ein Getränk nach Wahl zum Essen bei Buchung einer Pauschale.



isebaehli.info

Restaurant Isebahnli in Trimbach bei Olten SO: Seit über 50 Jahren ein legendärer Töfftreff – in der Saison donnerstags ab späterem Nachmittag. Gratis-Kaffee für die Begleitperson.



moto-center.ch/bern

Moto-Center Bern: 10% Rabatt auf Bekleidung der Marken Held, Daytona, Furygan und Schubert, bei Vorweisen der Membercard (exkl. reduzierte Artikel).



moto-center.ch/thun

Moto-Center Thun: 10% Rabatt auf Bekleidung der Marken Held, Daytona, Furygan und Schubert, bei Vorweisen der Membercard (exkl. reduzierte Artikel).



moto-mader.ch

Moto Mader in Oberentfelden AG: 5% Rabatt auf Bekleidung sowie Zubehöartikel gegen Vorweisen der Membercard (exkl. andere Aktionen).



moto-sommer.ch

Peter Sommer 2-Rad-Sport: Der Dynojet-Prüfstand zeigt, wie viele PS/kW am Hinterrad für Vortrieb sorgen (bei allen Töff möglich). Messung für Fr. 100.– statt Fr. 150.–.

MotoScout24 gilt als grösster Online-Marktplatz für Töff, Roller und Mofas in der Schweiz. 20% Rabatt auf alle Inserats-Pakete (Rabattcode siehe moto.ch/membercard).



speedfactory.ch

Speedfactory: Diverse Motorrad-Fahrtrainings und Kurse. Fr. 30.– Rabatt für Membercard-Inhaber (Rabattcode siehe moto.ch/membercard).



www.swisstravelcenter.ch

Planungshilfe für eure nächste Tour! Strassenkarten und vieles mehr mit 20% Rabatt für Membercard-Inhaber (Rabattcode siehe moto.ch/membercard).



tcs.ch

TCS Training & Events bietet diverse Fahrtrainings an. Fr. 50.– Rabatt für Membercard-Inhaber auf Ganztages-Trainings (Rabattcode s. moto.ch/membercard).

4|Ever Ducati



www.ducati.ch

4-Jahres-Werksgarantie

4|Ever - Jetzt für alle Ducati-Modelle in der Schweiz*

Ab sofort gibt es für alle neuen Ducati Modelle in der Schweiz eine 4-Jahres-Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung*

Mehr Informationen erhältst du bei deinem Ducati Partner oder auf ducati.ch

*4 Jahre Garantie für alle neuen Ducati Strassenmodelle, welche ab 17. März 2025 in der Schweiz verkauft werden (ausgenommen sind Modelle der Offroad Familie und eBikes)



RUHE IM OHR



Viele Rennfahrer – etwa das Endurance-WM-Team MetisS – setzen auf den Gehörschutz von Elacin. Sehr gut funktionieren die RC minigrip Drive auch in Kombination mit einem Bluetooth-Kommunikationssystem.



Seit drei Jahren ist der massgefertigte Gehörschutz «RC minigrip Drive» des Herstellers Elacin bei uns im Dauereinsatz, und so viel steht fest: Wir werden ihn nie wieder hergeben. Das Beste: Bis Ende August profitieren MOTO.CH-Abonnenten von 20 Prozent Rabatt auf diesen hervorragenden Premium-Gehörschutz.

— Text & Fotos: Daniele Carrozza, DR

Wusstet ihr, dass bei Tempo 120 der Schalldruck im Ohr trotz Premium-Helm 98 dB(A) betragen kann? Das ist eine Lautstärke, die das menschliche Ohr nicht einmal eine Viertelstunde erträgt, ohne einen Schaden davonzutragen. Damit ist über die Notwendigkeit, seine Lauscher beim Töfffahren zu schützen, schon alles gesagt. Selbst bei gemütlichem Schweizer Landstrassentempo ist der Lärmpegel noch hoch genug, um auf längerer Fahrt das Gehör zumindest vorübergehend zu schädigen. Bleibt es länger laut, nehmen die Haarsinneszellen Schaden, die für die hohen Frequenzen empfänglich sind. Zudem beeinträchtigt der Radau auch die Konzentrationsfähigkeit.

Die meisten Töfffahrer, die ihr Gehör schützen, dürften auf Wegwerf-Ohrstöpsel aus Schaumstoff setzen. Schafft man es, diese formschlüssig abdichtend im Gehörgang zu platzieren, erfüllen sie ihre Kernaufgabe: Sie halten den Aussenlärm vom Ohr fern. Der Nachteil sind ein zuweilen zweifelhafter Tragekomfort und eine Dämmung, die unser Gehör zu stark von Nebengeräuschen abschirmt bzw. wichtige Frequenzen eliminiert. Gespräche sind schwierig, man fühlt sich abgekoppelt, wie

in Watte gepackt. Eine Lösung, Passform, Tragekomfort und eine natürlich wirkende Dämmung unter einen Hut zu bringen, bietet das Schweizer Unternehmen Audio Protect AG mit Sitz in Geroldswil bei Zürich mit den Produkten von Elacin.

Die Silikonstöpsel werden individuell auf Mass gefertigt. Für die Geräuschkämpfung werden Filter eingesetzt. In ihrer «RC minigrip Drive»-Serie bietet Elacin acht verschiedene Filterstärken an. Zwei davon, mit einer Wirkung von 21 resp. 25 dB(A), werden fürs Motorradfahren empfohlen. Wobei die Dämmung gleichmässig übers gesamte fürs menschliche Ohr hörbare Spektrum erfolgt. Und genau das ist der Schlüssel zu ei-

nem angenehmen Hörempfinden. So konnten wir den RC minigrip Drive im Rahmen unseres Dauertests durchs Band sehr gute Noten attestieren: Auf der technisch anspruchsvollen Rennstrecke von Vallenunga hat der Gehörschutz Stressoren zuverlässig eliminiert. Die Ohren waren den ganzen Tag über – auch bei 300 km/h – bestens geschützt, und man vernimmt sämtliche relevanten Geräusche wie Drehzahl, Gangstufe und Eingriffe der Regelelektronik sehr gut.

Für die sogenannte Ohrabformung wenden sich Interessierte an den Schweizer Elacin-Ableger Audio Protect AG. Das Prozedere dauert etwa zehn Minuten. Rund drei Wochen später ist der personalisierte Gehörschutz fertig und einsatzbereit. Die Formpassstücke kosten im Paar 270 Franken und können – bei entsprechender Pflege – über Jahre eingesetzt werden.

Das Beste zum Schluss: MOTO.CH-Abonnenten dürfen sich bis Ende August 2025 beim Erwerb eines Paares RC minigrip Drive über 20 Prozent Rabatt freuen. Einfach die Membercard vorweisen. Info: audioprotect.ch; Tel. 044 774 53 53



Die Ohrabdrücke (Silikon) werden in 3D eingescannt, wonach eine Negativform am 3D-Drucker entsteht, in die das finale Silikon gespritzt wird. Diverse Filterstufen können eingesetzt werden.



Praktisches Smart-Display

Chigee AIO-5 Lite — Während das «Mirroring», also das Spiegeln des Smartphones auf dem Fahrzeugdisplay, bei den Autos inzwischen praktisch zum Standard gehört, ist dieses Feature bei den Töff noch eine Rarität. Eine vielversprechende Nachrüst-Alternative bzw. Erweiterung ist das neue AIO-5 Lite von Chigee. Das Spitzenprodukt des chinesischen Herstellers bietet interessante Funktionen. Etwa Video-Aufzeichnung vorn und hinten über die mitgelieferten Action-Cams, Totwinkelsensor, Diebstahlschutz oder Reifendruckkontrolle (optional). Auf dem Display lassen sich via GPS-Sensor ermittelte Echtzeitdaten wie Tempo, Trip, Himmelsrichtung oder fahrzeugspezifische Daten wie Drehzahl, Schräglage etc. anzeigen (mit optionalem, Herstellerspezifischem Steckermodul. Die wichtigste USP dürfte allerdings das Smartphone-Mirroring sein, sprich, Apple CarPlay bzw. Android Auto. Apps wie Navigation, Musik oder Sprachanrufe – idealerweise in Kombination mit einem Bluetooth-Kommunikationssystem – können so bequem genutzt werden. Info: bbmoto.ch — DC

ZAHL DES MONATS

1081

TÖFFFAHRER (LENKENDE ODER MITFAHRENDE) WURDEN 2024 IN DER SCHWEIZ SCHWER VERLETZT (–79 PERSONEN GEGENÜBER 2023), WÄHREND 47 TÖFFFAHRER IHR LEBEN VERLOREN (–3 GEGENÜBER VORJAHR). DIE MEISTEN SCHWERVERUNFALLTEN KOMMEN AUS DER ALTERSKLASSE 18–24 JAHRE.

Wenn Bagger racen

King of the Baggers — Wer sich auf YouTube schon einmal ein Rennen der «King of the Baggers»-Serie angeschaut hat – und wir empfehlen es wärmstens (!) –, weiss, dass dieser Rennzirkus komplett durchgeknallt ist. Denn hier werden getunte V2-US-Tourer mit Seitenkoffern um Rennstrecken gejagt. Was vor wenigen Jahren mehr als Jux startete, hat sich inzwischen zu einer professionellen Rennserie entwickelt, bei der sich die Erzrivalen Indian und Harley Saures geben. Für 2025 wird die Company werksseitig mit drei statt zwei Fahrern antreten, wobei der MotoGP-Veteran Bradley Smith (34) das «Factory Race Team» auf seiner Road Glide verstärken wird. Das muss man gesehen haben! — DC



BRIDGESTONE

Solutions for your journey



BATTLAX SPORT TOURING T33

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

LINE UP - SPORT TOURING



Für mehr Informationen scannen Sie bitte den QRCode.

www.bridgestone.ch



MIT MOTO.CH AN DEN MXGP

Nicht verpassen:
Auf dem Schollen-
holz in Frauen-
feld gibt's wieder
die volle Action
mit den Motocross-
Weltstars.

Die Vorfreude auf den MXGP of Switzerland in Frauenfeld über Ostern wächst von Tag zu Tag. Die Schweizer Motocross-Cracks wollen, angefeuert vom Heimpublikum, die Weltstars aufmischen. Wir verlosen 20 Tickets.

— Text: Tobias Kloetzli — Fotos: Kloetzli, Archiv

Das Ostercross Frauenfeld TG wird vom 19. bis 21. April 2025 als MXGP of Switzerland ausgetragen. Die Motocross-Weltstars werden in der Schweiz zur sechsten von zwanzig WM-Runden antreten. Hochkarätiger Rennsport mit den weltbesten MX-Cracks und zahlreichen Schweizer-Piloten ist garantiert. Dazu gibt es rund um die Rennen viel Spektakel, etwa mit einer grossen Freestyle-Show oder der MXGP-Party-Night auf dem Rennengelände.

Ende August 2024 hatte der MXGP of Switzerland auf dem Schollenholz in Frauenfeld die erwarteten Besucherzahlen nicht erreicht. Regenfälle und schlechte Wetterprognosen hatten den erhofften Zuschaueraufmarsch eingebremst. Für den diesjährigen Grossanlass hat sich der unermüdliche OK-Präsident Willy Läderach (83) wieder für den Termin über Ostern starkgemacht. Denn das Ostermotocross Frauenfeld hat Tradition, ist ein fixer Termin in der

Motorsportagenda, den sich nicht nur Insider, sondern auch das breite Publikum verinnerlicht hat. So werden dieses Jahr am Samstag vor Ostern die Trainings und Qualirennen der WM-Klassen MXGP und MX2 gefahren. Dazu starten die Europameisterschaftsklassen EMX125 und EMX250 ihre Trainings, Qualifikationstrainings und die ersten Rennläufe. In allen Klassen werden also sowohl am Samstag als auch am Ostermontag Rennen gefahren.

Am Ostersonntag ruhen die Motoren, bevor es am Ostermontag mit der vollen Renn-Action losgeht. Nach den morgendlichen Warm-ups und den zweiten Rennläufen der EM-Klassen geht es am Nachmittag mit den Rennen der WM-Klassen MX2 und MXGP los.

Podestanwärter Seewer

Nachdem Weltmeister Jorge Prado in die USA abgewandert ist, gilt der fünffache Weltmeister Tim Gajser (Honda) als Titelfavorit, aber auch die Weltmeister Romain Febvre (Kawasaki) und Maxime Renaux (Yamaha) aus Frankreich haben mit Laufsiegen diese Saison bereits ihre Ambitionen verdeutlicht. Superstar Jeffrey Herlings (KTM) ist natürlich auch ein heisser Kandidat, der Holländer hat den Saisonstart aber wegen einer Knie-OP verpasst. Doch er wird, auch wenn es wohl nicht mehr zum Titelgewinn reicht, alles daran setzen, mit Siegen sein Potenzial zu beweisen,



Local Hero Jeremy Seewer (91) konnte auf seiner Ducati das volle Potenzial noch nicht ausspielen – mit der Extra-power der Schweizer Fans könnte es beim Heimrennen klappen.

Valentin Guillod (92) hat beim Saisonauftakt in Argentinien auf seiner privaten Serien-Yamaha mit Rang 5 die Werkspiloten aufgemischt. Kann er in Frauenfeld einen weiteren Exploit landen?

Für den 21-jährigen Kevin Brumann ist das Heimrennen stets atemberaubend. Gibt's ein erstes Top-10-Resultat in der Heimat?

um auch in Zukunft mit einem Werksvertrag weiterfahren zu können.

Jeremy Seewer (30) aus Bülach ZH ist der aussichtsreichste Schweizer im MXGP-Zirkus. Der insgesamt sechsfache Vizeweltmeister will beim Heimrennen eine neue Bestmarke setzen. Diese Saison konnte er erwartungsgemäss noch nicht sein volles Potenzial ausspielen, denn der Schweizer hat ein neues Projekt in Angriff genommen: Ducati stieg 2025 in die Motocross-WM ein und Seewer ist ihr Werkspilot, der sich intensiv um die Entwicklung der neuen Ducati Desmo450 MX kümmert. Seewer hofft natürlich, beim Heimrennen mit der Unterstützung seiner Fans um einen Podestplatz kämpfen zu können. Mit einem Holeshoot und Rang 4 hat er beim WM-Auftakt angedeutet, dass dies möglich ist. Wir dürfen gespannt sein, was er uns bei seinem Heimspiel zeigt.

Guillod: Immer für eine Überraschung gut

Letztes Jahr hatte der Romand Valentin Guillod (32) in Frauenfeld Rang 8 eingefahren und die WM wie bereits 2023 auf Gesamtrang 9 beenden. Nachdem

es mit dem französischen SR-Team keine Vertrags-erneuerung gegeben hatte, hoffte er auf einen Platz in einem Werksteam, dieser Wunsch erfüllte sich aber nicht. Und so kaufte sich der langjährige MXGP-Pilot privat eine Yamaha YZ450F, trainierte fleissig und verfrachtete sie zum Saisonauftakt nach Argentinien, wo er mit dem Serientöff gegen die Werks-piloten sensationell Rang 5 einfuhr. Er hofft noch immer, als Ersatzfahrer doch noch in einem Werks-team unterzukommen. Kommt er nicht in einem Team unter, dürften seine Ersparnisse bald aufgebraucht sein. So oder so: Frauenfeld steht fix auf seinem Plan – lassen wir uns überraschen, was ihm im Heimrennen gelingt.

Der 21-jährige Kevin Brumann (Husqvarna) ist ein weiterer MX-Profí und WM-Fixstarter aus der Schweiz. Der Aargauer hatte 2024 zu Hause mit Rang 15 ein Highlight gelandet. 2025 tritt er erstmals im Team MX-Handel aus dem süddeutschen Lörrach an. Dort strebt er regelmässig Top-15-Platzierungen an und träumt von einem ersten Top-10-Platz – gelingt ihm der vielleicht sogar zuhause?

XMF 125



ab / dès
CHF 5690.-

**STEALTH
125 + 500**

125cc
Einführungspreis:
CHF 5890.- statt 6190.-



FANTIC

fantic.com



**IMOLA
125 + 500**



...mit Strassenzulassung!

125cc

Einführungspreis:
CHF 5990.- statt 6390.-

coming
soon

NEW

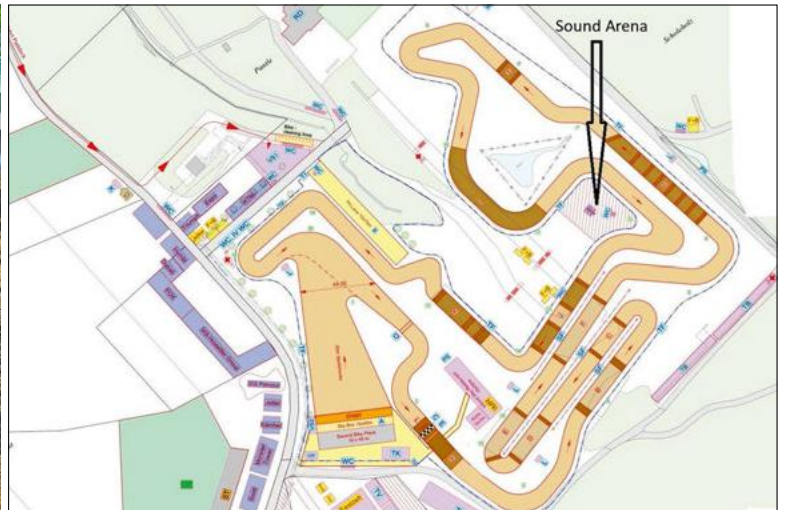
alle Modelle mit ABS

Finde deinen
Fantic Händler:



Importeur Schweiz:

PP passion parts AG | Gewerbestrasse 1 | 4543 Deitingen SO | info@passionparts.ch | www.passionparts.ch



Unter die MXGP-Stars mischen sich auch zahlreiche Schweizer Wildcard-Piloten; der prominenteste unter ihnen ist sicher Arnaud Tonus (4). Den begeisterten Fans, die ihre Stars mit Kettensägenumbauten anfeuern wollen, wurde eine Sound-Arena gewidmet.

Am Ostermontag wird zudem in der iXS Monster Energy Freestyle Show mit Grössen wie X-Games Goldmedailen Gewinner Julien Vanstippen (Bild) ein Riesenspektakel geboten.

Aber auch die EM-Klassen versprechen Hochspannung. Aus Schweizer Sicht ist hier sicher der ADAC-Cupsieger Nico Greutmann der aussichtsreichste Athlet.



Wildcards und CH-Stars an der EM

Unter die Stars in der WM-Königsklasse MXGP wird sich sicher auch wieder der mehrfache Schweizermeister und langjährige WM-Pilot Arnaud Tonus (33) mischen. 2024 hatte der Yamaha-Pilot aus Genf mit den Plätzen 15 und 17 bewiesen, dass er auch in der WM noch punkten kann. Diverse SM-Piloten wollen es auch dieses Jahr auf der heimischen WM-Plattform mit einer Wildcard versuchen.

Zu den Podestanwärtern in der EM-Klasse EMX250 gehört sicher der 20-jährige ADAC MX-Youngsters-Cupsieger Nico Greutmann (Husqvarna) aus Schaffhausen. In der EMX125 gilt dies für den knapp 16-jährigen Freiburger Ryan Oppliger (KTM). Der ADAC MX-Junior-85-Cupsieger hat 2024 in Frauenfeld bei seiner EMX125-Premiere bereits erste Führungskilometer gesammelt. Im EM-Feld werden zahlreiche weitere Schweizer antreten und hoffentlich ihr Potenzial ausspielen können.

Show und Spektakel

Neben der Piste gibt es an den Ständen auch viel zu sehen und zu erleben. Da gibt es etwa Autogramm-Sessions mit viel Töff-Prominenz, einen Kinderparcours mit Yamaha PW 50 und Elektro-Laufrädern und zahlreiche weitere Attraktionen. Am Samstag steigt im Anschluss an die MX2- und MXGP-Qualifikationsrennen im Fanzelt auf dem Schollenholz zudem die MXGP Party Night mit live Musik und DJ.

Am Ostermontag gibt's eine grosse iXS Monster Energy Freestyle-Show mit X-Games-Gewinner Julien Vanstippen, Genki Watanabe, Andreu Lacon-

deguy, André Villa oder dem Schweizer Mike Pfister. Viele Fans hatten ihre Idole zuletzt mit umgebauten Motorsägen, Presslufthörnern und dergleichen lautstark angefeuert. «Es war ein grosser Wunsch vieler Zuschauer, dass sich diese Sound-Aktivistinnen nicht mehr im Publikum verteilen. Wir wollten sie nicht abwürgen, haben ihnen aber eine eigene Sound Arena geschaffen (Red.: siehe Streckenplan), damit sie sich nicht unter Publikum mischen, das den Lärm teils nicht mehr erträgt», erklärt Läderach. Somit ist sichergestellt, dass weniger exzessive Motorsport-Fans die Rennen wieder ungestört geniessen können.

Kinder unter 16 gratis

Das MXGP-Ticket für Erwachsene kostet für den Samstag Fr. 30.–, für den Montag Fr. 75.– und fürs Wochenende Fr. 85.–. Kinder und Jugendliche bis zum 16. Geburtstag haben an beiden Tagen kostenlosen Zugang zum MXGP-Gelände. Für Tribünen-Plätze wird ein Aufschlag von Fr. 60.– erhoben. Kinder bis 9 Jahre können kostenlos mit ihren zahlenden Eltern auf die Tribüne. Für Kinder und Jugendliche ab 10 Jahren ist für den Zugang zu den Tribünen jedoch ein «Upgrade Tribune Seat» (Fr. 60.–) nötig. Tickets gibt es im Vorverkauf auf www.mxgp-switzerland.com. An der Tageskasse werden noch verfügbare Tickets mit einem Aufschlag von je Fr. 10.– verkauft.

moto.ch-Ticketverlosung

Auf unserer Homepage bieten wir euch zudem die Gelegenheit, je zwei von 20 MXGP-Wochenendtickets zu gewinnen. Viel Glück! moto.ch/mxgpschweiz

ADV PIONEER

FÜR AMBITIONIERTE
ABENTEURER

Der neue „Adventure Rally“ von KLIM.
Wasserdichter Adventure-Anzug mit herausragender Belüftung.
Protection, Mobilität, Gewicht und Stauraum: perfekt ausgewogen.
Pioneering - Das ist KLIM Adventure.



f
i
o
u
t
u
b
e
#KLIMLIFE

EXPLORE ALL KLIM ADVENTURE GEAR AT [KLIM.COM](https://www.klim.com)



Yamaha R9

ALLTAGS-SPORTLER?

Yamaha hat mit der R9 einen heissen Dreizylinder-Supersportler auf Basis der MT-09 gebaut. An der Präsentation hat er absolut begeistert. Doch es gibt noch Vorbehalte!

— Text: Tobias Kloetzli — Fotos: Alessio Barbanti, Werk



Das 5-Zoll-TFT-Farbdisplay bietet für den Alltag und die Rennstrecke verschiedene Anzeigemodi, hier jener für die Rennstrecke, bei dem über die kostenlose Y-TRAC-App GPS-unterstützt auch Rundenzeiten angezeigt werden.



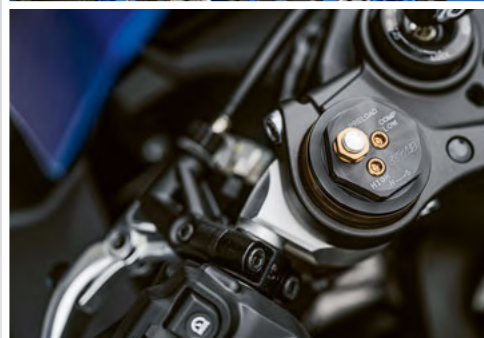
Yamahas neue Lenkeraramatur inklusive Tempomat (ab 40 km/h und dem dritten Gang) mit Joystick – die Blinkerbetätigung, speziell die Blinkerrückstellung, ist allerdings noch gewöhnungsbedürftig.





Die Stylema Bremsen von Brembo sind punkto Dosierbarkeit und Verzögerung ein Gedicht.

An der hochwertigen USD-Gabel von KYB lassen sich links die Druckstufe (high- und low-speed), rechts die Zugstufe und beidseitig die Vorspannung einstellen.





Die R9 bewies sich auf der Piste als sehr zugänglich, unproblematisch und verwöhnte mit klarem Feedback.

Mehrheitstauglichkeit war eine der zentralen Vorgaben bei der Entwicklung der neuen Yamaha R9. Sie sollte also nicht auf Spitzenfahrer, die damit ihre Rennerfolge einfahren, fokussiert sein, sondern neben sportlichen Qualitäten auch für den Alltag taugen, ohne dabei zur Tortur zu werden. Um den Erfolg dieses Entwicklungskonzepts zu prüfen, sind wir zum

Presstest nach Spanien gereist. Dort sollte das neue Dreizylinder-Supersport-Bike auf der Rennstrecke ihre Performance belegen, sich aber auch auf einer ausgedehnten Landstrassentour als Allrounder beweisen.

Im Supersport-Segment wird es immer schwieriger, die Anforderungen für Rennstrecke und Alltag unter einen Hut zu bekommen. Dies einerseits aufgrund der immer strengen Homologationshürden, andererseits aber auch weil die Supersport-Bikes als Basis für den Rennsport immer radikaler und kompromissloser werden. Gründe für den massiven Einbruch der Supersport-Bikes am Markt waren in den letzten 20 Jahren aber auch die immer strengeren Geschwindigkeitslimits sowie die Tatsache, dass die modernen Bikes aus anderen Segmenten deutlich sportlicher wurden.

Yamaha bietet das Superbike R1 deshalb nur noch für die Piste an. Dasselbe gilt für das Supersport-Bike R6. Doch nun hat Yamaha auf der MT-09-Plattform einen neuen, zugänglicheren und preiswerten Strassen-Supersportler gebaut. Die neue R9 soll das Flaggschiff unter den strassenzugelassenen Yamaha-Sportbikes werden und die Yamaha-Palette mit R125, R3 und R7 nach oben erweitern.

Scharfe Optik, gutmütiger Motor

Die R9 kommt im schnittigen R-Design ihrer Rennsport-Schwester inklusive Winglets und setzt die 1998 mit der ersten R1 lancierte R-Geschichte fort.





Unter ihrer Verschalung sitzt im Gegensatz zur R1 oder der R6, die traditionell auf Reihenvierzylinder bauen, der 890 ccm grosse Dreizylinder CP3. Der Triple vermochte bereits im Naked Bike MT-09, dem Tourer Tracer 9 oder der XSR900 zu begeistern. Der drehmomentstarke CP3 mit knapp 120 PS kann im Gegensatz zu Reihenvierzylindern auch sehr tieftou- rig und damit schaltfaul gefahren werden. Für Yamahas supersportliche Strassen-Mission ist er so geradezu prädestiniert. Drei Jahre nach der R7 auf Basis der MT-07 will Yamaha mit der R9 ein noch breiteres Publikum ansprechen, allenfalls bisherige Supersport-Fahrer auf eine R zurückholen, aber auch junge Fahrer begeistern. Aus diesem Grund wird die R9 auch in einer 35-kW-Version angeboten. Mit ei- nem Listenpreis von 13 990.– Franken hat sie ange- sichts der hochwertigen Komponenten zudem einen sehr attraktiven Preis.

Verschärfte Basis

Das Supersport-Bike R9 teilt sich also die Basis mit dem Naked-Bike MT-09. Sie ist aber nicht einfach

ein verkleidetes Naked Bike, denn für Yamahas neuste Supersport-Generation wurde die Basis deut- lich verschärft. Die Steifigkeit ihres Alu-Brückenrah- mens wurde in der Längsrichtung (+ 37 %), dem sei- tlichen Flex (+ 16 %) und der Verwindungssteifigkeit (+ 16 %) erhöht. Besonderen Wert wurde dabei auf eine Balance zwischen Steifigkeit und Flexibilität gelegt, die dem Fahrer Fahrkomfort, aber auch ein möglichst kla- res Feedback vermitteln soll. Gleichzeitig besitzt die R9 einen steileren Lenkkopfwinkel und ist mit ihren, unter der Gabelbrücke montierten, einstellbaren Lenker- stummeln vorderradorientierter ausgelegt. Dazu wurde die R9 mit den neuesten, volleinstellbaren KYB- Federelementen und den erstklassigen Brembo-Sty- lema-Vierkolbenzangen inklusive radialer Brems- pumpe für den sportlichen Einsatz auch auf der Rennstrecke gerüstet.

Gegenüber der R6 bietet die R9 aber eine deut- lich gemässigtere Sitzposition, verfügt mit 830 mm eine moderate Sattelhöhe und dank der in zwei Posi- tionen montierbaren Fussrasten für den Strassenein- satz nicht zu extreme Kniewinkel. So gerüstet soll die R9 gleichzeitig für die Piste passen, zugänglicher sein, aber auch für die engagierte Töfftour, ja gar den Alltag taugen.

Spannung beim Test der Yamaha R9

Entsprechend gespannt waren wir auf den Test in Südspanien, wo die Yamaha R9 ihre breit gefächer- ten Fähigkeiten unter Beweis zu stellen hatte. Die Si- tuation in Jerez (E) war aber nicht nur deshalb sehr angespannt. Vor unserem Test sind gröbere Unwetter

Am KYB-Federbein sind die Vorspan- nung (per Handrad), die Zugstufe, die Druckstufe sowie die Heckhöhe ein- stellbar.

Der bidirektionale Quickshifter funk- tioniert top. Die Schaltung lässt sich leicht umdrehen (erster Gang oben).

Sportlicher Look mit zentraler Scheinwerferlinse im Luftschacht, seitlich positio- nierte Tagfahr- leuchten und Wing- lets.



TECHNISCHE DATEN

Yamaha R9

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Reihendreizylinder, DOHC, V4
Hubraum (Bohrung × Hub)	890 ccm (78 × 62,1 mm)
Antrieb	Assist-Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	119 PS (87,5 kW) bei 10 000/min / 11,5:1
Drehmoment	93 Nm bei 7000/min
Rahmen	Alu-Brückenrahmen
Aufhängung vorn	USD-Gabel, 43 mm, voll einstellbar
Aufhängung hinten	Alu-Schwinge, Zentralfederbein, voll einstellbar
Federwege (vorn / hinten)	120 / 118 mm
Bremse vorn	2 × 320 mm, Vierkolbenzangen
Bremse hinten	220 mm, Einkolben-Schwimmsattel
Reifen vorn und hinten	120/70-17 und 180/55-17
Radstand / Sitzhöhe	1420 mm / 830 mm
Lenkkopf / Nachlauf	67,65° / 94 mm
Gewicht	195 kg fahrfertig vollgetankt
Tank	14 l
Farben / Verfügbarkeit	Schwarz, Blau / ab Mai
Preis	Ab Fr. 13 990.–



Gefällt uns

- ⊕ Fahrwerk, Handling
- ⊕ Motor, Bremsen
- ⊕ Preis, Design

Gefällt uns weniger

- ⊖ Allenfalls mehr Leistung wünschenswert.
- ⊖ Bedienung der Lenkerarmaturen

über die Region gezogen. Sie haben die MotoGP-Strecke geflutet und verwüstet, aber auch viele Landstrassen im Umfeld beschädigt. Zudem wurden für den Fahrtag weitere Regenschauer angekündigt. Deshalb haben die Verantwortlichen bei Yamaha kurzfristig ein Notfallkonzept ausgearbeitet und den Test auf den Circuit von Sevilla verlegt. So konnten wir der neuen R9 wenigstens auf der Rennstrecke auf den Zahn fühlen.

Leider hatte es am Morgen allerdings auch hier geregnet, sodass wir für die erste Session zum Kennenlernen der Piste noch auf Regenreifen ausrückten.

Feedback und Vertrauen

Natürlich war ich in der ersten Session hauptsächlich mit der Piste beschäftigt. Dabei hat mich die R9 insofern unterstützt, als sie sich absolut unproblematisch gab. So bewies sie schon mal die geforderte hohe Zugänglichkeit. Zielsicher und mit ausgesprochen neutralem Handling drohte sie weder in Schräglage zu fallen, noch stäubte sich mit unangenehmem Aufstellmoment gegen Kurven. Dies erleichterte mir das Kennenlernen der nicht ganz einfachen Streckenführung ungemein. Die R9 wartete mit keinerlei Tücken auf und schenkte mir sogleich viel Vertrauen.

Auch die Bremsen sind ein Gedicht und glänzen mit einfacher, präziser Dosierbarkeit. Über das ABS können wir hier bedauerlicherweise noch nichts sagen, denn die Verantwortlichen hatten bei allen R9 die ABS-Sicherung gezogen – aus Sicherheitsgründen wurde mir erklärt. Denn so gäbe es sicher keine Missverständnisse. Die erfahrenen Testpiloten würden das ABS ja eh meist deaktivieren, hiess es. Alleine schon um das ABS für unsere Leser zu beurteilen, würde ich das natürlich nicht machen! Meine bevorzugte Einstellung wäre für die Piste der auf

der R9 vorhandene Race-Modus mit deaktivierter Hinterradregelung gewesen. Doch das Feedback auf der Bremse stach so positiv hervor, dass mich selbst bei wechselnden Bedingungen das Fehlen der ABS-Unterstützung nicht weiter beunruhigte.

Der Dreizylinder begeisterte bereits auf den ersten Metern. Mit seinem satten Drehmoment auch aus tiefen Drehzahlen war ich eigentlich nie im falschen Gang. Dank sehr linearer Leistungsentfaltung ist die Power gut beherrschbar und kann sehr effizient auf den Boden gebracht werden. Dabei funktionierte auch die Traktionskontrolle sehr unauffällig und effektiv. Mit dem serienmässigen Blipper konnten die Gänge fast ruckfrei durchgezappt werden. Bald erwies sich jedoch der Verzicht auf das eine oder andere Schaltmanöver dank breitem einsetzbarem Leistungsbereich als effizienter.

Uneingeschränkter Spass

Nach einem weiteren Regenschauer trocknete die Piste über den Mittag bei strahlendem Sonnenschein schnell ab, sodass wir am Nachmittag mit den serienmässigen Bridgestones Battlax RS11-Reifen ausrücken konnten.

Jetzt war der Spass perfekt. Sicher kann man sich mit der R9 ans Limit herantasten. Dabei geizt sie nie mit Feedback und lässt sich sehr zielgenau und kräfteschonend dirigieren. Der vollgetankt 195 kg schwere Supersportler verlangt selbst bei Kurvenwechsel oder beim Einlenken auf der Bremse nur geringen Kraftaufwand. Die R9 wartet mit keinerlei unangenehmen Überraschungen auf und schenkt auch damit viel Vertrauen.

Gefallen hat mir auch die Ergonomie, die mit tiefer positionierten Lenkerstummeln und höher verschraubten Fussrasten sportlich mit keinerlei Einschränkungen aufwartete.

Auch beim beherzteren Angasen begeisterte mich der 119-PS-Dreizylinder, der sehr effizient eingesetzt werden kann. Er hat genügend Leistung, um Spass zu haben, aber nie zu viel Power, die einen beunruhigen könnte. Mit dieser Charakteristik, aber auch der einfach dosierbaren Leistungsentfaltung gibt sich die R9 tatsächlich sehr zugänglich, nicht überfordernd und sehr effizient.

Zugänglich und Effizient

So konnten wir im Verlauf des Tages das Tempo deutlich erhöhen. Im 5-Zoll-TFT belegten dies die angezeigten Rundenzeiten, erfasst von der kostenlosen Y-TRAC-App mit GPS-Unterstützung (z.B. übers Smartphone).

Die R9 überzeugte durchs Band, vom Fahrwerk mit klarem Feedback übers leichtfüssige, präzise Handling bis zu den hervorragenden Bremsen, den griffigen Reifen und der unproblematischen Motorcharakteristik. Die neue R9 macht richtig Spass und unterstützt bei der Zeitenjagd. Sie ist dabei auch definitiv einfacher zu fahren als etwa eine R1 oder eine R6 – also wirklich ausgesprochen zugänglich.

Noch Fragezeichen

Auf der Rennstrecke hat die R9 also definitiv überzeugt. Da ist sie leistungsmässig zwar kein Ersatz für die R1, für die R6 aber sehr wohl. Als Basis für den Rennsport hat sie sich mit dem Sieg des Saisonauftakt-Rennens in der Supersport-WM auch bereits bewiesen. Die Frage, ob die Yamaha R9 nun der ultimative Allround-Supersporter ist, kann allerdings noch nicht beantwortet werden. Ein Gepäcksystem inklusive Satteltaschen und Tankrucksack ist aber schon im Zubehörprogramm. Die Prüfung auf der Piste hat sie mit Bravour bestanden. Ob sie auf der

TOBIAS KLOETZLI «Zugänglicher Supersportler»



Die neue Yamaha R9 ist auf der Rennstrecke ausgesprochen einfach sportlich einsetzbar. Dabei verwöhnt sie mit klarem Feedback und liess keine Tücken entdecken. Dank ihres drehmomentstarken Dreizylinders kann sie sehr effizient eingesetzt werden und liess mich fast ermüdungsfrei die Rundenzeiten runterschrauben. Mehr braucht es zum Spass haben nicht! Mehr Leistung wünscht man sich höchstens auf der Geraden, falls man sich vorgenommen

hat, die Kollegen mit deutlich mehr PS zu ärgern. Dabei kommen einem dann aber das leichte und neutrale Handling, das klare Feedback und die Zielsicherheit der R9 entgegen. Auf der Rennstrecke hat mich die preiswerte R9 begeistert. Gespannt bin ich, ob das Fazit im Alltag ähnlich positiv ausfällt.

Strasse den Erwartungen gerecht wird, werden wir baldmöglichst in einem Vergleichstest mit der neuen Ducati Panigale V2 klären.

Fazit:

Das Supersport-Segment verändert sich. Yamaha hat mit der R9 eine begeisternde Antwort auf die neuen Herausforderungen gegeben. Hochwertig, effizient, homogen, sehr zugänglich und dazu mit 13 990 Franken auch noch preiswert. Das scheint die Lösung zu sein, die dem Supersport-Segment neuen Schwung verleihen könnte. Dazu muss allerdings auch die Alltagsperformance zumutbar sein, was wir so schnell wie möglich in einem Vergleichstest überprüfen werden.



Die R9 gibt sich absolut neutral, effizient, vertrauenerweckend und ist damit sehr zugänglich.»

TOBIAS KLOETZLI



Naked Bikes

LEISTUNG UND CHARAKTER

Suzuki GSX-S 1000

Die Suzuki setzt auf den bekannten Vierzylinder aus der K5er-GSX-R mit 152 PS. Für 2025 bekam sie ein neues TFT-Display sowie einen neuen, breiteren Lenker.

Yamaha MT-09

Die Yamaha mit ihrem 119-PS-Dreizylinder wurde auf 2024 technisch und optisch umfassend überarbeitet und geht quasi unverändert in die Saison 2025.

Kawasaki Z900

Die Kawasaki erfuhr auf 2025 grosse Updates in Sachen Optik und Fahrdynamik. Im Herzen werkelt nach wie vor der beliebte Vierzylinder mit 124 PS Spitzenleistung.

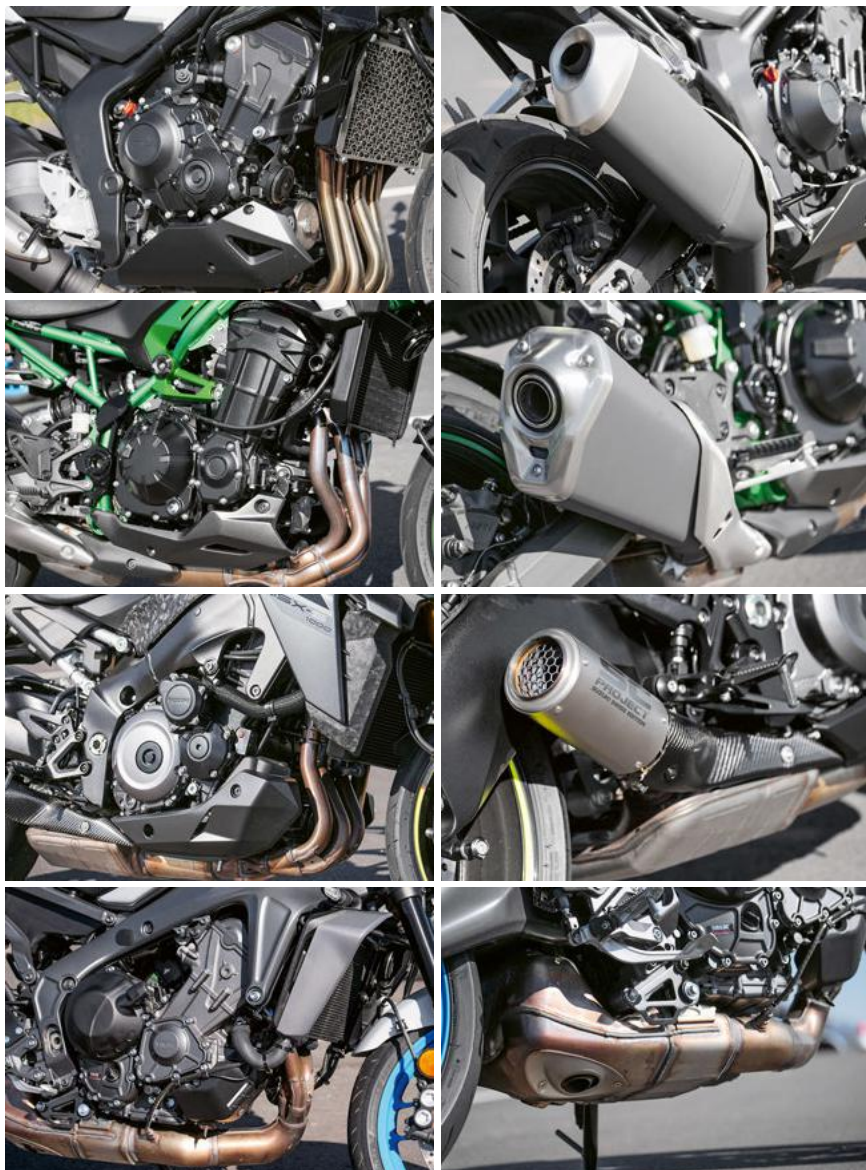
Honda CB1000 Hornet

Die Honda sorgte mit 152 Spitzenleistung aus ihrem Vierzylinder zum Kampfpreis für Furore. Als komplette Neuheit ist sie die Herausforderin in diesem Vergleich.



Die Honda CB1000 Hornet startet mit ihren 152 PS zum Kampfpreis von 10 990 Franken den Frontalangriff auf die Naked-Bike-Konkurrenz. Ob der gegen die ebenfalls neue Kawasaki Z900 und die bewährten Suzuki GSX-S 1000 und Yamaha MT-09 erfolgversprechend ist, haben wir im Vergleichstest unter die Lupe genommen.

— Text: Patrick Schiffmann — Fotos: Oskar Moyano, Dimitri Hüppi



Drei Vierzylinder und ein Dreizylinder: Die Motorkonzepte sind weitestgehend identisch, trotzdem gibt's Unterschiede beim Charakter und der Leistungsentfaltung.

Honda und Kawasaki setzen beide auf relativ grosse Auspuff-Endtöpfe, während die Suzuki mit einem kleinen SC-Project-Zubehörendtopf kam. Bei Yamaha ist der Auspuff direkt im Sammler integriert.

1000 ccm Hubraum, 152 PS Spitzenleistung und 104 Nm Drehmoment zum Preis von 10 990 Franken. Mit diesen Zahlen sorgte die neue Honda CB1000 Hornet bei ihrer Ankündigung für Wirbel. In Sachen Hubraum und Leistung lässt sie die Konkurrenz aus der oberen Mittelklasse damit klar hinter sich, während sie deren Preise in den meisten Fällen sogar unterbietet. Nur Kawasaki hat mit der neuen Z900 für 10 590 Franken eine noch günstigere Alternative im Angebot, kann mit 124 PS Spitzenleistung aber zumindest am Stammtisch nicht ganz mithalten. Die Suzuki GSX-S 1000 ist mit ihren ebenfalls 152 PS zwar leistungsmässig voll dabei, kostet mit 15 495 Franken aber auch fast eineinhalbmal so viel wie die Honda. Die Yamaha MT-09 generiert mit ihrem Dreizylinder 119 PS Spitzenleistung und ist ab 11 290 Franken zu haben und somit etwas teurer als die Hornet. Spielten wir Quartett, stünde die Honda CB1000 Hornet also bereits als Siegerin fest. In der Realität sind Töfz aber natürlich viel mehr als trockene Leistungsdaten geteilt durch den Preis, weshalb unser Vergleich auch nicht am Stammtisch, sondern auf der Landstrasse ausgetragen wird.

Sowohl Honda als auch Kawasaki und Yamaha hätten von ihren Naked Bikes der oberen Mittelklasse zudem höherwertiger ausgestattete SP- (Honda und Yamaha) respektive SE-Versionen (Kawasaki) im An-

gebot, wir konzentrieren uns diesmal aber auf die Basisversionen. Unterwegs sind wir bei frühlingshaften Temperaturen auf mehrheitlich leeren Landstrassen mit unterschiedlichsten Kurvenradien und Asphaltqualitäten. Gefahren wird dabei zügig, so dass auch der eine oder andere Angstnippel über den Asphalt schleift, aber nicht so schnell, dass wir Gefahr laufen, den kommenden Sommer zu Fuss oder hinter Gittern zu verbringen. Wer also wissen will, wie sich die Maschinen bei Rennstrecken-Tempi schlagen, muss weitersuchen, wer aber selbst primär auf der Strasse unterwegs ist, bekommt auf den nächsten Seiten einen Einblick in diese vier Naked Bikes, der deutlich über die technischen Daten hinausgeht.

Verwirrende Vibrationen

Und so lassen wir die Theorie denn auch gleich hinter uns und steigen direkt in die Testeindrücke ein. Nach dem ersten Kennenlernen der Motorräder sowie der Foto- und Videoproduktion suchen wir uns schliesslich zwei abwechslungsreiche Normrunden, auf denen wir die vier Maschinen jeweils im direkten Umstieg miteinander vergleichen. Im ersten Abschnitt geht's dabei durch Ortschaften und über breite, gut ausgebaute Landstrassen mit weit geschwungenen Kurven. Mit Windschutz kann hier keines der Naked Bikes punkten, ergonomisch und bezüglich Vibrationen sind



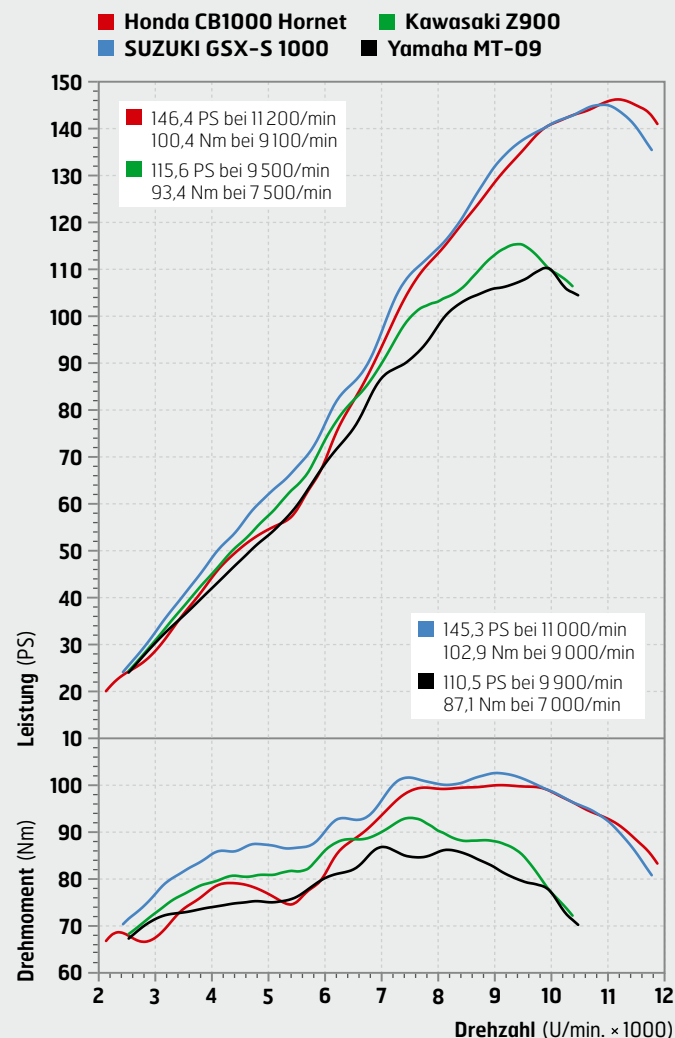
In dieser Töff-Kategorie gibt es aktuell so viel Motorrad fürs Geld wie nie!»

PATRICK SCHIFFMANN

aber doch deutliche Unterschiede spürbar. Honda und Kawasaki bieten dabei die klassischste Naked-Bike-Ergonomie. Auf den Zweien sitzt man aufrecht, leicht in Richtung Lenker orientiert, aber insgesamt sehr angenehm. Die Kniewinkel sind nicht besonders gross, aber auch nicht unangenehm klein. Auch die Lenkerbreite ist bei den Beiden praktisch identisch und dabei etwas schmaler als bei Suzuki und Yamaha. Auch bezüglich Vibrationen fallen Honda und Kawasaki auf, hier aber eher etwas negativ. Sowohl die Hornet als auch die Z900 überraschen bei rund 4000/min mit spürbaren Vibrationen im Lenker- und Sattelbereich, Suzuki und Yamaha sind da ruhiger.

Dafür fordern diese Zwei ergonomisch etwas mehr Angewöhnungszeit. Die Suzuki erinnert dabei – mit ihrer Herkunft auch nicht sonderlich erstaunlich – an Superbike-Umbauten mit hohem Lenker. Hier sitzen wir eher auf als im Motorrad, der Lenker wirkt etwas tiefer als bei der Konkurrenz und auch der Kniewinkel ist eher sportlich. Insgesamt bietet aber auch die GSX-S bei weitem genügend Komfort fürs gemütliche Dahingleiten. Ergonomisch am eigenständigsten ist indes klar die Yamaha MT-09. Im Vergleich zu ihrer Vorgängerin bewegte sie sich zwar 2024 klar weiter in Richtung Naked Bike, bietet aber nach wie vor die Supermoto-ähnlichste Sitzposition. Hier sitzt man auch in der neuesten Ausführung nahe am relativ hohen Len-

Leistung und Drehmoment am Hinterrad Gemessen auf genormtem Dynojet-Prüfstand



Auf dem Prüfstand zeigt sich die Drehmoment-Überlegenheit der Suzuki deutlich, die sich dann natürlich auch in einem Leistungsvorteil ausdrückt. Erst ganz zum Ende der Drehzahlkurve kann die Honda ihr den Spitzenplatz abjagen. Dafür kann die neue Hornet im unteren Drehzahlbereich nicht mithalten. Das Drehmomentloch zwischen 5000 und 6000/min befindet sich für den Strasseneinsatz an einer ungünstigen Stelle. Die Kawasaki ist trotz weniger Maximalleistung bis rund 6500/min kräftiger unterwegs als die Honda, erst in höheren Drehzahlen büsst sie etwas ein. Klar am wenigsten Druck hat die Yamaha, bei tieferen Drehzahlen sind die Unterschiede aber klein, so dass die MT die Nachteile durch die kurze Übersetzung auf der Strasse wettmachen kann.

ker, während die Fussrasten ziemlich weit hinten und oben positioniert sind. Das ergibt im Grunde eine sportlichere Sitzposition, die auf Dauer nicht ganz so bequem sein dürfte wie jene der Konkurrenz. Dafür ist der Motorlauf des einzigen Nicht-Vierzylinders im Test im Tourenbetrieb äusserst ruhig und sanft.

Mehr muss nicht mehr sein

An den Pässen angekommen, treten die sportlichen Fähigkeiten der vier Japanerinnen in den Fokus. Am kräftigsten wirkt dabei mit Abstand die Suzuki. Wüssten wir es nicht besser, würden wir ihr ein klares Hubraumplus im Vergleich mit der gesamten Konkurrenz attestieren. In der Realität hat sie aber den gleichen Hubraum wie die Honda und übertrifft auch die Kawasaki (948 ccm) und die Yamaha (889 ccm) nicht um Welten. Gerade in tiefen Drehzahlen kann sie aber mit ihrem Drehmoment und der für den Strasseneinsatz passenden Charakteristik Meter gut machen. Aus engen Spitzkehren hinaus beschleunigt die GSX-S 1000 am mühelosesten und wirkt somit überlegen. Erstaunlicherweise kann hier die neue CB1000 Hornet trotz identischem Hubraum und praktisch identischem maximalem Drehmoment bei um die 9000/min nicht mithalten. Bis rund 7000/min fühlt sich die Hornet nicht nur schwächer an als die Suzuki, sondern kann auch die auf dem Papier schwächeren Kawasaki Z900 und Yamaha MT-09 nicht hinter sich lassen.

Hier spielen sicher auch ihre etwas längere Gesamtübersetzung (im zweiten Gang liegt sie bei der Honda bei 9,15 und bei der Kawasaki bei 9,31), und das leichtere Gewicht der Yamaha eine Rolle.

Auf der Strasse ist es auf jeden Fall so, dass die Hornet erst ab rund 7500/min ihre Mehrleistung im Vergleich zu Kawasaki und Yamaha ausspielen kann, da befindet sich die Tachonadel im zweiten Gang aber bereits jenseits der auf – auch deutschen – Landstrassen zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Bis zu diesem Punkt fühlt sich denn auch die Kawasaki Z900 mit ihrem für seine Bärigkeit bekannten 950er-Vierzylinder etwas kräftiger an als die Honda, muss jene erst obenraus ziehen lassen, weshalb ihr nomineller Leistungsnaheil auf der Landstrasse kaum jemals zum Tragen kommen dürfte. Bezüglich Charakter punktet die Kawasaki mit linearer Leistungsentfaltung, kann aber eben auch schon in tiefen Drehzahlen mit viel Vortrieb glänzen, was sicher auch an der relativ kurzen Endübersetzung liegt. Die hat bei einem Bike, das primär auf der Strasse bewegt wird und auch nicht als High-Speed-Autobahn-Reisemaschine konzipiert ist, aber praktisch keine Nachteile und passt für die Z darum sehr gut.

Der Dreizylinder der Yamaha ist zwar auf dem Papier der Schwächste, gibt sich in Realität durch seine Drehfreude und auch dank der kurzen Übersetzung sowie des tiefen Gewichts der MT-09 aber

Wir haben uns in diesem Vergleich auf die Standardversionen fokussiert. Von Honda, Kawasaki und Yamaha gibt's aber auch noch teurere SP- und SE-Versionen.



nicht weniger sportlich als die Konkurrenz. Ab rund 6000/min zieht er mächtig an und dreht enorm frei hoch. Zusammen mit dem kurzen Radstand führt das dann dazu, dass die MT-09 aus Kurven raus gerne mal kurz die Front hebt, wenn entsprechend am Hahn gezogen wird. Ihren Hubraumnachteil macht sie durch Drehfreude und Übersetzung bei Landstrassentempi gekonnt wett.

Charakter vor Maximalleistung

Die Vorteile bezüglich Maximalleistung kämen Honda und Suzuki dann bei höheren Geschwindigkeiten oder eben auf der Rennstrecke zugute, auf der Landstrasse sind Charakter und Leistungsentfaltung aber wichtiger als schiere Power. Dazu zählt auch die Gasannahme. Hier hat Yamaha seit der ersten MT-09 von vor 10 Jahren massive Fortschritte gemacht. Während die Ur-MT-09 für ihre harte Gasannahme bekannt war, geht die neue MT-09 nun sehr vorhersehbar ans Gas. Bei der Suzuki kommt's indes ganz auf den gewählten Modus an. In den Modi B und C ist die Gasannahme knackig aber präzise, in Modus A für den Strasseneinsatz hingegen eher zu hart. Auch die Hornet und die Z900 können nicht mit absolut sanften Gasannahmen begeistern, mit etwas Eingewöhnungszeit ist das sanfte Gasanlegen aber auch bei ihnen unproblematisch. Bei der Z900 fällt jedoch das relativ grosse Spiel im Gasgriff negativ auf. Das

ist nicht wirklich tragisch, aber ein satter Gasgriff ohne Spiel macht das Gasanlegen im Kurvenscheitel einfach etwas präziser und wirkt hochwertiger.

Kälte-sensibel

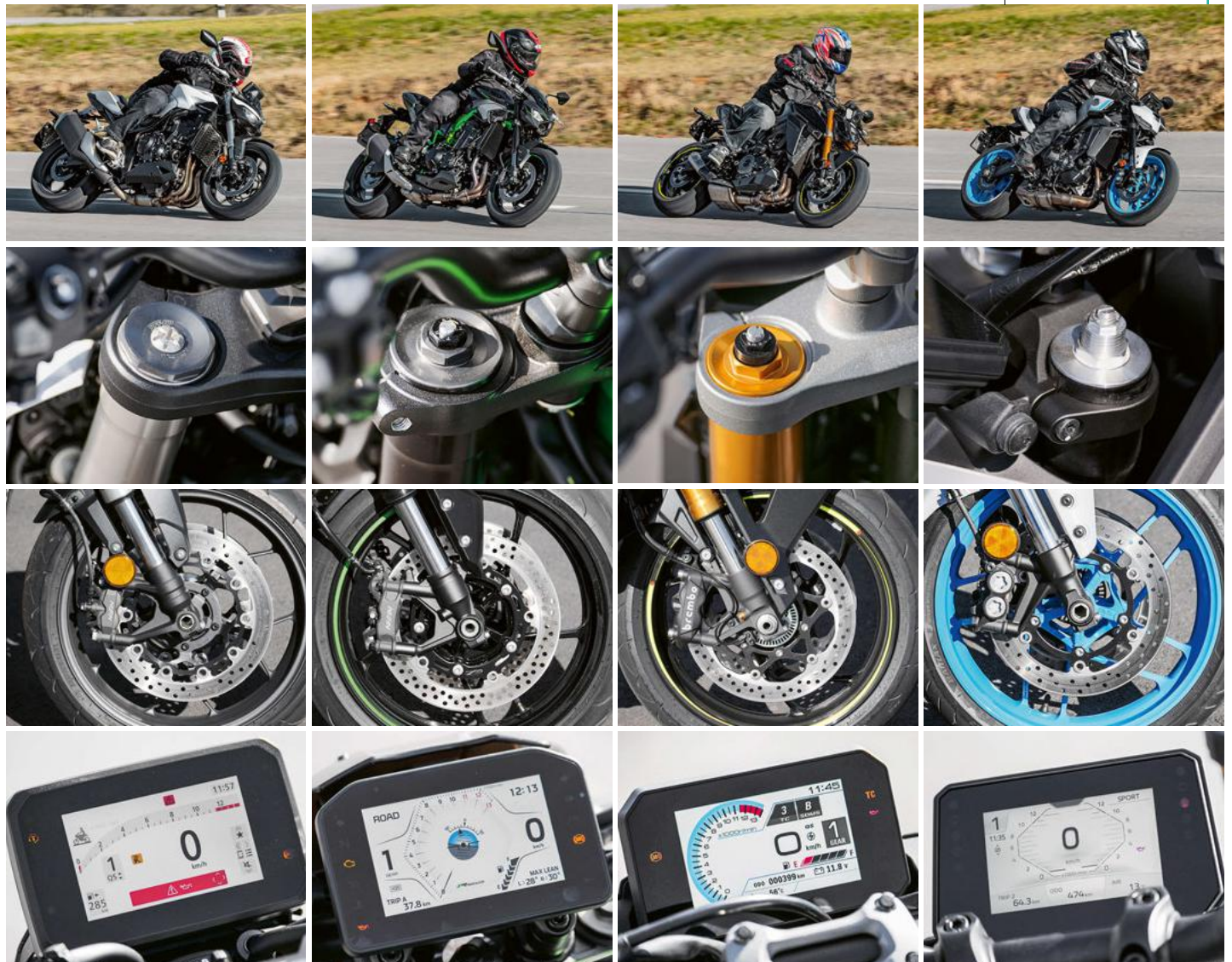
Wer zügig beschleunigen will, muss auch immer mal wieder schalten. Gut, dass alle vier Testmaschinen auf einen Blipper zum kupplungsfreien Hoch- und Runterschalten zählen können. Bei Kawasaki, Suzuki und Yamaha ist der jeweils ab Werk mit dabei, bei der Honda muss er hingegen für 240 Franken dazugeordnet werden.

Sind die Maschinen auf Temperatur, funktionieren die Schaltautomaten dabei alle anständig. Der Suzuki-Blipper scheint aber etwas Kälte-sensibel zu sein. Wo ich am Morgen bei deutlich unter fünf Grad plötzlich nicht mehr sicher war, ob die GSX-S 1000 überhaupt serienmässig mit einem Blipper kommt, weil die Schaltvorgänge so hart waren, konnte uns der gleiche Quickshifter am Nachmittag bei rund 15 Grad mit seinen extrem feinen Schaltvorgängen überzeugen und wurde von den Kollegen gar zum besten Blipper im Test erkoren. Im direkten Vergleich, also bei gleicher Temperatur und auf der gleichen Teststrecke, sind die Unterschiede aber relativ klein, Suzuki und Yamaha schalten dabei noch etwas feiner als Kawasaki und Honda, aber alle bewegen sich auf hohem Niveau.

Die Gabeln aller Kontrahentinnen sind in der Dämpfung einstellbar, bei der Honda wurde hier die Vorspannungs-Einstellung fotografiert, die Dämpfung wird am rechten Gabelholm eingestellt.

Alle setzen auf Vierkolbenzangen zur Verzögerung, diese unterscheiden sich vor allem bezüglich ihres Charakters.

Die TFT-Displays sind alle gut ablesbar. Bei der Yamaha fällt auf, dass ums Display herum viel schwarzer Leerraum gelassen wurde.



Gefällt uns

- ⊕ Kräftiger Motor
- ⊕ Gute Federelemente
- ⊕ Neutrales Handling

Gefällt uns weniger

- ⊖ Hoher Preis
- ⊖ Keine IMU

Gefällt uns

- ⊕ Spritziger Triple
- ⊕ Flinkes Handling
- ⊕ Tiefes Gewicht

Gefällt uns weniger

- ⊖ Erfordert mehr Konzentration
- ⊖ Nicht ganz so günstig



TECHNISCHE DATEN

	Suzuki GSX-S 1000	Yamaha MT-09
Motor	Flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder, DOHC, 4V	Flüssigkeitsgekühlter Reihendreizylinder, DOHC, 4V
Hubraum (Bohrung × Hub)	999 ccm (73,4 × 59 mm)	889 ccm (78 × 62,1 mm)
Antrieb	Assist-Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette	Assist-Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	152 PS (112 kW) bei 11 000/min / 12,2:1	119 PS (87,5 kW) bei 10 000/min / 11,5:1
Drehmoment	106 Nm bei 9250/min	93 Nm bei 7000/min
Rahmen	Alu-Brückenrahmen	Alu-Brückenrahmen
Aufhängung vorn	43-mm-USD-Gabel, voll einstellbar	41-mm-USD-Gabel, voll einstellbar
Aufhängung hinten	Zentralfederbein, Vorspannung und Zugstufe einstellbar	Zentralfederbein, Vorspannung und Zugstufe einstellbar
Federwege (vorn/hinten)	120/130 mm	130/117 mm
Bremse vorn	2 × 310 mm, Vierkolbenzangen	2 × 298 mm, Vierkolbenzangen
Bremse hinten	250 mm, Einkolben-Schwimmsattel	245 mm, Einkolben-Schwimmsattel
Reifen vorn und hinten	120/70-17 und 190/50-17	120/70-17 und 180/55-17
Radstand / Sitzhöhe	1460 mm / 810 mm	1430 mm / 825 mm
Lenkkopf / Nachlauf	65° / 100 mm	65,6° / 108 mm
Gewicht	214 kg fahrfertig vollgetankt	193 kg fahrfertig vollgetankt
Tank	19 l	14 l
Farben / Verfügbarkeit	Grau, Blau, Schwarz	Grau, Blau, Schwarz
Preis	Ab Fr. 15 490.–	Ab Fr. 11 290.–

Gefällt uns

- ⊕ Kräftiger Vierzylinder
- ⊕ Neutrales Handling
- ⊕ Super Preis

Gefällt uns weniger

- ⊖ Spiel im Gasgriff
- ⊖ Aufstellmoment

Gefällt uns

- ⊕ Hohe Maximalleistung
- ⊕ Starker Preis
- ⊕ Zugängliches Handling

Gefällt uns weniger

- ⊖ Keine IMU
- ⊖ Drehmomentloch bei 5500/min



Kawasaki Z900

Flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder, DOHC, 4V
948 ccm (73,4 x 56 mm)
Assist-Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
124 PS (91 kW) bei 9500/min / 11,8:1
97,4 Nm bei 7700/min
Stahlrohr-Brückenrahmen, Heckrahmen verschweisst
41-mm-USD-Gabel, Vorsp. und Zugstufe einstellbar
Zentralfederbein, Vorspannung und Zugstufe einstellbar
120/140 mm
2 x 300 mm, Vierkolbenzangen
250 mm, Einkolben-Schwimmsattel
120/70-17 und 180/55-17
1450 mm / 830 mm
65,3° / 110 mm
213 kg fahrfertig vollgetankt
17 l
Schwarz, Schwarz-Grün, Schwarz-Rot
Ab Fr. 10 590.–

Honda CB1000 Hornet

Flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder, DOHC, 4V
1000 ccm (76 x 55,1 mm)
Assist-Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
152 PS (111,8 kW) bei 11 000/min / 11,7:1
105 Nm bei 9000/min
Stahlrohr-Brückenrahmen, Heckrahmen verschweisst
41-mm-USD-Gabel, voll einstellbar
Zentralfederbein, Zugstufe und Vorspannung einstellbar
118 / 139 mm
2 x 310mm, Vierkolbenzangen
240mm, Einkolben-Schwimmsattel
120/70-17 und 180/55-17
1455 mm / 809 mm
65° / 98 mm
211 kg fahrfertig vollgetankt
17 l
Weiss, Rot, Schwarz
Ab Fr. 10 990.–

Die Unterschiede bei der Ergonomie sind trotz der unterschiedlichen Grössen der Testfahrer auch auf diesem Bild zu erkennen. Die Honda ist das grösste Motorrad, die Kawasaki und vor allem Yamaha sind sehr kompakt, während die Suzuki sich irgendwo dazwischen positioniert.



Je enger die Kurven werden, desto mehr fühlt sich die Yamaha mit ihrem flinken Handling zuhause. Auch die Kawasaki gibt sich angenehm agil, während die Honda und die Suzuki etwas mehr auf Stabilität und Vertrauen setzen.

Hohe Hochs, tiefe Tiefs

Der Motor ist natürlich zentraler Bestandteil, wenn es um den Spass am Töfffahren geht, aber es gehört noch deutlich mehr dazu. Wie gehen die Maschinen um Kurven, wie agieren sie auf der Bremse und wie kommen sie mit schlechtem Untergrund zurecht? All das stand auf unseren Normrunden natürlich ebenso im Fokus wie der Vortrieb.

Das speziellste Fahrverhalten legt dabei sicherlich die Yamaha MT-09 an den Tag. Sie ist jetzt mehr Naked Bike als früher, lässt aber immer noch deutlich vernehmbare Supermoto-Einflüsse durchschimmern. Durch den nahe am Lenker positionierten Sattel lastet bei der MT-09 immer viel Gewicht auf der Front. Das sorgt für Grip in den Kurven, aber auch dafür, dass man auf der Bremse manchmal das Gefühl haben kann, bald über den Lenker zu gehen. Insgesamt versprüht die verspielte Yamaha weniger Vertrauen als ihre Kontrahentinnen und reagiert am direktesten auf Impulse des Fahrers – seien die nun gewollt oder nicht. Damit belohnt sie einen aktiven Fahrstil mit klaren Lenkimpulsen über den breiten Lenker und entsprechenden Gewichtsverlagerungen. Sie lässt sich dabei sowohl im Supermoto-Stil in die Kurven drücken als auch im Hang-Off um die Kurven ziehen, einzig das klassische, eher passive «Legen» mag sie weniger. Mit ihrer flinken Art sorgt sie für hohe Hochs bei entsprechender Fahrweise, bei passiven oder fehlerhaften Inputs aber auch für tiefere Tiefs. Die Yamaha will aktiv gefahren werden und belohnt dies mit jeder Menge Fahrspass, fordert von ihrem Piloten aber auch mehr Präzision und Konzentration als die Konkurrenz. Bezüglich ihrer Fahrwerksabstimmung kann sie auf der Landstrasse in diesem Quartett ganz vorne mitmischen. Ihre Federelemente bieten genügend Support für sportliche Fahrmanöver, sprechen

aber auch so sensibel an, dass schlechte Strassen nicht zur Tortur werden. So überraschte sie auf einem sehr holprigen Stück unserer Teststrecke trotz sportlichem Potenzial auch mit viel Komfort.

Den Wurzeln treu

Auch die Suzuki GSX-S 1000 unterscheidet sich punkto Fahrverhalten etwas von klassischen Naked Bikes und erinnert an ihre Superbike-Wurzeln. Ihre Federelemente sind ab Werk am straffsten abgestimmt, überzeugen aber auch mit feinem Ansprechverhalten und darum jeder Menge Grip. Hier merkt man, dass man es bei der Suzuki mit einer teureren Maschine zu tun hat als bei der Konkurrenz. Trotz ihrer bulligen Optik und des Gewichts von 214 Kilo – vollgetankt ist sie (sehr knapp) die Schwerste im Vergleich – gibt sie sich in Fahrt relativ flink, überzeugt aber vor allem durch ihre Stabilität und Präzision. Während man bei der Yamaha etwas auf der Hut sein muss, sie nicht durch ungewollte Inputs aus der Ruhe zu bringen, folgt die Suzuki stets der eingeschlagenen Linie und schafft so viel Vertrauen. Vor allem, wenn die Radien etwas weiter und die Kurvenspeeds höher werden, ist die GSX-S in ihrem Element. Dank ihres hochwertigen Fahrwerks bleibt sie dabei immer absolut stabil. Dafür ist sie auf den ganz engen Strässchen nicht ganz so zuhause wie etwa eine MT-09.

All diese Fahreindrücke basieren dabei auf einem Reifendruck in der Front von 2,5 Bar. Warum wir das spezifizieren? Weil die Suzuki relativ stark auf einen abweichenden Reifendruck reagiert. So hatten auf den ersten Kilometern alle Testfahrer das Gefühl, die GSX-S kippe zu stark in die Kurve. Der Verdacht eines zu tiefen Reifendrucks bestätigte sich dann mit 2,2 Bar, die 0,3 Bar haben das Fahrverhalten dabei enorm positiv beeinflusst.

MOTO GUZZI **V100.S** *Mandello*



ITALIAN LOVE STORY

- Adaptive Aerodynamik
- Semiaktives Öhlins-Fahrwerk
- 6-Achsen-Inertial-Plattform
- Quickshifter up/down
- Griffheizung

Informationen bei deinem Moto Guzzi-Händler
oder auf **MOTOGUZZI.COM**


MOTO GUZZI®



Stelvio



V7 Sport



V85TT



DIMITRI HÜPPI

«Der 1000er Hornet gelingt der Auftakt»



Der 1000er Hornet gelingt der Auftakt im Naked-Bike-Reigen: Zu einem mehr als konkurrenzfähigen Preis bietet sie reichlich Leistung und ein neutrales, unkompliziertes Fahrverhalten. Dazu gefällt mir ihre dynamische Optik mit grimmigem Blick. Schade finde ich, dass sie für richtig Punch hohe Drehzahlen braucht. In diesem Punkt ist ihr die noch etwas

frecher gezeichnete und agilere Z900 voraus. Die MT-09 ist zwar die Schwächste, aber auch die Leichteste. Beim flinken Landstrassenwetzen ist ihr Spassfaktor daher nach wie vor enorm. Sie nimmt bei mir die Favoritenrolle ein – zusammen mit der GSX-S1000. Sie ist zwar die schwerste, doch ist sie mit dem massiven Druck, dem martialischen Look und dem Big-Bike-Gefühl einzigartig.

ROGER SPERANDIO

«Günstig und gut»



Am positivsten überrascht hat mich die Kawasaki, denn ihr kultivierter Motor hat Kraft in allen Lebenslagen, die auch auf öffentlichen Strassen hervorragend genutzt werden kann. Dazu mag ich ihr sattes Brems- und Einlenkgefühl, das vermittelt viel Vertrauen in die Front. Und nicht zu vergessen: Sie ist die günstigste dieses Vergleichs. Am anderen Ende der Preisskala befindet sich die Suzuki, sie vermittelt ein echtes Big-Bike-Gefühl. Ihr Trumpf ist klar der bärige Vierzylinder, der bei jeder Drehzahl unwiderstehlich abdrückt. Die Yamaha wirkt am verspieltsten und insbesondere im engen Geläuf rennt sie allen davon. Im Gegensatz dazu braucht die Hornet genügend Auslauf, um richtig auf Touren zu kommen. Doch 152 PS für 10 990 Franken sind der Knaller!

PETER STUDER

«Rebellisch oder seriös?»



Die Yamaha ist der im Laufe der Modellpflege ausgereifte und fein zu fahrende Rebell dieses Vergleichs. Die neue Honda kommt dagegen seriöser daher. Dies sowohl betreffs Designs als auch beim Fahrverhalten. Im direkten Vergleich, und wohl nur dort, fällt die Hornet 1000 durch die geringste Power im niedrigen Drehzahlbereich auf. Die Z900 liegt zwischen der MT-09

und der Hornet. Die Suzuki hat den potentesten Motor dieses Quartetts. Abgesehen davon, finde ich aber kaum Vorteile, die den Aufpreis von 4000 Franken rechtfertigen, zumal sie mich optisch nicht anspricht. Mein persönlicher Testsieger? MT-09 oder Z900, die Hornet mit geringem Abstand auf Platz 3. Diese Drei bieten ein schier unglaubliches Preis-Leistungsverhältnis.

PATRICK SCHIFFMANN

«Fahrspass als Priorität»



Gerade bei Naked Bikes steht für mich der Fahrspass auf der Strasse im Mittelpunkt. Ob die Maschine dabei auch wirklich am schnellsten oder für längere Reisen am bequemsten wäre, ist mir dabei dann relativ egal, Hauptsache es zieht mir beim Kurvenfahren die Mundwinkel nach oben. Und das macht in diesem Vergleich die Yamaha MT-09 am meisten. Mit

ihrem flinken Fahrverhalten und dem spritzigen Dreizylinder sorgt sie immer wieder für Spass-Eskalationen. Auch die Suzuki hat in diesem Quartett mit bärigem Motor ihren Reiz und macht objektiv wenig falsch, rein fahrdynamisch gefällt mir die flinkere Kawasaki aber besser. Die Honda gibt sich indes erstaunlich unauffällig, sie macht alles gut, dürfte sich für mich aber etwas mehr exponieren.

Entfernte Verwandte

Die Honda CB1000 Hornet und die Kawasaki Z900 sind sich nicht nur optisch und auf dem Papier ähnlicher als die anderen Beiden, sondern auch beim Fahrverhalten. Sie beide können als klassische Naked Bikes eingeordnet werden. Die Honda positioniert sich dabei eher auf der stabileren Seite. Sie fühlt sich relativ gross an, und lässt sich sowohl eher passiv aus der Mitte heraus als auch im leichten Hang-Off einfach um die Kurven dirigieren. Ihr Fahrwerk ist dabei im Vergleich relativ soft abgestimmt, was für mehr Komfort sorgt, aber auch nicht die gleiche Präzision ermöglicht wie die strafferen Pendants von Suzuki und Yamaha. Insgesamt gibt sich die Hornet – Honda-typisch – punkto Fahrverhalten aber sehr unauffällig. Im positiven Sinne. Die CB1000 macht immer das, was von ihr erwartet wird, und tritt dabei selbst etwas in den Hintergrund. Damit ist sie einfach zu fahren, aber auch nicht so emotional wie andere Bikes in diesem Vergleich. Während sie optisch einen aggressiven Eindruck macht, gibt sie sich fahrdynamisch damit insgesamt ziemlich mehrheitstauglich. Sie kippt nie unvorhergesehen stark in die Kurve, stört auch nicht mit spürbarem Aufstellmoment, wenn mal etwas weiter in die Kurve hineingebremst wird, und ist damit sehr vorhersehbar.

Die Kawasaki Z900 ist der Honda im Grunde nicht unähnlich. Auch sie ist ab dem ersten Meter als klassisches Naked Bike zu erkennen. Sei es durch die aufrechte und dennoch sportliche Sitzposition oder das neutrale Fahrverhalten. Aber sie kommt etwas flinker und sportlicher daher. Bei der Grünen werden Lenkinputs direkter umgesetzt, und auch die Fahrwerksabstimmung ist etwas sportlicher. Aber auch die Z überrascht nie mit unvorhergesehenen Reaktionen und sorgt damit für Vertrauen. Sie lässt sich einfach fahren und unterstützt ihren Piloten auch, wenn der mal nicht mit vollem Einsatz dabei ist. Im Vergleich zu ihrer Vorgängerin wurde sie indes spürbar flinker, lässt sich nun noch einfacher von einer in die andere Schräglage werfen und machte uns darum auch viel Spass auf engen Strässchen. Auch in diesem Vergleich ordnet sie sich auf dem Spektrum Agilität bis Stabilität auf der agilen Fun-Seite gleich neben der Yamaha MT-09 ein, während Honda und Suzuki eher auf Stabilität und Sicherheit setzen.

Charakter-Frage

Die Bremsen machen bei allen vier Testkandidatinnen grundsätzlich einen guten Job, wobei sie sich bezüglich ihres Charakters schon etwas unterscheiden. Die Suzuki-Bremse benötigt dabei am meisten Input, um

Feierabend auf

Ab aufs Bike!

zwei Rädern



Moto After Work Trainings – kurz und kompakt

Unsere zweieinhalbstündigen After Work Kurse bieten dir die perfekte Gelegenheit, deine Fahrtechnik gezielt zu verbessern – kompakt, praxisnah und ideal nach einem Arbeitstag.

Ob du erste Erfahrungen auf dem Motorrad sammeln, deine Brems- und Kurventechnik optimieren oder dich auf die Prüfung vorbereiten möchtest – unsere Kurse sind für jedes Level geeignet. Auch Enduro- und Trial-Fans kommen auf ihre Kosten!

Mehr Informationen und Anmeldung:

www.training-events.ch
info.training-events@tcs.ch
Tel. 058 827 15 00





kräftig zu verzögern. Packt man zu, vernichtet auch sie den Speed rasant, aber sie will eine starke Hand. Die Kawasaki-Stopper geben sich insgesamt sehr unauffällig, was für eine Bremse immer ein sehr gutes Zeichen ist. Dafür neigt die Grüne zu etwas Aufstellmoment beim Hineinbremsen in Kurven, woran man sich aber bereits nach wenigen Bögen gewohnt hat. Die Honda verzögert souverän, bietet dabei zwar keinen absolut knackigen Druckpunkt, lässt sich aber dennoch sehr gut dosieren. Die Yamaha-Bremse ist indes am knackigsten ausgelegt und sorgt auch mit wenig Input für viel Verzögerung. Sie fordert so aber auch etwas mehr Konzentration als die anderen.

Uneinigkeit

Welche Maschine jetzt betreffend Fahrspass am besten ist, kommt sehr auf die individuellen Ansprüche an. Und so ist sich denn auch die Testcrew nicht einig in ihrem Urteil. Ein Testfahrer schwärmt vom bürigen Motor und dem stabilen Fahrverhalten der Suzuki, ein anderer fühlt sich auf der Kawasaki am wohlsten, weil die immer genau das macht, was er von ihr erwartet, ein Dritter bevorzugt die verspielte Natur der Yamaha und ein Vierter ist sich sicher, dass die Honda die Konkurrenz bei höheren Geschwindigkeiten stehen lassen würde.

Was aber absolut klar wird, ist, dass sich diese Maschinen trotz ihrer Ähnlichkeiten auf dem Papier im Fahrbetrieb doch deutlich unterscheiden, und sich eine Probefahrt also auch bei diesen Bikes absolut aufdrängt. Zudem muss auch gesagt sein, dass praktisch alle Federelemente in diesem Vergleich noch eingestellt werden können. Je nach gewählter Zug- und Druckstufe, liesse sich hier das Fahrverhalten dann auch noch etwas an die eigenen Vorlieben anpassen. Wir haben uns beim Testen aber aufs Basis-setup beschränkt.

Mit oder ohne?

Widmen wir uns zum Schluss noch kurz der Elektronik. Alle vier Testmaschinen kommen mit TFT-Displays, Connectivity und Fahrassistenzsystemen. Während die Kawasaki und die Yamaha dabei auf eine 6-Achsen-IMU und damit schräglagenabhängige Systeme

zählen können, agieren diese bei Honda und Suzuki ohne die Schräglagendaten aus einem Gyrosensor. Bei unserem Test hätte sich dieser Unterschied nie bemerkbar gemacht, alle Assistenzsysteme agierten unauffällig im Hintergrund. In Extremsituationen können Systeme mit IMU aber schlicht präziser agieren als solche ohne, sorgen also für ein zusätzliches Sicherheitsplus. Die IMU sammelt dabei Daten zur Lage und zu den Beschleunigungen des Motorrads. Daraus können Algorithmen berechnen, in welcher Fahrsituation sich das Bike gerade befindet, also ob in eine Kurve hineingebremst, beschleunigt, oder einfach gemütlich geradeaus gefahren wird. Diese Informationen ermöglichen den Systemen dann, genauer zu arbeiten, da einfach mehr Daten vorhanden sind. Auch ohne IMU kommen jedoch verschiedenste Daten zum Einsatz. Da werden dann beispielsweise Geschwindigkeit, Gasstellung, Gang, Bremsdruck oder die jeweiligen Geschwindigkeiten von Vorder- und Hinterrad analysiert, um auch ohne Gyrosensor möglichst genaue Schätzungen über den aktuellen Fahrzustand zu machen, und somit die richtigen Eingriffe in den richtigen Situationen auszulösen.

Im Auge des Betrachters

Final stünde nun noch ein Blick auf die äusseren Werte respektive die Optik dieser vier Maschinen an. Weil wir uns aber schon zu viert absolut uneinig waren, welches Design jetzt gelungen ist und welches voll daneben ging, masse ich mir hier kein Urteil an. Nur so viel: In Sachen Verarbeitung wirkt auch in der Realität keine der vier Testmaschinen billig, auch wenn sie deutlich günstiger sind als ihre noch grösseren Schwestern, die Hyper Nakeds.

Fazit:

Das Preis-Leistungs-Verhältnis der Honda ist absolut stark, aber auch die Konkurrenz von Kawasaki und Yamaha muss sich hier – trotz Leistungsnachteil auf dem Papier – absolut nicht verstecken. Auch die Suzuki weiss enorm viel zu bieten, überzeugt vor allem mit dem kräftigsten Motor im Vergleich, kostet aber auch klar mehr als die Konkurrenz.

Aggressive Gesichter haben alle vier Naked Bikes aus der oberen Mittelklasse. Abgesehen davon unterscheiden sie sich trotz Ähnlichkeiten stärker, als man annehmen könnte.

TÖFF TESTTAGE 2025

**Samstag, 26., und
Sonntag, 27. April 2025,
Derendingen SO**



Lernen durch Erleben
TCS Training & Events



Programm und Anmeldung:
www.toefftesttage.ch



BEST WESTERN

Indian Chieftain 112 und Challenger 112

Der stärkste Serien-Bagger der Welt wird noch stärker – und bekommt auf gleicher Basis ein Schwestermodell zur Seite gestellt.

— Text: Peter Schönlaub — Fotos: Arnau Puig, Werk





Coyote Country heisst der Sender auf FM 107,9, den man rund um Las Vegas (USA) empfängt – eine perfekte Untermalung für das Cruisen durch die Mojave-Wüste, entlang des Lake Mead. Erst recht, wenn Superstar Chris Stapleton seine rauchige Stimme anhebt und von Liebe, Leid und Alkohol singt – dann kann die Strasse nie zu lang, das Land nicht weit genug sein. Der Tempomat wird auf 55 Meilen eingestellt, die Stimmung auf Romantik gepolt und ab geht's Richtung Sonnenuntergang, der in der Wüste schöner ist als überall sonst.

In dieser Szenerie sind Bagger oder Tourer amerikanischer Prägung die einzig logischen Motorräder. Bequem, souverän, gross wie das Land und ehrlich wie ein T-Bone-Steak. Und natürlich gibt es hier ein Soundsystem, das dem ganzen Arrangement den letzten Schliff gibt, wie die Minze dem Mojito.

Wobei: Eigentlich wäre ja auch der Klang des Motors schon Entertainment genug. Er ist nun nämlich noch einmal besser geworden, gehaltvoller, tiefer, bassiger – und das trotz Euro5+-Norm. Es geht offenbar, wenn man sich anstrengt.

Mehr Punch dank Hubraumerweiterung

Geholfen haben mag ein wenig mehr Brennraum, aus dem nun die grossen Töne kommen. 1834 statt bislang 1768 Kubikzentimeter messen die beiden Kammern dank 2 mm mehr Bohrung; namensgebende 112 Cubic Inches sind es nach amerikanischer Zählart. Damit kann man die neuen Abgasnormen einhalten und gleichzeitig noch ein wenig mehr Power generieren: 126 statt bislang 122 PS. Auch das Drehmoment, ohnehin so stattlich wie der Mount McKinley, konnte noch einmal zulegen: von 178 auf 181,4 Nm, weiterhin bei niedrigen 3800/min.

Daneben wurde die Ausstattung weiter aufgefettet, aus einem grossen Burger ein doppelstöckiger gemacht. Bisher gab's ja schon Kurven-ABS, Schräglagen-Traktionskontrolle, Tempomat, Keyless mit Zentralverriegelung, volle Connectivity inklusive Apple CarPlay, drei Fahrmodi, einen elektrischen Windschild und vieles mehr. Nun kommen noch eine Integral-Funktion für die Bremsen, ein Berganfahr-Assistent und eine Bosch-Radareinheit am Heck dazu. Sie füttert neue Assistenzsysteme mit Daten: eine Totwinkel-Überwachung und eine zweistufige Heck-Aufprallwarnung. Zum einen bekommt der Fahrer ein Signal eingespielt, wenn ein nachfolgendes Vehikel

Der kräftige 60°-V2 PowerPlus 112 mit Flüssigkeitskühlung und über 180 Nm treibt nun sowohl die Challenger als auch die Chieftain an.

Das umfangreiche Cockpit mit 7-Zoll-Touchscreen-Display und Apple Carplay-Funktion ist auf der Chieftain näher beim Fahrer positioniert und damit einfacher bedienbar.

Die Seitenkoffer bieten mit total 68 Litern reichlich Stauraum. Über der Nummernbeleuchtung gibt es am Heck neu eine Bosch-Radareinheit für die Totwinkel-Überwachung sowie die Heck-Aufprallwarnung.

Das serienmässige Soundsystem beschallt über Boxen in der Frontver-schalung sowie den Kofferdeckeln.

Verzögert wird mit Brembo-Vierkolbenzangen, Kurven-ABS und neu ab 20 km/h auch einer Integral-Funktion.

zu wenig Abstand hält, und zum anderen wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, wenn ein Fahrzeug von hinten so schnell auffährt, dass eine Kollision droht.

PowerPlus-Aggregat für alle

Eine der grössten Änderungen auf 2025 betrifft aber das Line-up selbst. Der Bagger Chieftain und die Touringvariante Roadmaster, bislang mit dem luftgekühlten Thunderstroke-Motor unterwegs, wechseln auf die flüssiggekühlte PowerPlus-Plattform. Ähnlich wie bei Harley rollen nun vier Modelle auf identischer Basis in den Markt; einzig verbliebenes Unterscheidungsmerkmal sind die Verkleidungen: lenkerfest montiert bei Chieftain und Roadmaster, rahmenfest bei Challenger (Bagger) und Pursuit (Touring).

Dieser Unterschied klingt fürs Erste marginal, wirkt sich aber in der Fahrpraxis doch aus – und erst recht im Look. Die lenkerfeste Verkleidung der neuen Chieftain kann aufgrund der konstruktiven Voraussetzun-

Tourer Indian Roadmaster und Pursuit – Die volle Packung



Die beiden Tourer standen bei dieser Pressevorstellung als Testfahrzeuge nicht zur Verfügung. Die technische Basis mit dem neuen 112-V2 entspricht aber den getesteten Baggern. Unterschiede machen das rund 65 Liter fassende Topcase, eine etwas höhere und im oberen Bereich rundere Scheibe, seitliche Beinschützer und etwas mehr Ausstattung: Die Tourer verfügen bereits über die noch komfortableren Sitze mit Heiz- und Kühlfunktion sowie über ein Federbein am Heck, dessen Vorspannung per Knopfdruck an die Beladung angepasst werden kann.

Die zusätzliche Ausstattung hebt das Lebgewicht voll- getankt auf 423 kg (Roadmaster) bzw. 425 kg (Pursuit). Die Preise betragen jeweils ab 35 790 Franken exkl. Liefer- Nebenkosten für die Limited-Versionen und 1000 Franken mehr für die Dark Horses.

TECHNISCHE DATEN

Indian Challenger (Chieftain Power+) Limited

Motor	Flüssigkeitsgekühler 60°-V2, OHC, 4V
Hubraum (Bohrung×Hub)	1834 ccm (110×96,5 mm)
Antrieb	Mehrs.-Assist-Kupplung im Ölbad, 6 Gänge, Zahnriemen
Leistung/Verdichtung	126 PS (92,6 kW) bei k.A./11,4:1
Drehmoment	181,4 Nm bei 3500/min
Rahmen	Alu-Gussrahmen
Aufhängung vorn	USD-Gabel, 43 mm
Aufhängung hinten	Zweiarmschwinge, 1 Federbein, Vorspannung einstellbar
Federwege (vorn/hinten)	130/114 mm
Bremse vorn	2×320 mm, Vierkolbenzangen
Bremse hinten	298 mm, Zweikolben-Schwimmsattel
Reifen vorn und hinten	130/60-19 und 180/60-16
Radstand/Sitzhöhe	1668 mm/672 mm
Lenkkopf/Nachlauf	65°/150 mm
Gewicht	388 kg (332 kg) fahrfertig vollgetankt
Tank	22,7 l
Farben	Rot, Schwarz, Blau, Grün (Rot, Schwarz)
Preis	Ab Fr. 33 390.–

Die Indian Challenger mit rahmenfester Frontver-schalung wirkt noch grösser und bietet besseren Windschutz als die Chieftain.

gen deutlich kompakter gestaltet werden, was das gesamte Motorrad schlanker wirken lässt. Ausserdem hat das Team rund um den schwedischen Designer Ola Stenegard auch neue Formen für die Verkleidung gezeichnet. Sie bringen modernere Linien samt energischerem Ausdruck mit klassischem Habitus und dem gewünschten Purismus in Einklang.

Die Challenger, der Massstab

Wir beginnen dennoch mit der Challenger, dem bekannten Gesicht. Die opulente, ausladende Verklei-

dung kennen wir seit dem Debüt des avantgardistischen Modells im Jahr 2020. Damals feierte auch die moderne Plattform Premiere, die seinerzeit neue Standards in der Welt der Bagger und US-Tourer setzte: mit einem steifen, aber leichten Alu-Gussrahmen, Upside-down-Gabel, gross dimensionierten Brembo-Bremsen und schräglagen-sensitiven Assistenzsystemen. Und natürlich mit dem modernen PowerPlus-Motor samt Flüssigkeitskühlung, Vierventiltechnik und je einer oben liegenden Nockenwelle pro Zylinder.

Wie richtig man damals lag, das lässt sich heute noch erfahren. Die Challenger ist weiterhin ein Massstab in diesem Segment, hinsichtlich des Motors, speziell aber beim Fahrwerk, das sich souverän und ausgewogen zeigt, die stattliche Masse von 388 Kilo vollgetankt fest im Griff hat – und trotzdem komfortabel bleibt. Auch das Einlenkverhalten, der Schräglagenwechsel, die Bremsstabilität sind überraschend für alle, die beim Blick auf das Datenblatt und auf die schiere Grösse des Bikes zuerst die Stirn runzeln.

Souveräner Auf- und Antritt

Und dann erst der Motor! Der Bursche hat tatsächlich noch einmal an Souveränität zugelegt, beherrscht den Spagat zwischen relaxtem Cruisen und kraftvollem Antritt besser als alle anderen Antriebe dieser Klasse. Er wirkt wie ein Grizzly im Designeranzug, der dich mit gepflegten Umgangsformen umhegt, dir aber jederzeit mit seiner Pranke in den Allerwertesten treten könnte.

In der Realität bedeutet das: Der PowerPlus 112 nimmt ab 1500 Umdrehungen sogar im sechsten Gang sauber das Gas an und beschleunigt ruckfrei durch. Umgekehrt dreht er auch im oberen Drehzahlbereich beherrscht bis über 6000/min, unterlegt von einem zornigen Klangteppich, auf dem man reitet wie ein Fakir, der sich in die falsche Weltregion verirrt hat. Unterm Strich: Der PowerPlus ist noch engagierter geworden, bietet noch mehr Power, Charakter, Charisma – hat noch grössere Reserven, wenn man mit wenigen Umdrehungen auf der Monsterwelle des Drehmoments reitet. Und in jeder Phase spürt man den Herzschlag des Motors: Er ist immer präsent, mit Sound und Vibes, ohne auf langen Distanzen je zu nerven.

Auch die Bremsen machen einen guten Job. Klar, für vehemente Verzögerungen oder gar Notbremsungen muss man Hebel und/oder Fusspedal beherrscht bedienen, aber dann lassen sich die beiden Bagger gut einfangen und bleiben kompromisslos stabil. Die neue Integral-Funktion ist bei Betätigung von nur einer Bremse klar spürbar, zeigte bei unserer Testfahrt aber keinerlei unerwünschte Nebeneffekte. Bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h ist der «Integral-Effekt» übrigens aufgehoben, da arbeiten die Bremsen unabhängig voneinander.

Auch die Assistenzsysteme haben die ihnen zugedachte Aufgabe erfüllt, zumindest soweit wir dies testen konnten. Totwinkel-Assistenten sind ja mittlerweile bekannt und zuverlässig, für den Sinn des Zu-nahe-Auffahrwarners fehlt uns allerdings die Fantasie. Eine ohnehin nicht sonderlich gut wahrnehmbare Warnmeldung am Display nervt mehr, als sie nützt, weil: Was soll man denn bitteschön machen, wenn einer den Mindestabstand nicht einhält? Winken? Rechts ranfahren? Ihm davonrasen und eine Strafe riskieren? Man kann die Funktion freilich auch ausschalten.



LIVE THE LEGEND.

OPEN HOUSE AM 12. APRIL 2025



Our road. Our rules. Let's ride.

Gebaut für die Strasse, gemacht für das Abenteuer. Teste jetzt die 2025er Modelle und sei beim ersten Open House der Saison bei Deinem H-D® Händler dabei!



TESTRIDE TODAY



Chieftain: lenkerfeste Verschalung

All das Geschriebene gilt dank gemeinsamer Basis für Chieftain und Challenger. Aber es gibt, wie erwähnt, auch Unterschiede, die von der abweichenden Verkleidung herrühren. Die schlanker geschnittene Front der Chieftain führt dazu, dass man sich insgesamt auf einem kompakteren Motorrad wähnt; auch die Instrumente sind, weil näher, noch eine Spur besser ablesbar und bedienbar. Auch beim Fahren macht sich die direkt am Lenker montierte Verkleidung bemerkbar. Es sind Nuancen, aber durch das Gewicht direkt an der Gabel kommen Verwerfungen am Asphalt, speziell im Low-Speed-Bereich, direkter durch. Auch beim Einlenken in schnelleren Passagen wirkt die Chieftain nicht ganz so präzise und leichtfüssig wie die Challenger – obwohl deren Verkleidung um rund 6 kg mehr wiegt.

Beim Fahren sind es Nuancen – nicht aber bei der Aerodynamik. Dadurch, dass die Verkleidung der Challenger vor allem im unteren Bereich breiter ausfällt, fällt der Windschutz für den Fahrer deutlich besser aus. Bei der Chieftain wird der Helm zwar auch sehr gut aus dem Fahrtwind genommen – der elektrischen Scheibe sei Dank! –, aber der Oberkörper ist verwirbelten Winden ausgesetzt, die unter der Verkleidung durchschlüpfen. Diese Wirbelwinde mag man im Sommer als angenehm empfinden, in der Kälte und/oder bei Regen ist der bessere Schutz der Challenger aber von Vorteil; ebenso, wenn man mit Jethelm ohne Visier unterwegs ist.

Ein weiterer kleiner Bonus der Challenger: zwei grössere Staufächer an den Seiten, eines davon mit Stromversorgung. Die Chieftain bietet immerhin an der Oberseite ein sehr schmales Handfach, ebenfalls mit Energiequelle.

Apropos Stauraum: Die beiden Bagger bieten ja ein Volumen von gesamt 68 Litern in den Seitenkoffern. Für längere Touren kann der Stauraum mit einem 45-Liter-Topcase erweitert werden. Es ist schmaler und kompakter als jenes der Tourer und soll in wenigen Minuten montiert und demontiert werden können.

MEINE MEINUNG

PETER SCHÖNLAUB

«Ein imposantes Gesamtbild»



Bagger amerikanischer Prägung folgen ihren eigenen Gesetzen. Kampfgewicht, Schräglagenfreiheit oder Fassungsvermögen der Seitenkoffer treten bei diesen Geräten in den Hintergrund. Hier stehen Design, Charakter, Sound und Vibes ganz klar an erster Stelle. Bereits in diesen Disziplinen können sich die neuen Indians selbstbewusst jedem Vergleich stellen. Zieht man dann auch noch Funktionalität, Performance und Fahrspass mit ein, ergibt sich ein imposantes Gesamtbild, das man nun sogar in zwei Schattierungen bekommt. Die Wahl daraus zu treffen, bleibt die einzige Qual. Der Rest ist Genuss.

Dieses kleinere Topcase ist eines von vielen Zubehöerteilen, die Indian für die neuen PowerPlus-Modelle konfektioniert hat. Das Angebot an alternativen Scheiben, Sitzen, Rückenlehnen ist gross, dazu kommen noch viele behübschende Abdeckungen, Upgrades für das Soundsystem, Kurvenlicht, Heizgriffe... und nicht zu vergessen: Wer dunkle Oberflächen Chrom vorzieht, der kann für 1000 Franken Aufpreis zu einer Dark-Horse-Variante greifen.

Die Vision ist klar: Am Ende soll jeder seine eigene Erscheinungsform für den Ritt in den Sonnenuntergang bekommen. Cowboys wissen: Kein Pferd gleicht dem anderen.

Fazit:

Mit dem Umzug auf die PowerPlus-Plattform macht die Chieftain einen gewaltigen Schritt in die Moderne. Dass sie dabei der klassischen Formensprache treu bleibt, lässt sie umso charmanter wirken. Gemeinsam mit der Challenger stellt sie nun dank weiterer Updates klar und überzeugend den Führungsanspruch in dieser Liga.



Der PowerPlus 112 ist noch engagierter geworden und hat noch grössere Reserven, wenn man mit wenigen Umdrehungen auf der Drehmoment-Monsterwelle reitet.»

PETER SCHÖNLAUB



FASZINATION MOTORRAD SCHWEIZ

SICHERE DIR DEIN PERSÖNLICHES ABO
UND PROFITIERE VON UNSERER
EXKLUSIVEN PRÄMIE



Als **Geschenk** zu deinem neuen Abo erhältst du zwei High-End-Reinigungsprodukte von S100, zur Verfügung gestellt von Erny Fahrzeugtechnik.



1 Motorrad-Schnellreiniger

1 Premium-Mikrofasertuch



NEU für Abonnenten:

Membercard mit vielen Rabatten – von Bekleidung bis Fahrtrainings

Bestelle jetzt das Magazin MOTO.CH
im Jahresabonnement für nur Fr. 130.– (14 Ausgaben)

ABO-BESTELLUNG:

www.moto.ch/abo oder Telefon +41 58 344 95 41

E-Mail: abo.motoch@galledia.ch

CFMoto 700MT

GÜNSTIG ODER BILLIG?



6490 Franken – diese Zahl musste ich mir während des Tests der CFMoto 700MT immer wieder in Erinnerung rufen. Denn für so wenig Geld gibt es kaum vergleichbare Motorräder. Hie und da erinnerte mich aber auch die 700MT ganz selbstständig an ihren tiefen Preis ...

— Text: Patrick Schiffmann — Fotos: Werk

Als Reiseenduro mit rund 700 ccm Hubraum und knapp 70 PS für unter 6500 Franken, steht die CFMoto 700MT aktuell allein da. Die Kawasaki Versys 650 gibt's ab 9290 Franken, die Suzuki V-Strom 650 ist ab 9495 Franken zu haben, und auch wenn man bereit ist auf Hubraum zu verzichten und zur Honda NX500 greift, muss man mit 8290 Franken mehr hinblättern als für die Chinesin. Selbst wenn wir uns die Konkurrenz aus Asien anschauen, hebt sich die CFMoto klar ab. Die Moto Morini X-Cape 650 gibt's ab 8590 Franken, die Benelli TRK 702 liegt bei 8799 Franken und sogar die Royal Enfield Himalayan mit ihrem 450er-Motor ist mit 6990 Franken teurer.

Neben dem günstigen Preis wirbt die 700MT mit ihrer erwachsenen Optik sowie einer äusserst umfangreichen Serienausstattung um die Gunst der

preisbewussten Reiseenduro-Kundschaft. ABS und Traktionskontrolle sind dabei genauso mit an Bord wie ein TFT-Display mit Connectivity, Reifendruckkontrolle, Heizgriffe und Heissattel, Handschützer, Kofferhalter und USB-Ladebuchsen. Da sind Features serienmässig, die sich oft sogar bei Flaggschiff-Modellen im Zubehörkatalog befinden. Kaum zu glauben, dass die Kalkulation bei diesem Preis aufgeht.

Bekannte Technik

Werfen wir einen Blick auf die zentrale Hardware der CFMoto, gibt's dann erste Anzeichen, wie die Chinesen diese Maschine so günstig anbieten können. Im Herzen werkelt der altbekannte 693 ccm Reihen-zweizylinder, der bereits in älteren CFMoto-Modellen seinen Dienst tat, und sich technologisch stark an



Gefällt uns

- ⊕ Unschlagbarer Preis
- ⊕ Serienausstattung
- ⊕ Komfortable Ergonomie

Gefällt uns weniger

- ⊖ Wenig spritziger Motor
- ⊖ Relativ schwer



Auch Schotterpisten meistert die 700MT problemlos, mit nur 150 / 148 mm Federweg wurde sie aber klar für die Strasse gebaut.

Wird die Strasse schlechter, ist sie dann auch nicht mehr ganz so bequem.

noch deutlich älterer Technologie anderer Marken bedient. Angesichts dessen verwundert es denn auch nicht, dass der klassische Gegenläufer (180° Zündfolge) aus knapp 700 Kubik «nur» 68 PS und 60 Nm Drehmoment generiert. Zusammen mit dem Stahlrahmen, den ausgewachsenen Dimensionen und der voluminösen Verschalung dürfte der Motor dabei ein Faktor für das relativ hohe Gewicht von 240 Kilo (fahrfertig) sein. Im Vergleich zur Vorgängerin mit 17-Zoll-Vorderrad wurde die neue 700MT dabei satte 22 Kilo schwerer, wobei hier sicher auch die sehr umfangreiche Serienausstattung – unter anderem mit Motorschutzbügeln und -Platte sowie Kofferhaltern – mit reingespielt hat. Und auch die hübschen Speichenräder dürften nicht gerade leicht sein.

Die Federelemente sorgen für 150 mm vorn respektive 148 mm Federweg hinten. Mit einstellbarer Zug- und Druckstufe an der Gabel und einstellbarer Vorspannung und Zugstufe am Federbein vermögen sie zumindest auf dem Papier zu überzeugen. Und auch die beiden Vierkolbenzangen an der Front lassen auf viel Potenzial hoffen.

Zugänglich

So viel zur Theorie. Nun ist es Zeit für unsere Testfahrt in der hügeligen portugiesischen Algarve. Beim ersten Aufsteigen macht sich die tiefe Sitzhöhe von lediglich 800 mm direkt bemerkbar. Weil der Sattel aber relativ breit geschnitten ist, komme ich mit 170 cm Körpergrösse trotzdem nur mit beiden Fussballen gleichzeitig zu Boden. Für eine Reiseenduro ist die 700MT in puncto Schrittbogenmass aber durchaus zugänglich. Dafür dürfte der Kniewinkel für grosse Piloten etwas eng ausfallen, für mich passt er ganz gut. Insgesamt sitze ich sehr gerade auf der CFMoto. Dabei wirken Display und Scheibe ungewöhnlich weit entfernt. Ein Blick aufs Profil bestätigt den Verdacht: Der Sattel befindet sich relativ nahe am Hinterrad,

der Lenker ist nach hinten gekippt und der Tank eher lang. Ergonomisch ist das kein Problem, wird aber noch Auswirkungen auf die Fahrdynamik haben.

Beim Losrollen durch besiedeltes Gebiet gibt sich die 700MT bequem. Die Gasannahme – die war bei früheren CFMotos oft ein Kritikpunkt – ist zwar nicht butterzart, aber dennoch vorhersehbar. Nur in sehr langsamen Spitzkehren im ersten und zweiten Gang lohnt es sich, fürs Gasanlegen die Kupplung zu Hilfe zu nehmen. Bei diesen langsamen Tempi gibt sich die Fahrwerksabstimmung komfortabel und auch der breite, gut gepolsterte Sattel verspricht Langstrecken-Tauglichkeit.

Der Windschutz ist bei Schweizer Landstrassentempo einwandfrei, das TFT-Display gut ablesbar, der Zweizylinder zurückhaltend, aber präsent. Sitz- und Griffheizung sorgen für angenehme Wärme am kühlen Morgen. Dies ist ein Moment, in dem ich mir in Erinnerung rufen muss, dass all das neu ab Werk unter 6500 Franken kostet. Echt beeindruckend.

Leistungsgewicht

Wir biegen ein ins praktisch unbewohnte Hinterland der Algarve und finden uns im Kurvengewirr wieder. Im Vergleich zu den neueren, breiteren Strassen noch weiter südlich, sind die Wege hier oft schmal und die Asphaltqualität divers. Das bedeutet auch, dass wir meist mit Geschwindigkeiten unterwegs sind, die auch in der Schweiz noch erlaubt wären. Dabei geht's auch immer wieder mal steil bergauf und wieder runter. Grade, wenn Höhenmeter gewonnen werden, zeigen sich erste Schwächen der in die Jahre gekommenen Motorplattform. Die 68 PS Spitzenleistung und 60 Nm Maximal-Drehmoment kämpfen im steileren Gelände bei der Beschleunigung der 240-Kilo-Maschine mit der Schwerkraft. Es geht immer anständig vorwärts, sportliche Höhenflüge sind von der CFMoto 700MT aber nicht zu erwarten.

Der Motor ist ein alter Bekannter. Sitzheizung und Griffheizung als Standardausstattung gibt's sonst oft auch für deutlich mehr Geld nicht.



Die Vibrationen des Gegenläufers mit einer Ausgleichswelle halten sich dabei in Grenzen, sind aber dennoch hochfrequenter und darum für die meisten Piloten «nerviger» als jene der aktuell meist eingesetzten Twins mit 270°-Zündfolge. Wirklich mühsam werden die aber erst bei konstant hohen Tempi von über 120 km/h, wie wir sie bei der Rückkehr über die Autobahn erleben durften.

Einstellbar heisst nicht besser

Beim zügigen Kurvenritt über die in die Jahre gekommenen Asphaltbänder mit Bremswellen und kleineren bis mittleren Schlaglöchern erinnert mich die CFMoto dann ein erstes Mal von sich aus an ihren tiefen Preis. Während sie sich bei gemütlicherem Tempo und besseren Strassen noch von ihrer komfortablen Seite zeigte, gibt sie diese schnellen Schläge nun relativ direkt an den Fahrer weiter. Auch die Einstellschrauben am Fahrwerk helfen hier nur wenig weiter, was – neben dem günstigen Preis – darauf schliessen lässt, dass die Dämpfung hier mit simplen Nadelventilen ohne parallel geschaltete Shimstacks generiert wird. Ohne zu weit in die Fahrwerkstechnik abdriften zu wollen, führt das zu einer progressiven Dämpfungskurve, die dann eben dazu führt, dass das Fahrwerk bei Kompressionen und grösseren Bodenwellen zwar bequem ist, bei schnelleren Schlägen aber an den Anschlag kommt. Das ist bei einem Bike für diesen Preis und ohne wirkliche Offroad-Ambitionen natürlich auch nicht anders zu erwarten. Trotzdem finde ich den Hinweis wichtig, dass ein Federelement, nur weil es externe Einstellmöglichkeiten bietet, nicht besser sein muss als eines ohne Stellschrauben.

Wo die Einstellbarkeit des Fahrwerks dann aber wieder hilft, ist bei der dynamischen Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad. Weil der Sattel der CFMoto 700MT relativ weit hinten positioniert ist, fühlt sich das Vorderrad im Standard-Setup nämlich ziemlich entkoppelt an. Das liegt vor allem daran, dass es räumlich schlicht weit weg vom Fahrer posi-

MEINE MEINUNG

PATRICK SCHIFFMANN «Vernunft oder Emotion»



Egal, was ich an der MT700 zu kritisieren habe, für den Preis ab 6490 Franken gibt es aktuell schlicht nichts Vergleichbares neu zu kaufen. Suchte ich ein Reise- respektive Alltags-Motorrad zum günstigen Preis, stünde die CFMoto darum relativ weit oben auf meiner Liste. Denn ist man eher im «Fortbewegungsmodus» unterwegs, macht die 700MT einen Superjob. Sie ist bequem, zugänglich, enorm gut ausgestattet und macht bis zu einem gewissen

Tempo auch in den Kurven absolut Spass. Erst wenn es in die sportlichere Richtung geht, da wo dann der Spass und die Geschwindigkeit im Vordergrund stehen, zeigen sich die Schwächen der günstigen Maschine, weshalb sie für mich dann doch nicht die Richtige wäre, schlecht ist sie deshalb aber nicht.

tioniert ist, mit etwas mehr Vorspannung und weniger Zugstufendämpfung hinten, können wir das durch mehr dynamisches Gewicht auf der Front aber etwas kompensieren. So oder so lädt die 700MT aber eher zum entspannten Kurven-Surfen, als zum animierten Kurven-Wetzen ein. Bei gemässigtem bis zügigem Tempo macht sie dabei einen guten Job und viel Spass, bei ambitionierterer Gangart kommt sie dann aber an ihre Grenzen.

Fazit:

Die 700MT ist ein zugängliches und günstiges Alltags-Motorrad zum unschlagbaren Preis. Wer den Töff grundsätzlich primär als Mittel zum Zweck ansieht und die gebotenen Features gegen den Preis aufwiegt, findet mit ihr den praktisch perfekten Töff. Wer aber vor allem auf Fahrspass aus ist, muss bei der CFMoto jedoch ein paar Kompromisse eingehen.

TECHNISCHE DATEN

CFMoto 700MT

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder, DOHC, 4V
Hubraum (Bohrung x Hub)	693 ccm (83 x 64 mm)
Antrieb	Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	68 PS (50 kW) bei 9500/min / 11,6 : 1
Drehmoment	60 Nm bei 6000/min
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Aufhängung vorn	43-mm-USD-Gabel, voll einstellbar
Aufhängung hinten	1 Federbein, Vorspannung und Zugstufe einstellbar
Federwege (vorn/hinten)	150/148 mm
Bremse vorn	2 x 320 mm, Vierkolbenzangen
Bremse hinten	240 mm, Einkolben-Schwimmsattel
Reifen vorn und hinten	110/80-19 und 150/70-17
Radstand / Sitzhöhe	1445 mm / 800 mm
Lenkkopf / Nachlauf	k.A.
Gewicht	240 kg fahrfertig vollgetankt
Tank	20 l
Farben / Verfügbarkeit	Schwarz, Weiss-Blau, ab 2. Quartal 2025
Preis	Ab Fr. 6490.–



Die preisgünstige CF Moto 700MT lädt zum gemütlichen Kurvenswingen ein.



LESERREISEN & EVENTS



TÖFF-TESTTAGE DERENDINGEN SO – DAS ULTIMATIVE TESTWOCHENENDE!

An den Töff-Testtagen stehen die aktuellsten Modelle aller namhaften Hersteller zur Testfahrt bereit. Plus: Einsteigerparcours für Interessierte ohne Führerschein.

26.–27.04.2025

Preis ab CHF 35.–



PERU-MOTORRADABENTEUER: SIEBEN UNTERSCHIEDLICHE TOUREN

Peru, das drittgrösste Land Südamerikas bietet Vielfalt: von der Pazifikküste über Wüsten bis hin zu Andenpässen über 4000 m und dem Urwald.

Diverse Daten 2025 & 2026

Preis ab CHF 4100.–



VON DUBAI NACH OMAN: MOTORRADTRAUMROUTE

Von Dubai bis Oman: Eine Motorradreise durch endlose Wüsten, spektakuläre Berge und faszinierende Städte.

09.–18.11.2025 /

22.–31.03.2026 / 08.–17.11.2026

Preis ab CHF 5380.–



GARDEN ROUTE ADVENTURE: MOTORRADTOUR DURCH SÜDAFRIKA

Biken durch Südafrikas schönste Regionen – erlebe die Garden Route und das wilde Karoo hautnah!

12.–23.11.2025 / 19.–29.03.2026

Preis ab CHF 5160.–



ALBANIEN EXPLORER: MOTORRAD, NATUR & GESCHICHTE

Eine Motorradreise durch das unbekannte Juwel Europas – atemberaubende Panoramen, einsame Strassen und lebendige Kultur!

20.–27.09.2025 /

09.–16.05.2026 / 19.–26.09.2026

Preis ab CHF 2970.–



THAILAND MOTORRADRUNDREISE – INS LAND DES LÄCHELNS

Eine unvergessliche Motorradtour durch das Kurvenparadies Chiang Mai erwartet dich. Kaum ein anderes Land empfängt Motorradfahrer so herzlich und gastfreundlich wie Thailand.

22.01.–06.02.2026

Preis ab CHF 5880.–



MONGOLEI: MOTORRADABENTEUER IM LANDE DSCHINGIS KHANS

Erlebe die ultimative Motorradtour durch die Mongolei – Sanddünen, Gebirge und grenzenlose Freiheit auf zwei Rädern!

05.–18.08.2026

Preis ab CHF 7880.–



BIKEN IM HIMALAYA: LADAKH & DIE HÖCHSTEN PÄSSE

Erlebe das ultimative Motorradabenteuer im Himalaya – auf Royal Enfields über die höchsten Pässe Ladakhs!

13.–25.09.2026

Preis ab CHF 3820.–



ARGENTINIEN AUF ZWEI RÄDERN: MOTORRADABENTEUER PUR!

Von der pulsierenden Metropole Buenos Aires bis zu den Anden – entdecke Argentinien auf einer unvergesslichen Motorradreise!

04.–17.10.2026

Preis ab CHF 6960.–

3 MAL 2

Youngtimer – Suzuki GT 750



Was für ein einmaliges Triebwerk: Drei Zylinder, die im Zweitakt arbeiten und von einem Wassermantel umgeben sind. Das gibt es nur bei dieser über 50-jährigen Suzuki.

— Text & Fotos: Roger Sperandio

Noch vor den technischen Leckerbissen

springt einem die zuckersüsse Farbgebung ins Auge. Mit dem hier sichtbaren, originalen «Candy Laverder» zeigten die Japaner 1972 ungekannten Mut zur Extrovertiertheit. Auch die beiden anderen Farbvarianten («Candy Jackal Blue» und «Candy Yellow Ochre») könnten genauso von durchgeknallten US-Autobauern aus dieser Zeit stammen. Der Verdacht liegt nahe, dass LSD damals bei den Designverantwortlichen als unterstützendes Supplement zur Kreativität ziemlich verbreitet sein musste.

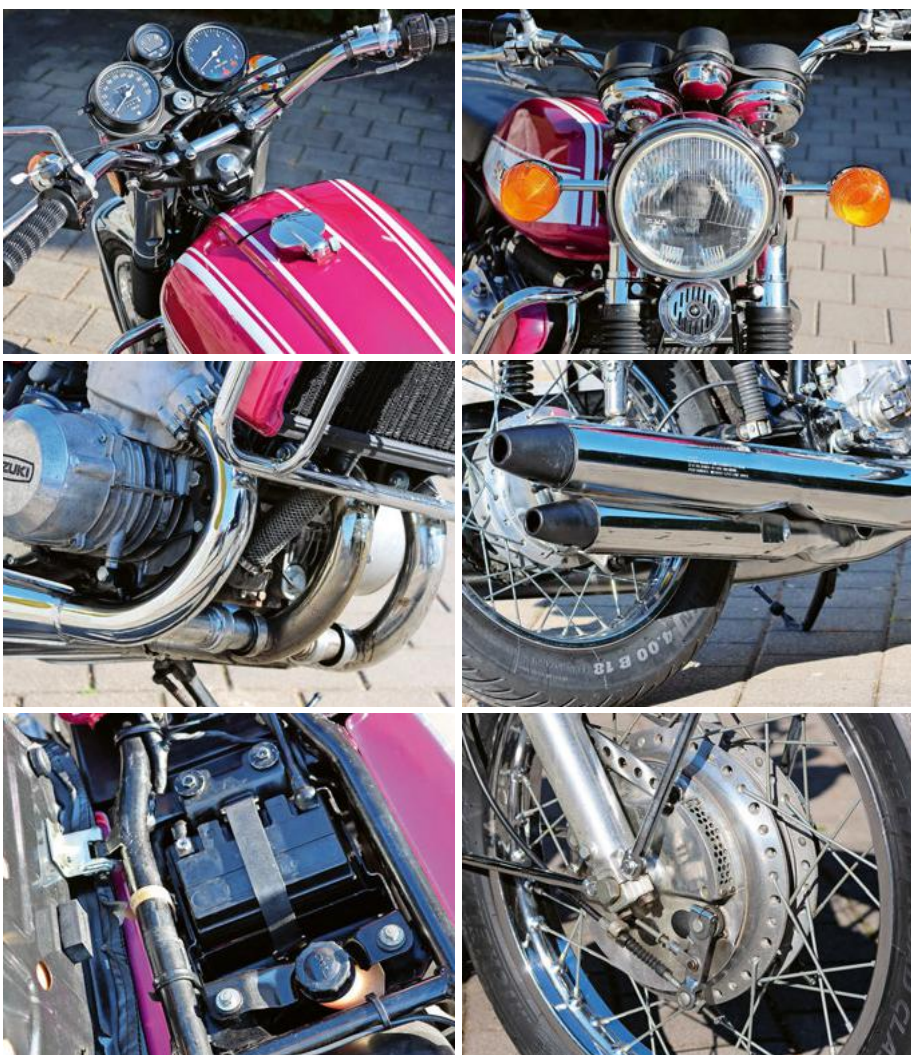
Doch zurück ins Hier und Jetzt. Vor uns steht eine sehr rare GT 750 aus dem ersten Modelljahr, was unschwer an der wunderschönen Doppel-Trommelbremse am Vorderrad zu erkennen ist. Bereits ein Jahr später wurde eine wirkungsvollere Doppelscheiben-Bremsanlage verbaut. Mit fortlaufender, aber

stets moderater Modellpflege blieb diese Suzuki bis 1977 im Programm.

Vor gut 50 Jahren waren Motorräder mit 750 ccm eine echte Ansage, und entsprechend gab es eine vielfältige Auswahl an Antriebskonzepten. Honda hatte die viel gelobte CB 750 Four im Sortiment, aus England kamen die markigen Parallel-Twins von Triumph, Norton oder BSA, die Italiener verbauten kompakte V2-Motoren in ihre sportlichen Modelle von Ducati und Moto Guzzi. Trotz aller Unterschiede verbanden die oben genannten Bikes drei Gemeinsamkeiten: gerade Zylinderzahl, vier Takte und Luftkühlung. Diese Attribute stellte Suzuki auf den Kopf und schuf mit dem Motor ihrer GT 750 etwas Einmaliges.

Purer Zweitakter

Wenn man live vor dieser Suzuki steht, beeindruckt (nebst der knalligen Farbe) ihre Grösse. Das ist ein echtes Big Bike mit satten 233 kg Trockengewicht. Es gibt zwar viele stilvolle Details zu entdecken, doch die gesamte Formgebung erscheint eher schlicht-elegant. Bei der ersten Sitzprobe bestätigten sich die stattlichen Ausmasse, und es entsteht ein gewisses Gefühl der Erhabenheit. Gestartet wird der Motor



Souveräne und bequeme Sitzposition dank breitem Lenker. Hübsche und funktionale Rundinstrumente. In den 1970ern war die Hupe noch ein stilvolles und durchaus herzeigbares Bauteil. Der Krümmer des mittleren Zylinders mündet in einer Gabelung. Die vier Endrohre entlassen ungewohnt satten Zweitakt-Sound. Unter dem klappbaren Sattel: Der Öltank für die Getrenntschmierung. Die Doppel-Trommelbremse ist ein optischer Leckerbissen, sie war in ihrer Wirkung der Power und dem Gewicht der GT 750 von 1972 jedoch nicht gewachsen.

bequemlichkeitshalber elektrisch per Knopfdruck, doch für den Notfall ist auch ein Kickstarter verbaut. Mit etwas Unterstützung vom manuellen Choke knattert der von «Kaiser Motorcycles» (Bad Ragaz) perfekt eingestellte Dreizylinder sofort los. Ein ungewohnter Klang dringt ins Ohr, denn einerseits hört man sofort das Zweitakten, andererseits tönt dieses dann ungewöhnlich tief und satt. Keine Frage, da steckt sechsmal mehr Hubraum drin, als bei den gewohnten 125er-Zwiebackfräsen.

Die Japanerin braucht ein paar Minuten Fahrzeit, bis sie auf Betriebstemperatur ist und schön rund läuft. Dann jedoch beschert einem die GT 750 ein unvergleichliches Fahrgefühl. Im Motorradgehirn ist abgespeichert, dass Zweitakter für ordentlichen Vortrieb gedreht werden müssen, doch hier ist das Gegenteil der Fall. Schon deutlich unterhalb von 3000/min schiebt der Triple sehr direkt und wie vom Gummiband gezogen unwiderstehlich vorwärts. Oben raus gibt es zwar keinen Nachbrenner-Effekt, doch der Schub hält einfach unbeirrt bis zum Drehzahlbegrenzer an.

Die verhältnismässig lang übersetzten fünf Gänge passen hervorragend zu dieser Charakteristik, und beim Blick auf den Tacho ist es immer wieder erstaunlich, welches Tempo man innert kurzer Zeit

Der Wasserbüffel



Die Suzuki GT 750 wird auch liebevoll «Wasserbüffel» genannt. Der erste Teil dieses Kosenamens ist näherliegenderweise abgeleitet von der Wasserkühlung, die Anfang der 70er-Jahre im Töffbau kaum verbreitet war. Dieses technische Highlight zeigte die Japanerin sogar stolz auf der Seitenabdeckung. Der «Büffel» stammt vom imposanten Durchzugsvermögen, denn der Zweitaktmotor lieferte über den gesamten Drehzahlbereich büffelartige Kraft. Demzufolge wurde die homogene Suzuki auch nicht als supersportliches Modell angepriesen, sondern eher als sehr flotter, umgänglicher Tourer. Im Gegensatz dazu war die gleichzeitig gebaute Kawa H2 Mach IV, auch mit einem 750er-Dreizylinder-Zweitakter ausgestattet (jedoch luftgekühlt), deutlich sportlicher. Sie hatte mehr Leistung, weniger Gewicht, erreichte aber nicht Suzukis Standfestigkeit.

aufgenommen hat. Spätestens beim Griff in die Trommelbremse wird einem die Geschwindigkeit bewusst. Ross und Reiter werden zwar langsamer, doch dieses Missverhältnis von Beschleunigungs- zu Verzögerungsvermögen hat was von einer (äusserst unterhalt-samen) Todesfalle. Nein, ganz so schlimm ist es nicht, doch vorausschauende Achtsamkeit ist definitiv gefragt. Zudem sollte die hintere Bremse stets zur Mitarbeit motiviert werden, denn der Zweitakter bietet von Natur aus kaum ein Motorbremsmoment.

TECHNISCHE DATEN

Suzuki GT 750 (1972)

Motor	Zweitakt-Dreizylinder-Reihenmotor, flüssigkeitsgek.
Hubraum (Bohrung x Hub)	738 ccm (70 x 64 mm)
Antrieb	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, 5 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	67 PS (50 kW) bei 6500/min / 6,7:1
Drehmoment	75 Nm bei 5500/min
Rahmen	Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen
Aufhängung vorn	Telegabel
Aufhängung hinten	Stereofederbeine
Bremse vorn	Doppel-Trommelbremse
Bremse hinten	Trommelbremse
Reifen vorn und hinten	3.25-19 und 4.00-18 Zoll
Radstand / Sitzhöhe	1470 mm / 760 mm
Lenkkopf / Nachlauf	k.A.
Gewicht	233 kg trocken
Tank	17 l
Aktueller Marktpreis	Ab ca. Fr. 8000.-; je nach Jahrgang und Zustand

Partner:

Moto
Scout24
www.motoscout24.ch

Inserieren Sie Ihre Privat-Occasionen jetzt auch online und parallel im Magazin.

30 TAGE AB NUR CHF 89.–

Occasionen

KAUFEN VERKAUFEN

APRILIA



APRILIA SL 1000 Falco I.E., 2001, 22'080 km, rot mét., CHF 4'500.–, Tel. 079 608 75 15.

BMW

BMW C EVOLUTION Long Range, 2020, 6'800 km, schwarz mét., CHF 9'000.–, Tel. 079 957 75 05.

BMW Exclusive, 2016, 29'700 km, anthrazit, CHF 11'000.–, Tel. 078 793 71 39.



BMW F 700 GS ABS, 2016, 4'320 km, silber, CHF 7'300.–, Tel. 044 546 65 08.

BMW F 800 ST, 2012, 39'550 km, schwarz, CHF 3'900.–, Tel. 076 559 77 91.

BMW F 850 GS (35kW), 2023, 27'500 km, schwarz, CHF 10'000.–, Tel. 078 249 88 84.



BMW F 900 GS, 2024, 559 km, gelb, Gar. 36 Mt., CHF 14'000.–, Tel. 079 658 55 93.



BMW GS, 2021, 7'500 km, blau, CHF 8'200.–, Tel. 079 427 91 32.

BMW K 1600 B, 2022, 12'500 km, braun mét., Gar. 36 Mt., CHF 18'900.–, Tel. 079 408 54 56.



BMW K 1600 GT, 2012, 97'000 km, rot, CHF 7'900.–, Tel. 079 447 31 26.



BMW K 1600 GT, 2013, 47'440 km, schwarz, CHF 8'000.–, Tel. 079 273 52 74.

BMW K 1600 GTL, 2016, 14'500 km, blau, CHF 12'000.–, Tel. 079 701 43 02.



BMW K 1600 GTL, 2022, 2'358 km, blau, Gar. 36 Mt., CHF 21'900.–, Tel. 079 372 12 26.



BMW K 75 S, 1988, 54'000 km, schwarz, CHF 4'700.–, Tel. 079 591 05 00.



BMW R 100, 1980, 500 km, grau, CHF 21'500.–, Tel. 081 516 66 46.

BMW R 1200 GS ABS, 2010, 63'500 km, grau, CHF 6'300.–, Tel. 044 546 16 70.

BMW R 1200 GS ABS, 2018, 23'000 km, blau, CHF 15'000.–, Tel. 078 790 89 55.



BMW R 1200 R ABS, 2018, 19'400 km, braun, CHF 10'100.–, Tel. 079 699 67 36.

BMW R 1250 R ABS, 2019, 12'800 km, braun mét., CHF 12'900.–, Tel. 079 699 67 36.



BMW R 1200 GS Adventure ABS, 2012, 60'807 km, schwarz, CHF 8'000.–, Tel. 079 464 06 94.



BMW R 1250 GS, 2023, 9'000 km, weiss mét., Gar. 36 Mt., CHF 19'500.–, Tel. 079 139 27 42.

BMW R 1250 R, 2020, 13'166 km, schwarz mét., CHF 15'990.–, Tel. 079 459 29 02.



BMW R 1300 GS, 2024, 1'050 km, blau, CHF 24'999.–, Tel. 076 455 00 00.

BMW R 1300 GS, 2024, 1'580 km, weiss, Gar. 24 Mt., CHF 20'900.–, Tel. 078 836 44 36.



BMW R 18 Transcontinental, 2022, 6'500 km, mehrfarbig, CHF 18'777.–, Tel. 079 170 60 70.



BMW R 80, 1986, 1'000 km, anthrazit mét., CHF 16'900.–, Tel. 076 384 44 88.



BMW R nineT, 2021, 4'977 km, schwarz, CHF 12'900.–, Tel. 076 305 49 48.

BMW R nineT ABS, 2015, 32'000 km, schwarz, CHF 8'950.–, Tel. 079 571 02 02.



BMW R nineT Racer ABS, 2017, 6'804 km, schwarz mét., CHF 9'250.–, Tel. 075 800 02 22.



BMW R nineT Scrambler ABS, 2018, 26'400 km, silber mét., CHF 8'900.–, Tel. 076 227 33 85.



BMW R60 Seitenwagen, 1964, 87'000 km, schwarz, CHF 13'900.–, Tel. 079 281 92 50.

BMW R60/6, 1974, 59'000 km, grau, CHF 9'000.–, Tel. 079 227 07 23.

BMW S 1000 R ABS, 2015, 7'098 km, rot, CHF 9'900.–, Tel. 079 739 23 79.



BMW S 1000 R, 2023, 1'300 km, rot, CHF 14'599.–, Tel. 079 915 05 17.

BUELL

BUELL XB125 Lightning, 2006, 30'000 km, gelb, CHF 4'440.–, Tel. 076 778 40 94.

BULLIT



BULLIT Spirit 125, 2022, 500 km, grün, CHF 2'499.–, Tel. 079 696 28 45.

CF MOTO



CF MOTO UForce 1000 EPS, 2024, 50 km, beige, CHF 25'500.–, Tel. 079 702 92 72.

DUCATI



DUCATI Diavel 1200 Carbon, 2012, 17'500 km, schwarz, CHF 8'200.–, Tel. 076 682 38 22.



DUCATI Diavel 1260 S Black&Steel, 2023, 980 km, schwarz, Gar. 36 Mt., CHF 23'900.–, Tel. 079 644 79 79.



DUCATI GT 1000, 2007, 29'000 km, rot, CHF 9'500.–, Tel. 079 124 41 47.



DUCATI Hypermotard 950 (35kW), 2022, 3'200 km, rot, CHF 11'500.–, Tel. 076 824 86 96.



DUCATI Monster 1200 R, 2016, 6'300 km, bordeaux, CHF 12'990.–, Tel. 076 701 14 99.



DUCATI Monster 696M ABS, 2011, 22'000 km, rot, CHF 3'900.–, Tel. 079 208 57 84.



DUCATI Monster 797, 2019, 12'925 km, weiss, CHF 5'800.–, Tel. 079 614 09 01.

DUCATI Monster 821 ABS Stripe, 2015, 13'300 km, rot, CHF 6'900.–, Tel. 078 715 00 33.

DUCATI Monster SP 937 ABS Termignoni, 2023, 6'100 km, rot, Gar. 24 Mt., CHF 11'450.–, Tel. 078 406 97 36.



DUCATI Multistrada V4 Pikes Peak Radar – günstigste Preis in der Schweiz – viel Zubehör neue Reifen ab Service, 2023, 5'000 km, rot mét., Gar. 48 Mt., CHF 26'900.–, Tel. 079 284 15 15.

DUCATI Panigale 1199 S ABS, 2012, 8'000 km, schwarz, CHF 15'900.–, Tel. 079 342 64 01.

DUCATI Panigale 959, 2017, 24'000 km, rot, CHF 9'999.–, Tel. 079 881 82 34.



DUCATI Panigale V2, 2020, 16'000 km, rot, CHF 12'900.–, Tel. 079 798 81 25.



DUCATI Paul Smart 1000 LE, 2005, 12'000 km, silber, CHF 35'000.–, Tel. 079 325 07 68.



DUCATI Scrambler 1100 Dark Pro, 2021, 1'650 km, schwarz, CHF 10'500.–, Tel. 079 500 62 34.

DUCATI Scrambler 800 Full Throttle, 2020, 3'400 km, gelb, CHF 8'500.–, Tel. 034 516 57 06.

DUCATI Scrambler 800 Icon, 2015, 3'900 km, gelb, CHF 5'500.–, Tel. 079 743 93 57.

DUCATI Scrambler 803 Desert Sled, 2021, 2'500 km, mehrfarbig, CHF 13'500.–, Tel. 034 516 49 74.



DUCATI Streetfighter 848, 2014, 27'000 km, rot, CHF 6'990.–, Tel. 062 516 77 49.



DUCATI Streetfighter V4 S, 2021, 5'000 km, schwarz mét., 208 PS, Gar. 72 Mt., CHF 22'400.–, Tel. 078 873 32 43.

DUCATI ST4s 996 SportTouring, 2001, 56'500 km, rot, CHF 4'444.–, Tel. 076 446 00 79.

HARLEY-DAVIDSON



HARLEY-DAVIDSON 1200x, 2017, 4'500 km, schwarz, CHF 16'900.–, Tel. 079 332 73 83.



HARLEY-DAVIDSON Breakout, 2021, 1'800 km, grün mét., CHF 39'900.–, Tel. 079 216 09 89.



SIMPLY THE BEST

MOTORRAD

Testurteil Ausgabe 07/2020

TESTSIEGER SEHR GUT

DR. O. K. WACK
S100 Weißes Ketten Spray 2.0

NEUER SPRAYER:
• EINFACHER
• SPARSAMER



DAS BEWÄHRTE
Bester Verschleißschutz bei jedem Wetter

ALCAR | ERNY
YOUR WHEEL PARTNER FAHRZEUGTECHNIK

Alte Frauenfelderstrasse 9
CH - 8542 Wiesendangen
052 337 21 21 info@alcar-erny.ch

HARLEY-DAVIDSON Custombike by Bündner-Bike – Komplettumbau, 2004, 30'000 km, grau mét., CHF 29'900.–, Tel. 079 907 11 90.

HARLEY-DAVIDSON Electra Glide, 1974, 41'500 km, rot, CHF 16'500.–, Tel. 071 516 38 15.



HARLEY-DAVIDSON FLFBSANV Fat Boy Anniversary 114 ABS, 2020, 3'800 km, schwarz mét., CHF 32'900.–, Tel. 021 502 36 25.



HARLEY-DAVIDSON FLFBS Fat Boy 114, 2021, 4'400 km, schwarz, CHF 23'900.–, Tel. 079 326 49 87.



HARLEY-DAVIDSON FLFBS Fat Boy 114, 2022, 3'898 km, schwarz, Gar. 12 Mt., CHF 23'800.–, Tel. 071 911 29 11.

Moto Scout24
www.motoscout24.ch



HARLEY-DAVIDSON FLFBS Fat Boy 114, 2023, 300 km, schwarz, Gar. 48 Mt., CHF 39'900.–, Tel. 078 874 87 93.

HARLEY-DAVIDSON FLHR Road King 107, 2021, 10'950 km, schwarz, CHF 17'900.–, Tel. 021 502 22 52.

HARLEY-DAVIDSON FLHRD Road King Classic 107 ABS, 2018, 13'800 km, mehrfarbig mét., CHF 19'998.–, Tel. 079 304 93 94.

HARLEY-DAVIDSON FLHRS, 2007, 50'000 km, schwarz, CHF 8'700.–, Tel. 079 683 56 42.

HARLEY-DAVIDSON FLHTCUTGANV Tri Glide Ultra Anniversary, 2018, 21'000 km, anthrazit mét., CHF 25'500.–, Tel. 079 202 06 06.



HARLEY-DAVIDSON FLHTCUTG Tri Glide Ultra, 2013, 24'500 km, braun, CHF 19'800.–, Tel. 027 301 69 55.



HARLEY-DAVIDSON FLHTK Electra Glide Ultra Limited, 2014, 43'000 km, gold, CHF 13'000.–, Tel. 079 350 94 64.



HARLEY-DAVIDSON FLHTK Electra Glide Ultra Limited 114, 2021, 15'927 km, schwarz, CHF 26'100.–, Tel. 032 516 19 89.

HARLEY-DAVIDSON FLHXS Street Glide Special 107 ABS, 2018, 4'500 km, schwarz, CHF 22'900.–, Tel. 076 743 29 03.



HARLEY-DAVIDSON FLHXS Street Glide Special 114, 2020, 19'499 km, braun, Gar. 24 Mt., CHF 26'500.–, Tel. 079 230 81 93.



HARLEY-DAVIDSON FLSTF FATBOY UMBAU, 2003, 68'878 km, schwarz, CHF 32'500.–, Tel. 079 335 55 10.



HARLEY-DAVIDSON FLSTFB Fat Boy Special ABS, 2011, 12'676 km, schwarz, CHF 16'990.–, Tel. 079 652 23 59.

HARLEY-DAVIDSON FLSTN Softail Deluxe ABS, 2013, 45'000 km, mehrfarbig mét., CHF 12'750.–, Tel. 079 711 18 18.



HARLEY-DAVIDSON FLS Softail Slim ABS, 2013, 23'132 km, grün mét., CHF 11'000.–, Tel. 079 654 0116.



HARLEY-DAVIDSON FLSTC Softail Classic, 1993, 4'500 km, schwarz, CHF 10'000.–, Tel. 079 429 67 73.



HARLEY-DAVIDSON FLSTFB Fat Boy Special ABS, 2011, 30'000 km, schwarz, CHF 14'450.–, Tel. 079 619 37 46.

Moto Scout24
www.motoscout24.ch



HARLEY-DAVIDSON FLSTFI Fat Boy, 2007, 34'701 km, grau mét., CHF 8'900.–, Tel. 079 403 80 63.



HARLEY-DAVIDSON FLSTSB Cross Bones, 2008, 39'000 km, schwarz, CHF 13'900.–, Tel. 079 213 78 06.



HARLEY-DAVIDSON FLTSE Softail Convertible ABS CVO, 2012, 47'838 km, anthrazit mét., CHF 19'000.–, Tel. 079 693 48 79.



HARLEY-DAVIDSON FLTRX ROAD GLIDE Umbau 23" Vorderrad, Heckumbau etc., 2017, 16'745 km, schwarz, CHF 37'500.–, Tel. 079 335 55 10.



HARLEY-DAVIDSON FXBR Breakout 107 ABS, 2018, 13'000 km, grau, CHF 18'900.–, Tel. 077 458 21 01.

HARLEY-DAVIDSON FXBRS Breakout 114 ABS, 2020, 24'000 km, schwarz, CHF 38'900.–, Tel. 079 751 63 83.



HARLEY-DAVIDSON FXDB Dyna Street Bob ABS, 2013, 14'325 km, rot mét., CHF 11'000.–, Tel. 075 899 96 99.

HARLEY-DAVIDSON FXDB Street Boy, 2011, 21'230 km, schwarz, CHF 13'100.–, Tel. 079 667 59 30.

HARLEY-DAVIDSON FXDF Dyna Fat Bob 103 ABS, 2015, 27'830 km, schwarz mét., CHF 15'100.–, Tel. 027 200 37 87.



HARLEY-DAVIDSON FXDRS 114 ABS, 2020, 2'500 km, grau, CHF 25'900.–, Tel. 077 458 21 01.

HARLEY-DAVIDSON FXDRS 114 ABS, 2020, 7'500 km, braun mét., CHF 21'900.–, Tel. 079 798 79 64.

HARLEY-DAVIDSON FXLRS Low Rider S 114 ABS, 2020, 4'231 km, schwarz, CHF 16'600.–, Tel. 061 516 71 70.

HARLEY-DAVIDSON FXRS Low Glide, 1982, 27'000 km, schwarz, CHF 14'000.–, Tel. 079 438 45 06.

HARLEY-DAVIDSON FXRS Low Glide, 1982, 27'000 km, schwarz, CHF 14'000.–, Tel. 079 438 45 06.



HARLEY-DAVIDSON FXRST Low Rider El Diablo 117, 2023, 3'850 km, rot, Gar. 48 Mt., CHF 29'850.–, Tel. 079 834 39 00.



HARLEY-DAVIDSON FXSB Breakout 103 ABS, 2014, 10'500 km, weiss, CHF 19'900.–, Tel. 079 372 98 24.

HARLEY-DAVIDSON FXSB Breakout 103 ABS, 2015, 25'000 km, grau mét., CHF 17'900.–, Tel. 079 682 61 66.

HARLEY-DAVIDSON FXSB Breakout 103 ABS, 2016, 4'022 km, schwarz, CHF 34'900.-, Tel. 079 664 28 76.



HARLEY-DAVIDSON FXSB Breakout 103 ABS, 2017, 6'950 km, schwarz, CHF 20'500.-, Tel. 079 223 36 06.



HARLEY-DAVIDSON Live Wire, 2020, 6'731 km, orange mét., Gar. 60 Mt., CHF 15'900.-, Tel. 079 854 74 50.



HARLEY-DAVIDSON Touring 49 WL, 1949, 1'927 km, rot, CHF 28'000.-, Tel. 081 516 32 26.

HARLEY-DAVIDSON VRSC, 2016, 19'000 km, anthrazit mét., CHF 39'000.-, Tel. 079 770 16 68.



HARLEY-DAVIDSON VRSCA V-Rod 1200, 2002, 13'000 km, silber, CHF 9'000.-, Tel. 079 174 37 07.



HARLEY-DAVIDSON VRSCA V-Rod A 300, 2005, 24'000 km, weiss, CHF 21'000.-, Tel. 076 275 10 34.

HARLEY-DAVIDSON VRSCAW V-Rod ABS, 2008, 29'050 km, schwarz, CHF 7'599.-, Tel. 079 795 22 15.



HARLEY-DAVIDSON VRSCDX Night Rod Special ABS, 2013, 13'000 km, schwarz mét., CHF 19'999.-, Tel. 076 592 11 02.



HARLEY-DAVIDSON VRSCDX Night Rod Special ABS, 2015, 1'500 km, rot, CHF 32'900.-, Tel. 079 266 08 37.



HARLEY-DAVIDSON VRSCF V-Rod Muscle ABS, 2014, 24'400 km, orange mét., CHF 10'500.-, Tel. 075 501 99 99.



HARLEY-DAVIDSON XG 750 Street, 2016, 5'900 km, schwarz, CHF 5'900.-, Tel. 041 516 05 74.

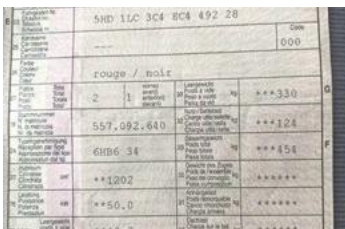


HARLEY-DAVIDSON XL 1200 C Sportster Custom ABS, 2017, 9'200 km, schwarz, CHF 8'200.-, Tel. 078 941 53 35.



HARLEY-DAVIDSON XL 1200 L Sportster Low, 2006, 48'000 km, rot, CHF 6'000.-, Tel. 081 516 54 75.

HARLEY-DAVIDSON XL 1200 X Forty Eight, 2011, 8'250 km, schwarz, CHF 8'900.-, Tel. 079 620 57 40.



HARLEY-DAVIDSON XL 1200 X Forty Eight ABS, 2014, 7'500 km, orange mét., CHF 9'249.-, Tel. 076 510 75 69.



Moto Scout24



HARLEY-DAVIDSON XLH 1200 Sportster, 1995, 45'000 km, weiss, CHF 7'800.-, Tel. 079 472 83 56.

HARLEY-DAVIDSON XLH 883, 1996, 13'500 km, grün mét., CHF 3'950.-, Tel. 079 646 91 39.

HONDA



HONDA CB 500 F, 2021, 4'650 km, blau mét., CHF 4'750.-, Tel. 031 516 27 41.



HONDA CB 550 F, 1982, 56'000 km, schwarz, CHF 2'999.-, Tel. 079 340 91 54.

HONDA CBR 600 RR Limited Edition, 2009, 27'000 km, blau, CHF 9'100.-, Tel. 079 894 54 09.



HONDA CX 500 C, 1982, 75'000 km, rot, CHF 2'200.-, Tel. 079 379 02 56.



HONDA GL 1800 A Goldwing De Luxe, 2013, 96'709 km, grau, CHF 10'000.-, +423-7916962.



HONDA GL 1800 A Goldwing De Luxe, 2013, 96'709 km, grau, CHF 10'000.-, +423-7916962.



HONDA GL 1800 DA Goldwing DCT, 2018, 8'500 km, bordeaux mét., CHF 21'000.-, Tel. 079 954 84 35.



HONDA VF 750c, 1997, 15'000 km, grau, CHF 2'600.-, Tel. 021 502 22 54.



HONDA VT 750 C Shadow, 1999, 15'500 km, schwarz, CHF 2'500.-, Tel. 079 000 00 00.

HUSQVARNA

HUSQVARNA 310 TE I.E, 2011, 5'900 km, weiss, CHF 2'200.-, Tel. 044 546 26 93.

HUSQVARNA 701 Supermoto (35kW), 2022, 6'600 km, weiss, CHF 9'900.-, +423-7837385.

HUSQVARNA FE 350, 2022, 2'714 km, weiss, CHF 8'200.-, Tel. 079 408 63 02.



HUSQVARNA Svartpilen 401, 2022, 3'619 km, schwarz, CHF 4'500.-, Tel. 079 959 30 37.



HUSQVARNA Svartpilen 701 ABS, 2020, 7'175 km, schwarz, CHF 8'000.-, Tel. 079 937 54 79.

HUSQVARNA Vitpilen 401, 2020, 5'500 km, weiss, CHF 3'700.-, Tel. 076 331 50 24.

INDIAN



INDIAN 439 Veteranenfahrzeug, 1939, 41'220 km, rot, CHF 69'000.-, Tel. 076 755 29 01.



INDIAN Big Chief 1200 Veteranenfahrzeug, 1938, 16'900 km, rot, CHF 39'000.-, Tel. 076 755 29 01.

INDIAN FTR 1200 S, 2020, 5'070 km, schwarz mét., CHF 8'700.–, Tel. 079 548 81 60.



INDIAN Scout Bobber, 2022, 850 km, schwarz, CHF 19'888.–, Tel. 079 585 93 93.

KAWASAKI



KAWASAKI Z 900, 2020, 12'734 km, schwarz, CHF 8'000.–, Tel. 079 574 26 46.

KAWASAKI ER-6 f ABS, 2012, 8'620 km, schwarz, CHF 4'750.–, Tel. 078 808 85 87.

KAWASAKI Ninja 125 ABS, 2021, 9'800 km, blau, CHF 4'800.–, Tel. 079 435 61 10.



KAWASAKI Ninja 650 ABS, 2017, 40'000 km, schwarz, CHF 4'500.–, Tel. 079 276 59 52.

KAWASAKI Z 1000 Black Edition ABS, 2013, 24'000 km, schwarz, CHF 6'500.–, Tel. 079 850 00 27.

KAWASAKI Z 1000 R Edition Performance ABS, 2019, 11'000 km, mehrfarbig, CHF 11'500.–, Tel. 076 320 52 79.



KAWASAKI Z 1000 SX ABS, 2011, 20'644 km, grün mét., CHF 7'000.–, Tel. 076 652 97 06.

KAWASAKI Z 650 ABS (35kW), 2019, 3'100 km, grün, CHF 6'690.–, Tel. 079 281 00 25.

KAWASAKI Z900, 2021, 1'800 km, grün, CHF 8'000.–, Tel. 079 614 40 31.

KAWASAKI Z 900 (70kW), 2021, 6'500 km, schwarz, CHF 7'490.–, Tel. 026 302 21 32.

KAWASAKI ZR-7, 2000, 60'968 km, bordeaux mét., CHF 1'450.–, Tel. 052 500 64 60.

KTM



KTM 1190 Adventure ABS.EDS.TPMS, 2013, 56'200 km, orange, CHF 5'200.–, Tel. 079 263 40 50.

KTM 1190 Adventure ABS.EDS.TPMS, 2013, 69'000 km, orange, CHF 5'000.–, Tel. 077 432 79 81.



KTM 1290 Super Duke R, 2018, 25'500 km, mehrfarbig, CHF 9'200.–, Tel. 079 693 90 73.



KTM 1290 Super Duke R, 2020, 20'765 km, weiss, CHF 8'900.–, Tel. 075 989 99 99.

KTM 1290 Super Duke R, 2021, 3'200 km, orange, CHF 15'850.–, Tel. 079 961 90 02.

KTM 390 Duke, 2022, 100 km, grau, CHF 5'500.–, Tel. 079 815 06 18.



KTM 690 Duke III, 2008, 28'100 km, orange, CHF 3'390.–, Tel. 079 101 62 31.

KTM 690 Enduro R, 2014, 69'000 km, orange, CHF 3'999.–, Tel. 079 405 60 37.



KTM 990 Supermoto T, 2009, 44'500 km, orange mét., CHF 5'300.–, Tel. 079 440 22 77.

MOTO GUZZI



MOTO GUZZI California EV, 2001, 33'000 km, bordeaux, CHF 6'800.–, Tel. 079 327 65 22.



MOTO GUZZI V7 III Stone S, 2020, 5'200 km, schwarz, CHF 5'150.–, Tel. 079 138 13 22.

MV AGUSTA

MV AGUSTA Brutale 750 S, 2004, 8'825 km, rot, CHF 4'990.–, Tel. 078 318 33 38.

MV AGUSTA F3 800 RC Reparto Corse, 2017, 15'000 km, mehrfarbig, CHF 13'500.–, Tel. 079 714 07 49.

MV AGUSTA F3 800 RC Reparto Corse, 2017, 1'500 km, weiss, CHF 14'500.–, Tel. 079 203 88 28.

PIAGGIO

PIAGGIO, 1971, 29'500 km, gelb, CHF 6'500.–, Tel. 044 546 44 84.

PIAGGIO Vespa GTR 125, 1974, 44'611 km, gelb, CHF 6'900.–, Tel. 079 397 43 00.



PIAGGIO Vespa GTS 300 Racing Sixties ABS, 2022, 3'600 km, grün mét., CHF 5'900.–, Tel. 079 544 64 34.

ROYAL ENFIELD



ROYAL ENFIELD BULLET 350, 1962, 2'700 km, anthrazit, CHF 3'000.–, Tel. 079 334 89 28.



ROYAL ENFIELD Super Meteor 650 Interstellar, 2023, 2'000 km, grün mét., Gar. 24 Mt., CHF 9'200.–, Tel. 079 748 59 48.

SMC (SM)



SMC (SM) MBX 720 4x4, 2013, 3'300 km, weiss, CHF 5'700.–, Tel. 079 378 98 63.

SUZUKI



SUZUKI DL 1000 V-Strom K4-K7, 2008, 23'500 km, schwarz, CHF 3'700.–, Tel. 079 273 66 73.

SUZUKI Edition, 2018, 14'215 km, blau, CHF 7'100.–, Tel. 079 611 09 44.



SUZUKI GSR 750 ABS Moto GP, 2017, 30'000 km, blau mét., CHF 5'800.–, Tel. 079 904 60 35.

SUZUKI GSX-R 1000 K8, 2009, 31'000 km, schwarz, CHF 9'900.–, Tel. 076 759 59 89.



SUZUKI Intruder M 1800 VZR Custom, 2012, 15'029 km, schwarz mét., CHF 8'000.–, Tel. 043 996 52 44.



SUZUKI Suzuki GS 750 Cafe Racer, 1977, 52'000 km, grün, CHF 11'900.–, Tel. 055 516 60 47.

TM

TM Tm 85 smc, 2020, 20 km, blau, CHF 5'500.–, Tel. 076 584 90 33.

TRIUMPH

TRIUMPH Bonneville 1200 Bobber Gold line, 2022, 4'000 km, rot, CHF 11'500.–, Tel. 044 546 27 04.



TRIUMPH Bonneville 900 i T 100, 2011, 19'000 km, weiss, CHF 8'900.–, Tel. 078 752 33 33.



TRIUMPH Bonneville SE 900 i, 2013, 15'000 km, schwarz, CHF 6'700.–, Tel. 079 120 74 00.



TRIUMPH Bonneville T120 ABS, 2017, 5'000 km, schwarz mét., CHF 6'900.–, Tel. 044 546 51 44.



TRIUMPH Bonneville T120 Black, 2020, 14'850 km, schwarz, CHF 9'300.-, Tel. 079 473 32 31.



TRIUMPH Bonneville T120 Black, 2020, 2'786 km, schwarz, CHF 8'999.-, Tel. 078 830 48 88.



TRIUMPH Scrambler 900, 2014, 15'900 km, grau, CHF 12'800.-, Tel. 079 311 89 08.



TRIUMPH Speed Triple RS 1050 ABS, 2020, 21'500 km, weiss, CHF 8'500.-, Tel. 076 568 78 24.



TRIUMPH Speed Twin, 2023, 3'100 km, rot, Gar. 48 Mt., CHF 11'000.-, Tel. 062 516 88 77.

TRIUMPH Speedmaster 900 i, 2011, 19'842 km, schwarz, CHF 7'200.-, Tel. 079 251 94 95.



TRIUMPH Street Twin 900 Gold Line, 2021, 4'020 km, schwarz, CHF 9'500.-, Tel. 079 361 02 75.



TRIUMPH Thruxton R 1200 i ABS, 2016, 11'500 km, silber, CHF 10'500.-, Tel. 079 937 89 63.



TRIUMPH Thruxton TFC1200 i ABS, 2019, 3'400 km, schwarz, CHF 17'900.-, Tel. 079 422 71 23.

TRIUMPH Thunderbird LT ABS, 2017, 42'000 km, weiss, CHF 9'750.-, Tel. 079 209 21 59.

TRIUMPH Thunderbird Storm 1700 ABS, 2011, 36'800 km, schwarz, CHF 9'200.-, Tel. 076 431 12 34.



TRIUMPH Thunderbird Storm 1700 ABS, 2012, 16'388 km, grau mét., CHF 8'700.-, Tel. 079 744 08 10.

URAL



URAL Sportsman EFI, 2015, 34'500 km, orange, CHF 10'500.-, Tel. 078 724 16 03.

WALZWERK



WALZWERK BMW Schizzo, 2019, 7'400 km, silber, CHF 21'200.-, Tel. 044 546 73 28.

YAMAHA



YAMAHA Fazer 8 ABS, 2012, 25'230 km, weiss, CHF 4'500.-, Tel. 079 103 12 18.



YAMAHA MT-07 (35KW), 2022, 700 km, grau, CHF 7'400.-, Tel. 078 870 90 96.

YAMAHA MT-07 ABS, 2019, 4'950 km, blau, CHF 6'300.-, Tel. 079 847 94 75.



YAMAHA MT-07 ABS (35KW), 2020, 7'000 km, grau mét., CHF 7'000.-, Tel. 079 630 73 14.



YAMAHA MT-09, 2021, 10'700 km, blau, CHF 8'800.-, Tel. 079 642 72 12.



YAMAHA MT-09 SP, 2021, 3'500 km, schwarz, CHF 8'700.-, Tel. 079 449 39 27.

YAMAHA MT-10 ABS, 2018, 19'600 km, schwarz, CHF 8'700.-, Tel. 079 704 25 03.



YAMAHA T-MAX Tech-Max XP 560, 2022, 11'048 km, mehrfarbig, CHF 12'500.-, Tel. 079 293 67 85.

Moto Scout24
www.motoscout24.ch



YAMAHA V-MAX 60 Anniversary, 2016, 2'500 km, schwarz, CHF 27'900.-, Tel. 079 403 80 63.



YAMAHA V-MAX 60 Anniversary, 2016, 3'738 km, gelb, CHF 28'000.-, Tel. 079 710 27 85.



YAMAHA XJ 6 N ABS, 2013, 3'000 km, grau mét., CHF 4'960.-, Tel. 079 464 27 48.



YAMAHA X-Max 300 Tech Max, 2022, 3'375 km, grau, Gar. 48 Mt., CHF 7'200.-, Tel. 079 170 40 51.



YAMAHA X-Max 300 Tech Max ABS, 2020, 4'100 km, schwarz, CHF 5'490.-, Tel. 062 516 29 42.



YAMAHA XSR 900 80 Black, 2021, 7'300 km, schwarz mét., CHF 8'280.-, Tel. 079 540 58 30.

YAMAHA XVS 1100 A Drag Star Classic, 2006, 8'650 km, violett, CHF 8'490.-, Tel. 077 261 17 79.



YAMAHA XVS 1100 Drag Star, 1999, 19'700 km, weiss mét., CHF 9'800.-, Tel. 079 787 81 45.



YAMAHA YZF-R6, 2011, 27'000 km, schwarz, CHF 15'500.-, Tel. 078 735 55 48.



YAMAHA YZF-R6, 2014, 10'646 km, weiss, CHF 6'900.-, Tel. 076 340 75 10.

DIE TECHNISCHE FRAGE



Reifen verletzt. Was nun?

Frage: Ich muss irgendwo eine Scherbe erwisch haben, und jetzt hat die Lauffläche einen Schnitt. Muss ich den Reifen ersetzen?

Antwort: Die Bewertung eines «verletzten» Reifens sollte man grundsätzlich der professionellen Werkstatt überlassen. Generell gilt: Wenn noch ausreichend Gummi auf der Lauffläche vorhanden und die Verletzung nicht tief ist – die Reifenstruktur bzw. Karkasse also noch intakt ist –, kann problemlos weitergefahren werden (siehe linkes Bild; im Zweifel mit der Spreizzange behutsam nachschauen). Ist die Karkasse verletzt oder gar perforiert, sodass es zum Druckverlust kommt, muss der Reifen ersetzt werden. Von einer Reifenreparatur (Bild rechts) raten wir entschieden ab, weil Töf-Reifen gegenüber Autoreifen viel komplexere Kräfte verarbeiten müssen. Eine Reparatur ist dann okay, wenn zwecks Reifenersatz bei langsamer Fahrt die nächste Werkstatt angesteuert wird. — DC

Und ihr? Brennt auch euch eine technische Frage unter den Nägeln? Dann zögert nicht und stellt sie uns, indem ihr eine Mail (gerne auch mit Bild) an moto@galledia.ch schreibt.

Lehrstuhl für Mobilität

Mobilität und Wissenschaft an der HSG St. Gallen — Die Universität St.Gallen (HSG) und der einflussreiche Automobil-Importeursverband «auto-schweiz» haben eine Fördervereinbarung zur Finanzierung eines «Lehrstuhls für Mobilitätsmanagement» unterzeichnet. Der Aufbau der



Forschungseinrichtung soll zentrale Themen wie die Mobilität der Zukunft wissenschaftlich ergründen und begleiten. auto-schweiz stellt dafür stolze 2,68 Millionen Franken zur Verfügung. Hintergrund sind die weltweit grossen Transformationen bei Digitalisierung, Elektrifizierung oder Automation. Diese bieten ein enormes Potenzial für künftige Geschäftsmodelle, bergen aber auch Risiken für etablierte Strukturen, etwa im

Fahrzeughandel oder der Mobilität. «Die HSG ist eine der innovativsten Wirtschaftsuniversitäten in Europa», betont auto-schweiz-Präsident Peter Grünenfelder. «Unsere Zusammenarbeit ist also nichts als konsequent. Mit dem Lehrstuhl für Mobilität erhält die Automobilwirtschaft eine fundierte wissenschaftliche Begleitung.» — ML

aprilia®

AARGAU

► **Keller-Motos**
Motos und Zubehör
Industriestrasse 17
5301 Siggenthal
Tel. 056 281 13 13
www.keller-motos.ch
info@keller-motos.ch

BERN

► **Moto Kaufmann Lyss**
Verkauf, Eintausch,
Vermietung, usw.
Grosser Bekleidungsshop
Südstrasse 3 (Industrie Süd)
3250 Lyss
Tel. 032 384 33 51
www.moto-kaufmann-lyss.ch
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch



BERN

► **Moto Kaufmann Lyss**
DUCATI Zubehör Shop
DUCATI Bekleidungs Shop
Südstrasse 3 (Industrie Süd)
3250 Lyss
Tel. 032 384 33 51
www.moto-kaufmann-lyss.ch
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch

ST. GALLEN

► **Ducati Rheintal – Baumgartner Motos GmbH**
Staatsstrasse 91
9463 Oberriet
Tel. 071 761 17 22
www.baumgartner-motos.ch
ducati@rheintal.ch

► **Seliner Corse**
Biltnerstrasse 41
8718 Schänis
Tel. 055 615 13 65
www.seliner-corse.ch
info@seliner-corse.ch

MOTOCROSS WOHLN 5./6. APRIL 25



ST. GALLEN

► Moto-Show AG

Honda World Store
Bistro Big Chief
Innerfeld 31
9606 Bütschwil SG
Tel. 071 982 82 00
www.motoshow-ag.ch
info@motoshow-ag.ch

ZÜRICH

► Honda-Keller GmbH

Ivan Eberle
Honda Motorräder & Roller
Seewadel
8494 Bauma
Tel. 052 386 12 18
www.honda-keller.ch
toeff@honda-keller.ch

► Schlatter Motorräder AG

Wülflingerstrasse 393
8408 Winterthur
Tel. 052 222 78 58
www.schlatter-motorrad.ch
schlatter.moto@bluewin.ch

ZUG

► TT Töff Garage Truttmann AG

Alte Steinhäuserstrasse 44
6330 Cham
Tel. 041 741 36 36
www.tt-toeff.ch
info@tt-toeff.ch



ZÜRICH

► KMS Racing AG

Tobelstrasse 21
8632 Tann
www.kms-racing.ch
racing@kms-racing.ch

FRÜHLINGSAUSSTELLUNG

5. & 6. April 2025

Samstag, 9–17 Uhr, Sonntag, 10–17 Uhr

- Testen der neuen Modelle wie: CB1000, Hornet oder NT1100
- 10 % auf das gesamte Bekleidungs-sortiment

Mit Festwirtschaft

geführt vom Landfrauenverein
Buhwil-Neukirch-Schweizersholz



Freitag, 4.4.2025:
Feierabend-Bar
ab 16 Uhr

Sonntag, 6.4.2025, um 11 Uhr

2-Rad-Gottesdienst mit Segnung, mit Angelo Fässler,
Jugendarbeiter Neukirch und Schönholzerswilen
Sängerrunde am Nollen



Jakob Motorräder, 071 622 66 90,
Amriswilerstrasse 63, 8570 Weinfelden



ANGEPASSTER GEHÖRSCHUTZ FÜR BIKER

Mit dem individuell angepassten Gehörschutz Elacin Drive erleben Sie das kraftvolle Geräusch des Motors und Ihre Umgebung in optimalem Klang.

Für maximalen Fahrgenuss unterwegs.

20% RABATT

FÜR ALLE MOTO.CH-MEMBERCARD-BESITZER!*

SCANNEN SIE DEN QR-CODE & SPAREN SIE!

*Angebot gültig für Elacin RC Drive bis 31.08.2025



Gehörschutz und Kommunikation im Lärm
audioprotect.ch



KELLER MOTOS

Einladung zu unseren

Test-Days

Teste kostenlos dein Traummotorrad

Samstag / Sonntag, 12. / 13. April,
9.00–16.00 Uhr

sowie

Freitag, 9. Mai, 9.00–18.00 Uhr und
Samstag, 10. Mai, 9.00–16.00 Uhr

- Benzingespräche unter Gleichgesinnten
- Musik, Wurst vom Grill, Aktionen
- **10% Rabatt** auf alles (ausser Motorräder)

Das ganze Keller-Motos-Team freut sich
auf deinen Besuch!



Keller Motos
Industriestrasse 17, 5301 Siggental-Station
+41 56 281 13 13, www.keller-motos.ch

www.keller-motos.ch



Motocross-Star der Frühzeit

Nachruf Albert Courajod (1932 – 2025) — Im hohen Alter von 93 Jahren verstarb im Februar dieses Jahres der erfolgreichste Schweizer Motocross-Fahrer der 1950er und 1960er Jahre, Albert Courajod. Der in Genf geborene Courajod startete seine Karriere 1952, er wurde von 1954 bis 1958 fünfmal in Folge Schweizermeister der 500er-Klasse. Sein Vater Antonin war auf der Strasse ein begeisterter Seitenwagenfahrer gewesen und



führte eine Vertretung mit britischen Ariel-Motorrädern. So sass Klein-Albert bereits als Dreikäsehoch mit seiner Mutter im Seitenwagen, während der Vater am Lenker sass. Als junger Erwachsener eröffnete der gelernte Mechaniker in Plan-les-Ouates bei Genf sein Fachgeschäft «Cycles et Motos Albert Courajod». Diese Adresse wurde besonders beim jungen Motorradvolk beliebt. Als Anfang der 1950er Jahre der Motocross-Sport populär wurde, stieg auch Courajod mit einer AJS 350 ein. Seine grossen Erfolge fuhr er ab 1954 mit einer Ariel 500 ein, bevor er in die Seitenwagenklasse wechselte und dort bis 1974 mit den Grossen seiner Zeit – etwa Lu-

bers / Noten, Haller / Haller, Grogg / Martinez, van Heugten / Steenbergen und Bollhalder / Sauter – um die Wette fuhr. Auch nach seinem Rücktritt 1974 (im Alter von immerhin 42 Jahren) blieb der sympathische Genfer dem Motocross-Sport verbunden. — EC

Kawasaki

AARGAU

► **Eichenberger Zweirad-Sport**
Bernstrasse 115
4852 Rothrist
Tel. 062 794 20 02
www.zweirad-sport.ch
info@zweirad-sport.ch

► **Keller-Motos**
Industriestrasse 17
5301 Siggenthal Station
Tel. 056 281 13 13
www.keller-motos.ch
info@keller-motos.ch

► **Moto-Tech Schweiz AG**
Industriestrasse 19
5036 Oberentfelden
Tel. 062 842 88 80
www.mototech.ch
info@mototech.ch
[Instagram: mototech.ch](https://www.instagram.com/mototech.ch)

APPENZELL AR

► **Hanel Motos**
Dorf 29,9063 Stein
Tel. 071 367 13 79
www.hanel-moto.ch
hanel@bluewin.ch

ST. GALLEN

► **Moto Center West AG**
Zürcherstrasse 499
9015 St. Gallen
Tel. 071 310 00 30
www.moto-center-west.ch
info@moto-center-west.ch

ZÜRICH

► **Karle Motos**
Militärstrasse 90
8004 Zürich
Tel. 044 241 34 68
www.karle.ch
info@karle.ch

► **KMS Racing AG**
Tobelstrasse 21
8632 Tann
Tel. 055 240 71 55
racing@kms-racing.ch
www.kms-racing.ch

Indian
MOTORCYCLE

SOLOTHURN



4512 Bellach · 032 618 02 09
www.whitestone-motorcycles.com



DEIN MOTORRAD
DEIN ABENTEUER
DEIN URLAUB

Deutschland | Österreich | Italien | Slowenien

www.moho.info





BERN

► Möri Sport AG

KTM-Fachgeschäft
Power Wear-Shop
Motorrad-Vermietung
Alte Lyss-Strasse 12
3270 Aarberg
Tel. 032 392 28 22
www.moerisport.ch

SOLOTHURN

► Meister Motorcycle AG

Exklusive KTM-Vertretung
Passwangstrasse 5
4719 Ramiswil
Tel. 062 391 05 10
www.meistermotorcycle.ch
info@meistermotorcycle.ch

ZÜRICH

► KMS Racing AG

Tobelstrasse 21
8632 Tann
Tel. 055 240 71 55
racing@kms-racing.ch
www.kms-racing.ch



ZÜRICH

► Jäggi-Motos GmbH

Zürichstrasse 40
8306 Brüttisellen
Tel. 044 833 16 60
www.jaeggi-motos.ch
info@jaeggi-motos.ch

**BEREIT FÜR
DIE STRASSE?**

Motorradbekleidung und -zubehör
Neftenbach/Winterthur
052 315 31 88 • 3w-motoshop.ch

Jetzt gratis
3W-Motosport-Katalog
bestellen unter:
www.3w-motosport.ch

3W
Motosport



AARGAU

► Isler Motorräder

Moto Guzzi und Aprilia
Vorderi Böde 3
5452 Oberrohrdorf
Tel. 056 496 52 75
Mobile 079 598 73 84
www.islermotorraeder.ch
islermoto@bluewin.ch

ZÜRICH

► Haro Garagen GmbH

Moto Guzzi Motorräder
Höhenstrasse 36
8330 Pfäffikon
Tel. 044 950 07 90
www.harogaragen.ch
harogaragen@bluewin.ch



AARGAU

► Kaufmann Motos AG

Köllikerstrasse 7
5745 Safenwil
Tel. 062 723 55 36
info@kaufmannmotos.ch
www.kaufmannmotos.ch



ST. GALLEN

► Städler Motos AG

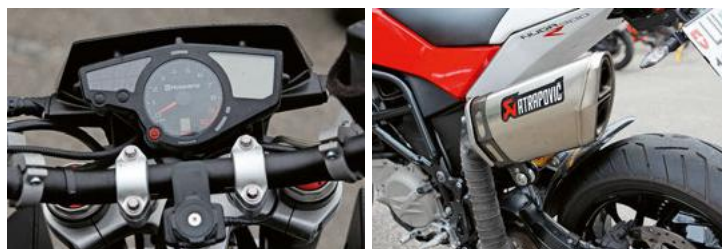
Triumph Rheintal
Diepoldsauerstrasse 13
9443 Widnau
Tel. 071 722 25 15
www.staedler.ch/triump
info@staedler.ch

ICH UND MEIN TÖFF



Nuda-Fan

Husqvarna Nuda 900 — Michael Vetsch aus Malters LU (32) ist Fan eines ziemlich seltenen Motorrads, nämlich der Husqvarna Nuda 900. Sie ist ein Naked-Bike, das mit seinen langen Federwegen von 210 mm vorn und 180 mm hinten deutlich in Richtung Supermoto bzw. Funbike geht. Sie stammt aus der Ära, als Husqvarna zu BMW gehörte und wurde nur in den Jahren 2012 und 2013 angeboten; die Produktion endete mit dem Verkauf von Husqvarna an KTM. Michael hat aktuell bereits seine dritte Nuda 900. «Mit meiner ersten Nuda 900 war ich sehr zufrieden, doch hatte sie kein ABS.» Bei der Nuda war ABS ab Herbst 2012 als Option erhältlich. «Ich kaufte mir darum noch eine Nuda mit ABS, die ich komplett umbaute. Die hat Seitenkoffer fürs Reisen dran, ein Supermotoschutzblech und sie trägt die neuen Husqvarna-Farben. Man erkennt sie nicht mehr als Nuda 900 – jeder meint, es sei eine 701. Leider verabschiedete sich bei ihr das Steuergerät, das ich noch ersetzen muss. Um nicht zu lange ohne fahrbereite Nuda 900 zu sein, kaufte ich mir gleich nochmals eine.» In Michaels Garage stehen zudem noch weitere Töffe: Eine KTM 690 Enduro, eine KTM 620 Supermoto, eine Kawasaki ER-5, eine Honda Transalp, eine Honda 600 XLV und noch eine Honda CB250 aus den 80ern in Einzelteilen. Dazu ausschliesslich fürs Gelände eine Husqvarna FC 350 voll-cross.» In der eigens eingerichteten Werkstatt erledigt Michael bis aufs Reifenwechseln alle anstehenden Arbeiten an seinen Töff selbst. Wer nun denkt, Michael müsse Mechaniker sein, der irrt: «Ich bin gelernter Schreiner, aber ein Hobby muss man ja haben.» — DH



Und ihr? Warum fahrt ihr Motorrad, wie seid ihr zu eurem Töff gekommen – oder habt ihr sogar mehrere? Schreibt uns ein paar Zeilen an moto@galledia.ch und sendet dazu zwei, drei Bilder von euch und eurem Töff!



Malters feiert den 40. Geburtstag

Motorradausstellung Malters LU — Am Wochenende vom 15./16. März fand die Motorradausstellung in Malters bereits zum 40. Mal statt, wie immer perfekt organisiert und durchgeführt vom Speedy-Gonzales Fan-Club. Die 27 Aussteller konnten



ihre Produkte und Dienstleistungen einer erfreulich grossen Anzahl interessierter Besucher präsentieren. Geboten wurde aber auch ein spannendes Rahmenprogramm mit der Trial-Show von Patrick Fraefel und Adi Weber, die Road-Racing Legende Horst Sailer gab spannende Einblicke in sein TT-Leben und die Tombola bot Preise im Wert von 30 000 Franken. Für Benzingespräche boten das Bistro oder die Festwirtschaft das passende Ambiente. Während in der legendären Racing-Bar am Samstagabend die Party stieg, sorgte die musikalische Unterhaltung im heiligen Länderstübli für gesellige Stunden. Nur die Helikopter-Rundflüge mussten wetterbedingt abgesagt werden. — PETER SPYCHER



AARGAU

► **Rolf Wullschlegler**
Velo und Motorradsport AG
Luzernerstrasse 22
4800 Zofingen
Tel. 062 751 42 70
www.velomoto.ch
info@velomoto.ch

► **Zweirad-Sport Wirz AG**
Suzuki Exklusiv A Vertretung
Verkauf, Vermietung, Ersatzteile
Seetalstrasse 8
5503 Schafisheim
Tel. 062 891 36 49
www.wirz-bike.ch
info@wirz-bike.ch

BERN

► **Brechbühl 2-Rad AG**
Velos-Motos, Zubehör, Bekleidung
Holzmatt 656m
3537 Eggwil
Tel. 034 491 20 00
www.brechbuehl-2rad.ch
info@brechbuehl-2rad.ch

► **Moto Kaufmann Lyss**
Verkauf, Vermietung
Service, Reparatur
Südstrasse 3 (Industrie Süd)
3250 Lyss
Tel. 032 384 33 51
www.moto-kaufmann-lyss.ch
moto-kaufmann-lyss@gmx.ch

FREIBURG



SOLOTHURN

► **Garage/Velos-Motos Allemann**
Schichtstrasse 1
4528 Zuchwil
Tel. 032 685 78 15
www.garage-alleman.ch
info@garage-alleman.ch

ZÜRICH

► **Obrist Radsport AG**
Verkauf, Vermietung, Service und Reparaturen
Zürcherstrasse 31
8909 Hedingen
Tel. 044 761 00 56
www.2rad.ch
obrist@2rad.ch



Vorbereitungskurs:

Betriebsleiter/-in Zweiradbranche HFP (Meisterprüfung) Fachrichtung Motorrad

Der Vorbereitungskurs zur Höheren Fachprüfung richtet sich an Praktiker/-innen, die eine Vorgesetztenfunktion in einem Zweiradbetrieb anstreben.

Folgende berufliche Voraussetzungen gelten als Zutrittsberechtigung zum Vorbereitungskurs: abgeschlossene Berufsausbildung in der Zweiradbranche sowie mindestens zweijährige Berufspraxis (inkl. Militär).

Der berufsbegleitende Lehrgang dauert zwei Jahre.

Kursstart: 13. Oktober 2025 – Anmeldeschluss: 1. August 2025



berufsbildungszentrumgoldau

Zaystrasse 44, 6410 Goldau
Frau Barbara Zraggen
041 855 27 77 / barbara.zraggen@bbzg.ch
Infos und Anmeldung: www.bbzg.ch/Weiterbildung

12. Mai 2025
INFOVERANSTALTUNG
(Anmeldung bis 30. April 2025)

AARGAU

► Brutschi-Motos

Bekleidung + Zubehör
Stettenenstrasse 45
5074 Eiken
Tel. 062 871 65 01
www.brutschi-motos.ch
info@brutschi-motos.ch

► Keller-Motos

Motos + Zubehör
Industriestrasse 17
5301 Siggenthal-Station
Tel. 056 281 13 13
www.keller-motos.ch



BERN

► Brechbühl 2-Rad AG

Velos-Motos, Zubehör, Bekleidung
Holzmatt 656m
3537 Eggwil
Tel. 034 491 20 00
www.brechbuehl-2rad.ch
info@brechbuehl-2rad.ch

► Möri Sport AG

YAMAHA Fachgeschäft
iXS-Bekleidungs-Shop
Motorrad-Vermietung
Alte Lyss-Strasse 12
3270 Aarberg
Tel. 032 392 28 22
www.moerisport.ch

► Moto Lehmann AG

Zubehör, Bekleidung, Vermietung
Eymattstrasse 2
3475 Riedtwil
Tel. 062 968 12 73
www.moto-lehmann.ch
info@moto-lehmann.ch

► Moto Strahm AG

YAMAHA Exklusiv
Zubehör, Bekleidung,
Vermietung, Occasion
Unterdorfstrasse 16
4934 Madiswil
Tel. 062 965 20 76
www.moto-strahm.ch

ZUG

► TT Töff-Garage

Truttmann AG
Alte Steinhäuserstrasse 44
6330 Cham
Tel. 041 741 36 36
www.tt-toeff.ch
info@tt-toeff.ch

ZÜRICH

► Stieger Motos

Austrasse 1
8483 Kollbrunn
Tel. 052 383 14 41
www.stieger-motos.ch
stieger@stieger-motos.ch

► Zecchini Motos AG

Tössallmend, Rankstrasse 24
8413 Neftenbach
Tel. 052 315 21 47
www.zecchini-motos.ch
zecchini-motos@bluewin.ch

► Zweirad-Sporthaus

Hans Küng AG
YAMAHA Exklusiv
Gewerbstrasse 1
8606 Nänikon
Tel. 043 399 20 70
www.kueng-yamaha.ch
info@kueng-yamaha.ch



BERN

► Velo Moto Burkhalter

Fahrnereweg 6
3045 Meikirch
Tel. 031 829 16 87
Natel 079 208 53 62
www.moto-burkhalter.ch
info@moto-burkhalter.ch

AB 28.03.2025



19. & 21.4.: MXGP of Switzerland in Frauenfeld TG. Das MX-Highlight steigt 2025 bereits über Ostern.



Am 26./27.4. finden unsere Töff-testtage in Derendingen SO statt. Die Anmeldung ist eröffnet.

Treffen, Messen, Tests u. a.

28.–30.3. __ Frühlingsausstellung bei der Moto Mader AG in Oberentfelden AG. www.moto-mader.ch

29./30.3. __ 30. Expo-Moto in Martigny VS. www.expo-moto.ch

30.3. __ Saisonstart & Töffsegen im Ace Cafe Luzern, Rothenburg LU

5.4. __ Saisonstart bei Touratech in Ebikon LU. www.touratech-swiss.ch

5./6.4. __ Frühlingsausstellung bei Jakob Motorräder in Weinfelden TG, mit Testfahrten, Festwirtschaft, 2-Rad-Gottesdienst (Sonntag 11 Uhr) etc. www.hondashop.ch/

11./12.4. __ Test-Days bei Keller Motos in Siggenthal-Station AG mit Musik, Grill und Aktionen. www.keller-motos.ch

11./12.4. __ Test & Fashion Days bei Moto Mader in Oberentfelden AG. www.moto-mader.ch

12./13.4. __ Frühlingsausstellung bei der Moto-Show AG in Bütschwil SG mit Live Musik, Drinks & Food, div. Attraktionen und Motorradsegen (Sonntag 13 Uhr). www.motoshow-ag.ch

26./27.4. __ Töff-Testtage, TCS-Gelände in Derendingen SO. Probefahrten aller Neuheiten inkl. Einsteigerparcours. www.toefftesttage.ch **MOTO.CH**

Klassik

5.4. __ 12. Einstellfahrt auf dem Flugplatz Mollis GL

5.4. __ Oldtimer-Markt, Saline Schweizerhalle, Pratteln BL. 8–14 Uhr

27.4. __ Swiss Historic Day, Kiesgrube Eschenbach SG, Treffen

Sport

29./30.3. __ MotoGP -WM, Austin Texas (USA)

29./30.3. __ Superbike-WM, Portimão (P)

29./30.3. __ Enduro-SM, Faulx (F)

5./6.4. __ MXGP, Riola Sardo (I)

5./6.4. __ Supermoto-SM, Villars-sous-Écot (F)

5./6.4. __ Motocross Wohlen AG, SAM, SW, Oldtimer etc.

12.4. __ Motocross Wohlen AG, SAM Senioren und Quad

12./13.4. __ Motocross-SM, Payerne VD, Inter-Klassen, Jun. 125, Jun. 85

12./13.4. __ Superbike-WM, Assen (NL)

12./13.4. __ MotoGP, Doha, (Q)

12./13.4. __ MXGP, Pietramurata (I)

13.4. __ Enduro-SM, Vouziers (F)

13.4. __ Trial-SM, Develier JU

19./20.4. __ Langstrecken-WM, Le Mans (F), 24h

19./20.4. __ Strassen-SM, Croix-en-Ternois (F)

19./21.4. __ MXGP of Switzerland, Frauenfeld TG

Alle Agenda-Einträge: Stand 21. März und ohne Gewähr.



Eure Events, bitte! — Kostbarer denn je: Events rund ums Thema Motorrad. Bitte tragt euren Anlass in unserer Online-Agenda ein – am besten mit Bild! — www.moto.ch/events

Töff Awards 2025



Ende Februar durften wir die Resultate unserer Leserwahl «Töff Awards» bekanntgeben. Die Branchenvertreter kamen, es wurden viele Trophäen überreicht und der Hauptpreis – eine brandneue Aprilia Tuono 660 – hat eine glückliche, neue Besitzerin gefunden.

— Text: Daniele Carrozza — Fotos: Oskar Moyano

Die Resultate der 12 Motorradkategorien

TOURER

1. BMW R 1250 RT (28,02 %)
2. Honda GL 1800 Gold Wing / F6B (12,28 %)
3. BMW K 1600 GT/GTL/G. America (11,10 %)

SPORTLICHE TOURER

1. Ducati SuperSport 950 (S) (14,44 %)
2. Ducati Multistrada V4 RS / P. Peak (13,35 %)
3. BMW S/M 1000 XR (11,33 %)

SPORTLER

1. Ducati Panigale V4 S (17,74 %)
2. BMW S/M 1000 RR (12,66 %)
3. Aprilia RSV 4 Factory (9,14 %)

CRUISER

1. Ducati Diavel V4 (20,21 %)
2. Triumph Rocket 3 R / GT (17,18 %)
3. Indian Chief / Ch. Bobber D. Horse (11,02 %)

REISEENDUROS BIS 1000 CCM

1. Ducati Multistrada V2 / S (12,75 %)
2. Yamaha Ténéré 700 (9,53 %)
3. BMW F 900 GS (8,66 %)

REISEENDUROS ÜBER 1000 CCM

1. Ducati Multistrada V4 S / Rally (19,64 %)
2. Honda Africa Twin / Adv. Sports (16,64 %)
3. Triumph Tiger 1200 GT/Rally Pro (13,31 %)

NAKED BIKES BIS 140 PS

1. Aprilia Tuono 660 / Factory (11,86 %)
2. Yamaha MT-09 / SP (11,60 %)
3. Ducati Streetfighter V2 (10,24 %)

NAKED BIKES ÜBER 140 PS

1. BMW S / M 1000 R (21,19 %)
2. Aprilia Tuono V4 / Factory (16,88 %)
3. Ducati Streetfighter V4 S/SP (15,15 %)

NEOKLASSIKER

1. Yamaha XSR 900 / GP (15,62 %)
2. BMW R 12 Nine T (12,82 %)
3. Kawasaki Z900 RS (12,56 %)

12SER

1. Aprilia RS 125 (16,81 %)
2. Yamaha R125 (10,34 %)
3. Yamaha MT-125 (7,64 %)

ROLLER AB 270 CCM

1. Vespa GTS 300 Super (42,24 %)
2. Yamaha Tmax XP 560 (12,63 %)
3. Yamaha X-Max 300 (12,47 %)

ELEKTRO AB KATEGORIE A2

1. Zero SR/F (30,79 %)
2. Zero DSR/X (16,02 %)
3. LiveWire One (15,58 %)

Die Resultate der weiteren Kategorien

REIFEN

1. Pirelli (25,85 %)
2. Michelin (24,51 %)
3. Bridgestone (15,84 %)

MOTORRADBEKLEIDUNG

1. Dainese (25,91 %)
2. iXS (25,73 %)
3. Alpinestars (23,47 %)

HELME

1. Shoei (28,05 %)
2. AGV (19,01 %)
3. HJC (12,55 %)

SCHMIERMITTEL

1. Motorex (54,99 %)
2. Castrol (12,44 %)
3. Motul (10,81 %)

Resultate Schweizer Sportler

SCHWEIZER SPORTLER

1. Dominique Aegerter (42,37 %)
2. Jeremy Seewer (12,58 %)
3. Noah Dettwiler (8,75 %)



17 gläserne Awards wurden am 26. Februar übergeben.

Frisch, aufgestellt und auch mal pointiert: unser Host Michel Schelker.

Die Gewinnerin des Hauptpreises, Lena-Maria Schmitz aus Kloten, zusammen mit Marco Borghesi von Aprilia Schweiz (l.) und Daniele Carrozza von MOTO.CH.

Dass die Messe in Bern heuer nicht durchgeführt werden konnte, hat uns nicht davon abgehalten, die sonst immer im Rahmen der Messe stattfindende Prämierung unserer Leserwahl «Töff Awards» steigen zu lassen. Umso erfreulicher war, dass die Branchenvertreter am 26. Februar so gut wie vollzählig in die Event-Location «Giesserei» nach Zürich Oerlikon gereist waren. 4067 Töff-Fans haben in diesem Jahr mitgetippt, praktisch gleich viele wie im Vorjahr. Das neue «Töff Awards»-Format mit zwölf Motorrad-, einer Sportler- und vier Zubehörkategorien erfreut sich also grosser Beliebtheit. Wobei zweifelsohne auch die attraktiven Preise mit einem Gesamtwert von rund 15 000 Franken ein triftiger Grund zur Teilnahme darstellten. So winkte dem Gewinner bzw. der Gewinnerin eine brandneue Aprilia Tuono 660 des Jahrgangs 2025.

Anspannung und Entspannung

Moderiert wurde unsere Prämierung erneut von Michel Schelker, Radio-Moderator, Komiker und passionierter Töfffahrer, sowie von Guido Käppeli (Verlagsmanager) und Daniele Carrozza (Chefredaktor MOTO.CH).

Welche Töff wie abgeschnitten haben, ist der Tabelle links unten zu entnehmen. Spannend ist sicher, dass Ducati gleich fünf erste Plätze abgestaubt hat. Platz zwei der Goldmedaillen-Wertung teilen sich BMW und Aprilia mit je zwei Pokalen. Ebenfalls spannend: Bei den Reiseenduros über 1000 ccm hat nicht etwa die neue R 1300 GS das Rennen gemacht, sondern die Multi-Strada V4. Bei den Reifen konnte sich Pirelli haarscharf vor Michelin durchsetzen, noch knapper war das Resultat bei der Bekleidung, wo Dainese unsere Schweizer Marke iXS verdrängen konnte. Eindeutig war das Resultat dagegen in der Kategorie Schmiermittel: Die Langenthaler von Motorex haben den Mitbewerber Castrol mit einem gigantischen Vorsprung auf Platz zwei verwiesen. Vergleichbar eindeutig war das Resultat bei den Schweizer Sportlern, wo erneut Domi Aegerter das Rennen vor Jeremy Seewer gemacht hat.

Das Highlight der Prämierung war sicher die symbolische Übergabe des Hauptpreises. Die Aprilia Tuono 660 ging an die überglückliche Lena-Maria Schmitz aus Kloten. Wir gratulieren allen Gewinnern und freuen uns auf die Töff Awards 2026!

FIM MOTOCROSS WORLD CHAMPIONSHIP

MXGP

OF SWITZERLAND

presented by



19. & 21. APRIL 2025

OSTERN FRAUENFELD-GACHNANG



Tickets und Infos:
mxgp-switzerland.com





Yamaha European Technician Grand Prix 2025

DIE BESTEN

Die besten Yamaha-Mechaniker treten alle zwei Jahre am European Technician Grand Prix von Yamaha Europa an. Bernhard Muhr, Chef von Pulfer Moto, vertrat die Schweiz.

— Text: Dimitri Hüppi — Fotos: Yamaha, D. Hüppi

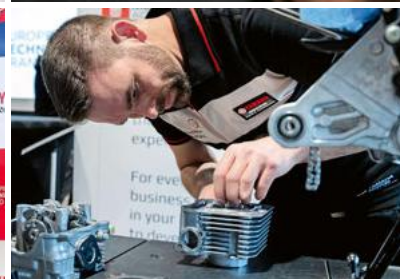
In der Schweiz ist Bernhard Muhr aktuell der beste Yamaha-Mechaniker. Der 37-jährige Mechanikermeister ist Geschäftsführer der Pulfer Moto GmbH in Riggisberg BE und hat sich 2024 am «National Technician Grand Prix», dem nationalen Mechaniker-Grand Prix, gegen 69 Kontrahentinnen und Kontrahenten durchgesetzt. Teilnahmeberechtigt ist, wer beide Teile des kostenlosen Yamaha-Weiterbildungsprogramms «Technician» erfolgreich absolviert hat. Nach dem «Technician II» können Mechaniker in der Werkstatt alle Aufgaben übernehmen.

Der nationale Grand Prix besteht in der Schweiz aus drei Qualifikationsrunden, die jeweils maximal eine Stunde dauern. Obwohl die Examen nur online am Computer stattfinden, geht es um praktische Problemstellungen. In Runde zwei kommt, wer 70 % der Aufgaben richtig gelöst hat. Der Sieger aus Runde zwei kann sich am European Technician Grand Prix am Hauptsitz von Yamaha Europa in Schiphol-Rijk bei Amsterdam (NL), mit Europas besten Yamaha-Mechanikern messen. Am diesjährigen European Technician Grand Prix vom 11. und 12. März nahmen 16 Mechaniker teil. Sechs praktische und eine theore-

tische Aufgabe standen dabei an. Es ist klar, dass die jeweils 45 Minuten für gewisse Arbeiten – etwa das Zerlegen und Wiederausammenbauen eines Zylinders – (zu) knapp bemessen sind. Doch mindestens so wichtig wie das Ergebnis ist hier, dass die Mechaniker sauber und mit System arbeiten und sie alle Schritte und Überlegungen schriftlich festhalten. Auch die Sauberkeit am Arbeitsplatz und der Umgang mit den Werkzeugen fließt in die Bewertung ein.

An der diesjährigen Challenge durften wir am zweiten Tag dabei sein und Bernhard Muhr über die Schulter schauen. Da war zum Beispiel diese MT-125 (s. Hauptbild), bei der immer wieder eine Sicherung durchbrannte. Neben dem Elektronik-Schaltplan kam u. a. auch das Multimeter zum Einsatz. Oder das Topcase, an dem der Schliesszylinder getauscht werden musste und der TMax-Roller, bei dem u. a. ein dritter Schlüssel programmiert, und eine spezielle Funktion aktiviert werden sollte: beim Betätigen des Startknopfs bei ausgeklapptem Seitenständer sollte ein Piepton erklingen. «Schliesszylinder tauschen und Schlüssel programmieren – solche Aufträge gibt es öfter mal, aber von dieser Piepfunktion hatte ich zuvor noch nie gehört», sagt Bernhard am Ende.

Zu den teils nicht alltäglichen Aufgaben kommen am Grand Prix besondere Bedingungen dazu: Mindestens ein Experte beobachtet das Erledigen der Aufgaben mit Argusaugen und macht sich Notizen. Unter den Experten sind auch die Importeurs- bzw. Landesvertreter der 16 Teilnehmer, welche die Exper-



L. o.: Sébastien Vogel vom Yamaha-Importeur Hostettler mit Bernhard Muhr.
L. u.: Bernhard Muhr mit Olivier Prévost (CEO, Yamaha Motor Europe).
R. o.: Festhalten aller Schritte und der Schaltplan. R. u.: Arbeit am Zylinder.

Gruppenfoto am Schluss des European Grand Prix. Experten kontrollieren nach jeder Prüfung das Resultat sowie die vom Mechaniker notierten Arbeitsschritte und Überlegungen. Sie sind ebenso wichtig.

tenfunktion während der Prüfung natürlich nicht bei «ihrem Mech» übernehmen. Zudem sind weitere Vertreter von Yamaha Europa und Yamaha Japan, eine Fotografin sowie Journalisten zugegen. Nicht zuletzt ist auch die Arbeitsumgebung eine völlig andere.

Bernhard Muhr schafft es am Ende nicht unter die besten drei, die nun noch am Yamaha World Technician Grand Prix in Japan antreten. «Trotzdem bin ich

glücklich und stolz, hier dabei gewesen zu sein», sagt der Berner. Und Sébastien Vogel, der beim Schweizer Yamaha-Importeur Hostettler u. a. für Weiterbildungen im Rahmen der Yamaha Motor Academy und den National Technician Grand Prix zuständig ist, ergänzt: «Wir freuen uns sehr über die Teilnahme und das Engagement. Alle Mechaniker, die sich weiterbilden, stärken ihren Betrieb und unsere Marke.»

NEW
TUAREG
RALLY
AFRICA 2025
ECORACE WINNER

**WINNING
EVERYWHERE**

Ab April bei deinem Aprilia-Händler.
Informationen auf **APRILIA.COM**

#be **a** racer

aprilia®



ALLTAGS-PAUSE

Europaweit BMWs mieten mit «Fuel for Life»



Wir haben gelernt: Regelmässige Pausen sind gut für die Gesundheit. Erst recht, wenn man diese auf dem Töff verbringt, bestenfalls sogar im sonnigen Süden. Und so geht's...

— Text & Fotos: Roger Sperandio

Wer kennt das nicht, wenn während der langen und kalten Wintermonate die grauen Wolken nicht nur am Himmel hängen, sondern sich auch im Töfffahrer-Gemüt breit machen und einem den Blick auf die noch weit entfernte Frühlingssonne vernebeln. Dann, abends eingemummt auf der Couch liegend, sieht man im Anschluss an die Tagesschau auf der Meteo-Europakarte, dass im Süden Spaniens herrliches Motorradwetter herrscht. So, jetzt reicht's! Im Überlebensmodus wird reflexartig ein Flug gebucht, Bekleidung samt Helm in den Koffer gepackt und das Bike aus dem Winterschlaf gerissen. Yeah, gleich morgen früh geht es los! Doch Moment mal, bei genauerem überlegen war da beim letzten Check-in am Flughafen doch was... Ach ja, die

freundliche Dame am Schalter wollte den Töff partout nicht als lebensnotwendiges Gepäckstück durchgehen lassen. Pingelig, diese Fluggesellschaften heutzutage! Darum, nochmals Google anwerfen und nach Alternativen vor Ort Ausschau halten. Die Mietangebote sind ebenso vielfältig und breit gefächert, wie die dazugehörigen Sterne-Bewertungen. Doch plötzlich poppt im Internet-Dschungel ein Marketing-Slogan auf, der die aktuelle Stimmungslage treffend widerspiegelt...

«Fuel for Life»

Nach kurzer Recherche ist klar, dass es sich hierbei nicht nur um ein italienisches Parfüm, sondern auch um ein (vorwiegend) europaweites Erlebnisprogramm von BMW Motorrad handelt, das unter anderem unkompliziert und seriös Töff zur Miete anbietet. Jetzt aber, Nägel mit Köpfen machen: Zeitraum, Ort sowie Modell wählen, Reservation abschliessen und den eigenen Töff in der Garage wieder unter die Plane stecken.

Szenenwechsel: In voller Montur stehe ich unter der andalusischen Sonne beim offiziellen örtlichen BMW-Motorrad-Stützpunkt «Boxer Jerez» und nehme



Bei BMW Motorrad können im Rahmen des «Fuel for Life»-Programms in über 20 europäischen Ländern via Händlernetz viele Modelle gemietet werden. Für unsere Winterflucht haben wir das Angebot von «Boxer Jerez» in Andalusien (E) in Anspruch genommen. fuelforlife.bmw-motorrad.com



die gut ausgestattete 1250er-GS in Empfang. Diese steht sauber da und macht einen top gewarteten Eindruck. Auch die fachlich sehr kompetente, freundliche Übergabe ist bei einer Mietfirma bei Gott nicht selbstverständlich. Man merkt, das ist ein kundenorientierter Markenhändler, welcher sein Sortiment kennt. Überdies sind wir unter Töfffahrern, und das vereinfacht das Leben ohnehin. So können die nächsten fünf Tage mit gutem Gefühl unter die Räder genommen werden. Zuverlässig und komfortabel macht die drehmomentstarke GS vieles mit, von Autobahn bis zu leichten Off-road-Passagen ist alles dabei. Dazu ist in den Seitenkoffern genügend Platz fürs Gepäck, das Top-Case habe ich gleich beim Händler gelassen.

Ganz günstig sind die Mietangebote bei BMW Motorrad zwar nicht, aber – wie gesagt –, der einwandfreie Zustand der Bikes sowie der Service und das kooperativ-kompetente Personal machen das mehr als wett. Die teilweise etwas eingeschränkte Modellauswahl sollte man auch noch berücksichtigen. Insgesamt ist die Miete über «Fuel for Life» aber klar zu empfehlen... und eine Winterflucht erst recht!

In der Region Andalusien lässt es sich das ganze Jahr über herrlich Töfffahren. Einzig im Hochsommer kann es (zu) heiss werden. Streckenmässig bleiben keine Wünsche offen, und auch kulturell ist das Gebiet überaus abwechslungsreich. Zudem hält sich der Verkehr ausserhalb von grösseren Städten in Grenzen, sodass Ross und Reiter stets genügend Auslauf haben werden.

Wunderlich



MARATHON



FLOWJET

PERFEKTER SCHUTZ – MAXIMALER FAHRKOMFORT

Wunderlich **MARATHON** Verkleidungsscheiben sorgen für entspanntes Touren mit effektivem Wind- und Wetterschutz. Die **FLOWJET** Windschilde bieten kompakten Basisschutz und ein sportliches Design.

Für **BMW, Ducati DesertX, Multistrada V4** und **Harley-Davidson Pan America** – passgenau integriert.

**WUNDERLICH – UNSERE LEIDENSCHAFT.
FÜR IHRE FAHRFREUDE.**

**ONLINE ODER BEI IHREM
WUNDERLICH-HÄNDLER**



WWW.WUNDERLICH.DE



60/5
TAGE JAHRE
TESTEN GARANTIE

Motorradausrüstung für den Abenteuertrip

MIT SACK & PACK

Wer mit dem Motorrad auf eine 16 000-Kilometer-Tour geht, hat allerhand zu bedenken.

— Text: Michael Kutschke — Fotos: wilhelm-toeff.ch

HECKTASCHE

Die Mosko-Tasche überzeugt durch ihre Robustheit gegen Regen, Schlamm, Hitze und Schnee. Als Toplader ermöglicht sie schnellen Zugriff auf Gegenstände. Hier die 50-Liter-Variante. Sie bietet ausreichend Stauraum auch für lange Touren. moskomoto.eu

SATTELTASCHEN

Die Blizzard-Satteltaschen von Enduristan sind wasserdicht, hochwertig und sturzfest. Optionale Innentaschen erleichtern den Transport des Inhalts ins Zelt oder Hotel. Einfach zu montieren und ideal für lange Touren. enduristan.ch

GEPÄCKTRÄGER

Die Touratech-Gepäckplatte ersetzt den Sozius-Sitz und ermöglicht sicheres Verzurren von Gepäck. Die Positionierung schwerer Lasten über der Hinterradachse verbessert das Handling. Ideal für lange Solotouren mit viel Gepäck. touratech-swiss.ch

Zürich-München-Lhasa: Als ich mich entschliesse, diese Tour als zweiter Guide in Angriff zu nehmen (s. S. 70), stellt sich als Erstes die Frage «mit welchem Motorrad?». Ein neuer Töff muss her. Meine Wahl fällt auf die aktuelle Yamaha Ténéré 700 World Raid – sie hat den Ruf, eine der zuverlässigsten Mittelklasse-Reiseenduros auf dem Markt zu sein. Nicht ohne Grund. Denn sie ist im Vergleich zu den fahrenden «Servern» à la BMW R 1300 GS geradezu simpel konstruiert. Die Yamaha Ténéré 700 kommt mit einem Minimum an elektronischen Helferlein aus.

Wählbare Fahrmodi und Traktionskontrolle? Bis zum Modelljahrgang 2025 Fehlanzeige. Elektronisches Fahrwerk? Gibt es nicht. Aber ist das wirklich ein

Nachteil? Je mehr davon, desto komplexer die Motorradkonstruktion und desto anfälliger die Technik. Bei Extremtouren kann dies das vorzeitige Ende der Reise bedeuten. Ausserdem: Mehr Technik kostet Geld – und noch etwas summiert sich; die Kilos. In Sachen maximaler Spass zum minimalen Preis ist das Ténéré-Konzept für mich unschlagbar. Ihr Windschild macht seinen Job zwar nicht ganz verwirbelungsfrei, schützt aber ausreichend vor Wind und Wetter. Und die Ergonomie der Yamaha passt für die Serpentinjagd ebenso wie für endlose Landstrassenetappen durch die Gobi oder auch das Stehen während langer Pisstentage in den Bergen Kasachstans – der Kniewinkel ist nicht zu spitz. Der Reihenzweizylinder entpuppt



SATTEL

Für 16 000 km in 50 Tagen ohne Blasen am Hintern: Nur erfahrene Sattler können die Sitzhöhe senken und mittels Memory-Foam-Polsterungen sogar noch den Langstreckenkomfort der Ténéré 700 erhöhen. houseofleather.ch



NAVIGATION

GPS: Für klassische GPS-Geräte sind kostenlose Offline-Karten mit vielen Details und Points of Interest (POI) auf userbeam.de erhältlich. Für Smartphones bieten Google Maps, maps.me und Apple Maps die besten On- und Off-line-Kartenanwendungen.



KOMMUNIKATION

Ein eSIM-fähiger Outdoor-Router im Tankrucksack bleibt durchgehend aktiv, auch wenn das Handy für etwas anderes benötigt wird. Bestückt mit einer Airalo eSIM ist es möglich, auch in Russland und China auf WhatsApp, Google, Google Maps, etc. zuzugreifen.



TANKRUCKSACK

Der Enduristan-Tankrucksack sitzt fest und ist wasserdicht, ebenso wie die grosse Kartentasche. Eine integrierte A5-Dokumententasche ermöglicht schnellen Zugriff auf Papiere bei Kontrollen. Ein sehr gutes Produkt für jede Reise. enduristan.ch



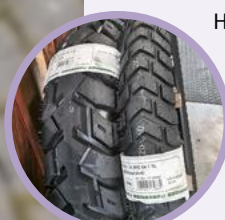
STURZBÜGEL & MOTOSCHUTZ

Für Extremtouren sind Motorschutzblech und Sturzbügel unerlässlich. Letztere dienen auch als Minigepäckträger, z.B. für Werkzeug. Schweres Gepäck sollte möglichst tief und nah am Motorrad platziert werden, um das Handling zu verbessern. sw-motech.com



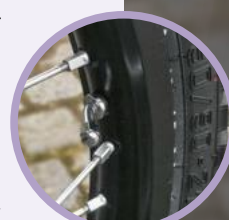
BEREIFUNG

Heidenau K60 Scout: Hält doppelt so lange wie ein Pirelli Scorpion Trail. Nach 16 000 km bis Tibet war er noch für 3 000 km gut. Guter Allroundpneu für Piste und Asphalt. Weniger gut: Abrollkomfort und Geräusentwicklung des Vorderrads. heidenau.com



SCHLAUCHLOS-UMBAU

Der Schlauchlos-Umbau der Speichenräder mittels 3M-Hochleistungsdichtband anstelle des Felgenbandes macht Plattfüsse unproblematisch, denn sie lassen sich innert fünf Minuten mit einem Flickset für Schlauchlospneus beheben. 3mschweiz.ch



Michael Kutschke reiste mit seiner aufgerüsteten Yamaha Ténéré 700 nach Tibet. Reisebericht ab S. 70.

sich trotz seines linearen Drehmomentverlaufs keineswegs als Spassbremse. Ganz im Gegenteil. Der Verbrauch von rund 4 bis 4,5 Litern reisst auf Langstrecken kein Loch in die Reisekasse, das freut den Langstreckenfahrer wie damals bei der ersten Ténéré.

Pimp your Adventurer: Aluminiumkoffer sind für viele das Mass aller Dinge, wenn es um die Unterbringung von Motorradgepäck geht – und das aus gutem Grund. Sie sind einfach zu packen, schnell zu verschliessen und die Ausrüstung ist gut geschützt. Dennoch habe ich mich für die Tour nach Tibet bewusst für Softbags entschieden. Bei jeder Art von Unfall werden die Koffer beschädigt. Robuste Satteltaschen können mehr ab und sind leichter zu flicken. Ich habe

auch die Erfahrung gemacht, dass bei einem Sturz «weiche» Satteltaschen weniger gefährlich für die unteren Extremitäten sind als starre Aluboxen, wenn man sich nicht vom Motorrad lösen kann. Weichgepäck hat zu Recht eine Fangemeinde unter Fernreisenden. Der enormen Flexibilität, der meist werkzeuglosen Montage ohne langes Basteln, den variablen Einsatzmöglichkeiten und Packvolumina steht allerdings ein geringerer Diebstahlschutz gegenüber. Trotz der universellen Einsetzbarkeit der Yamaha Ténéré sind noch weitere Überlegungen anzustellen. Zum Beispiel zu den richtigen Pneus, oder zur Navigation: Konventionelles GPS und / oder Smartphonavigation mittels Apps?

ZÜRI-RUNDE DURCHS GRÜNE

Zürich-Rapperswil-Zürich



Die Pässe sind noch schneebedeckt. Doch auch die tiefer gelegenen Erhebungen haben ihren Reiz. 140 km mit viel Natur und töffigen Stopps.

— Text: Dimitri Hüppi — Fotos: D. Hüppi, zvg

Wir starten unweit des Zürcher Hauptbahnhofs mit seinem an 365 Tagen geöffneten Einkaufszentrum ShopVille, in dem aktuell 200 Geschäfte praktisch alles anbieten. Dank nur minimalem Tempo-30-Anteil (Limmatquai/Schifflandeplatz) erreichen wir schnell den Zürichsee. Im Augenwinkel nehmen wir den Sechseläutenplatz, das Opernhaus und das Bernhard-Theater mit, um uns danach mehr dem Blau des Sees zuzuwenden. Dank zweispuriger Verkehrsführung je Richtung und Tempo 50 (Vorsicht Blitzkästen), geht es für Stadtverhältnisse flott voran.

Doch soll dies keine reine Seetour werden, weshalb wir in Küsnacht die Bergstrasse nehmen. Was auf der Karte kaum nennenswert erscheint, beschert uns doch einige schöne Überlandkilometer hinauf in die Forch, die wir nach einer Waldschlaufe etwas später nochmals erreichen. Wir halten kurz (inne) und überblicken den Greifensee sowie das ganze Zürcher Oberland, ehe es rund ums Erholungsgebiet Pfannenstiel (853 m) wieder Richtung Zürichsee geht. Dem folgen wir von Herrliberg bis Obermeilen, wo uns eine weitere Bergstrasse hinauf ins Grüne führt.

Töff- und Autobegeisterung

Gerade zur Mittagszeit erreichen wir Rapperswil SG. Perfekt also, um einen Halt beim moto- und autoaffinen Rare Street Coffee einzulegen. Mit dem Töff findet man auch problemlos einen Park-



TÖFF & SURF

Hauptbild oben und links: Das Deus Ex Machina Store & Cafe an der Molkenstrasse 22 in Zürich ist ein angesagter Treffpunkt mit Bar/Café und Shop. Sogar rare Töffklassiker stehen hier zum Verkauf. Unsere Test-Yamaha steht nur zu Fotozwecken neben der roten Ducati.

Mitte: Kunst am Bau erfreut in Meilen ZH.

Unten: In Rapperswil SG stoppen Petrolheads beim Rare Street Coffee.

UNSERE ROUTE

Sehen Erleben Mitnehmen

Hotel Belvoir – Kochen und seine Harley sind die Leidenschaften Pascal Klebers, des Culinary Directors dieses Hauses mit 15 GaultMillau Punkten. hotel-belvoir.ch

Lindt in Kilchberg – Interaktives Schokoladenmuseum. lindt-home-of-chocolate.com

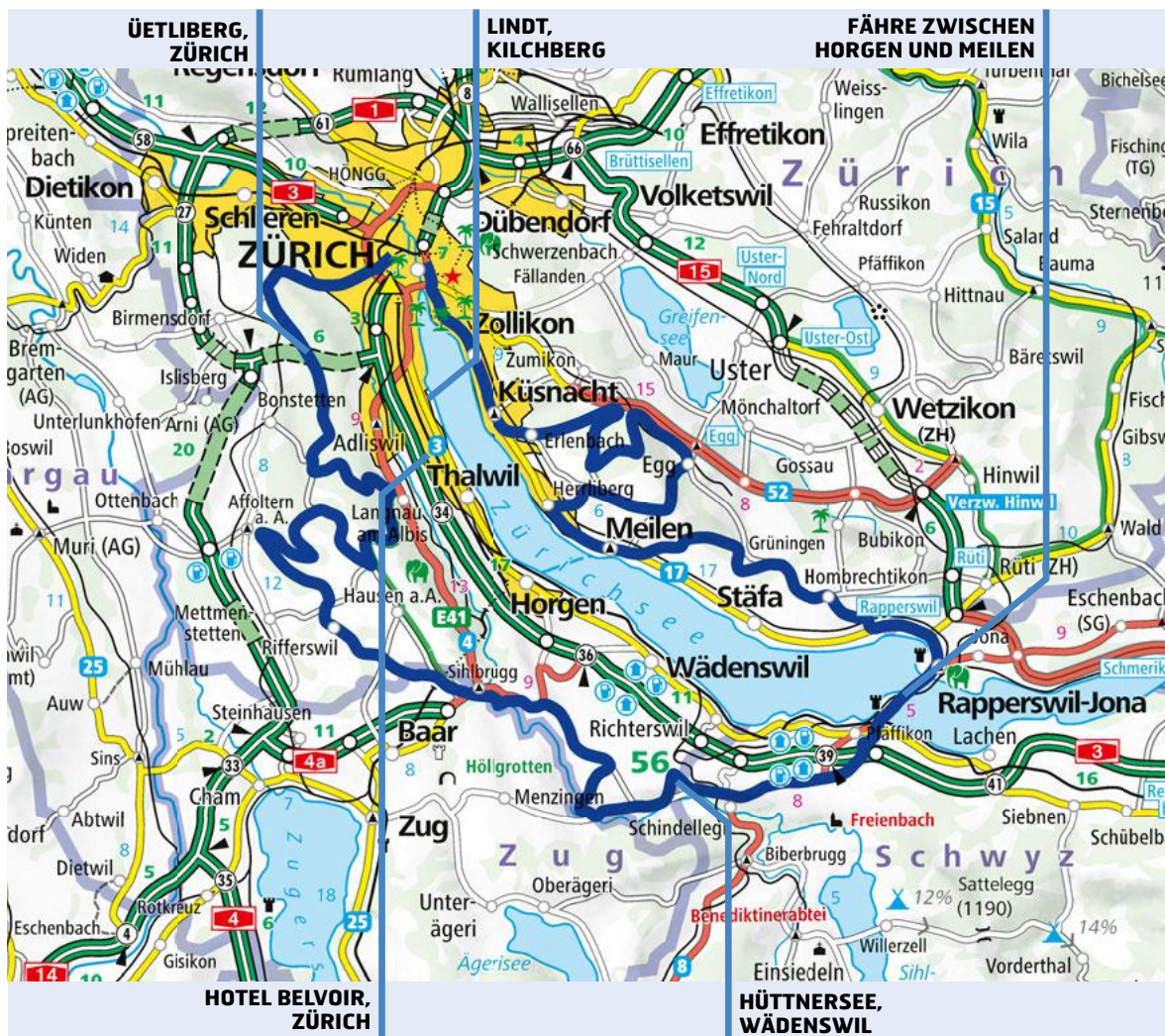
Fähre – Betrieb zwischen Horgen und Meilen – seit 1932. Preis für Töff inkl. Fahrer und Mitfahrer: Fr. 7.–. faehre.ch

Üetliberg – Zürichs Hausberg (871 m) mit Aussichts- (72 m) und Funktrum (187 m) sind von weitherum zu sehen. Erreichbar zu Fuss und per Bahn. utokulm.ch

Hüttnersee – Badi am idyllisch gelegenen Hüttnersee zwischen Samstagern und Hütten. Eintritt frei, Kiosk und Beizli April bis September.



GPS-Download auf www.moto.ch



© Kartenmaterial: Hallwag Kümmery+Frey AG

platz. Das empfohlene Mittagsmenü – an diesem Tag ausgezeichnet mündende Pasta mit Crevetten – ist ruck, zuck serviert.

Nach dem Seedamm (400 m ü. M.) geht es erneut steil hinauf. Bei Feusisberg SZ mit Traumaussicht über den Zürichsee erreichen wir wieder 700 Meter und mehr. Bis zum Schlussabstieg nach Zürich bewegen wir uns jetzt durchgehend auf Höhen von 500 bis 700 Metern und cruisen durch grüne Matten, eingebettet in sanfte Hügel. Im Sommer duftet es hier nach gemähtem Gras, Heu und dem bunten Mix auf den Wildblumenwiesen.

Auf der Hirzel-Passhöhe begeben wir uns auf die vielbefahrene Transitroute, doch die Landschaft entschädigt. Und ab Sihlbrugg gehts erneut in weniger befahrene Gefilde. Mit Blick auf das Zugerland und den Zugersee (s. Bild im Hauptbild), tauchen wir nun immer tiefer ins Knonaueramt ein, das Einheimische nur

Säuliamt nennen. Ein Exkurs zu diesem Namen würde den Rahmen hier sprengen... Wir kommen durch ländliche Ortschaften mit alten Riegelhäusern und nehmen zum Tourfinale auch noch den bei Ausflüglern beliebten Türlensee, den Albispass und die Buchenegg mit. Auf beiden Übergängen gilt seit Frühling 2023 zwar Tempo 60 statt 80! Doch angesichts von 30 (bzw. noch langsamerem Kolonnengezuckel) in der Stadt Zürich ist das – besonders für eine Genussfahrt – noch immer akzeptabel.

Und dann sind wir auch schon wieder in Zürichs Dickicht. Unser Ziel: das Deus Café an der Molkestrasse 22. Auch wenn Nicht-Stadtzürcher für die letzten 2 km starke Nerven und viel Konzentration brauchen (Achtung: Fahrverbot auf dem Direktweg via Langstrasse von 5.30 bis 22 Uhr): Die herzlichen Betreiber Terry und Adi sowie die coole Atmosphäre lohnen sich in jedem Fall. ■

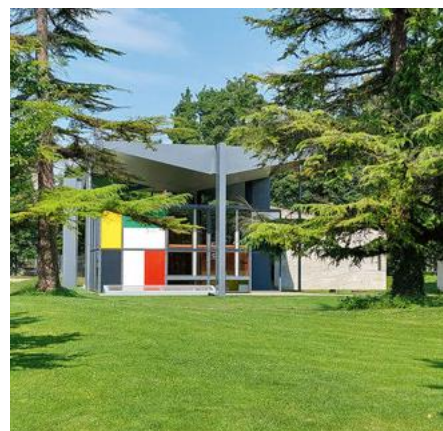
RAST MIT BAD, SPEIS UND TRANK

Blick ins 1922 erbaute Seebad Zollikon. Es bietet von Mai bis September (auch für Nicht-Badegäste) ein bedientes Restaurant sowie einen Self-Service-Bereich. Töffparkplätze finden sich direkt davor. Badegästen stehen zwei Liegewiesen, zwei Pontonflosse, Sprungbretter (1 u. 3 m) und sogar ein zum See abgetrennter Nichtschwimmerbereich zur Verfügung. badizollikon.ch



PAVILLON LE CORBUSIER

Seit 2019 öffentliches Museum, geführt durch das Museum für Gestaltung Zürich im Auftrag der Stadt. Letzter Bau des in La Chaux-de-Fonds NE geborenen Architekten Le Corbusier (1887–1965). Er gilt als einer der einflussreichsten Architekten des 20. Jh. Der Bau ist das einzige Gebäude Le Corbusiers, das komplett aus Glas und Stahl gefertigt ist. zuerich.com



Zürich–München–Lhasa – Teil 1

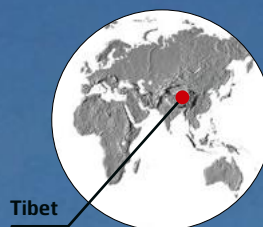
VOM GROSSGLOCKNER ZUM MOUNTAIN

Zürich–München–Lhasa. In 48 Tagen. Oder:
16 128 Kilometer nach Tibet. Für mich eine
Motorradreise ins Ungewisse. Ich befahre seit
Langem wieder einmal absolutes Neuland.

— Text: Michael Kutschke — Fotos: wilhelm-toeff.ch



LOCKNER VEREST



Tibet



Bereits am Grossglockner beschäftigen mich die Unwägbarkeiten eines solch extremen Roadtrips bis Tibet – besonders die Etappen durch Russland. Was wird uns dort erwarten im Schatten des Ukraine-Krieges?



Istanbul – das Tor zwischen den Welten. Der Roadtrip von Istanbul über Georgien bis Russland führt durch atemberaubende Landschaften.

2000 Kilometer gespickt mit kulturellen Schätzen: In Safranbolu spiegelt sich osmanische Eleganz in alten Herrenhäusern. Amasya, am Yesilirmak-Fluss, fasziniert mit Felsengräbern.

Bayburt bietet raues Hochland und stille Weiten, und hinter Savsat sieht es aus wie im Schwarzwald.

Schliesslich führt die Route nach Gori in Georgien und von dort zur russischen Grenze und bis Grosny – eine Route voller Kontraste und Magie.

Hoch oben auf 2571 Metern: Die Grossglockner Hochalpenstrasse gehört zu den absoluten Highlights aller Motorradstrecken im Alpenraum... eine Bergstrasse, die ich schon unzählige Male unter die Räder genommen habe. Doch dieses Mal braut sich in mir ein wahrer Gefühlsturm auf. Denn die 536 Kilometer lange Anfahrt von Zürich über München bis hierher zur Edelweisspitze ist nur der Anfang einer wahren Extremreise. Mein Ziel: der Mount Everest! Die geplante Route führt 12 000 Kilometer auf dem Landweg bis nach Tibet. Als zweiter Guide begleite ich eine Motorrad-Reisegruppe.

Im Gedränge der parkplatzsuchenden Touristenmassen am Grossglockner scheinen sich ebensolche Distanzen in der Tiefe meines Herzens aufzutun, dort, wo die Abenteuerlust, der Abschiedsschmerz und die Angst vor den Unwägbarkeiten eines solchen Vorhabens unaufhörlich miteinander ringen.

Ostwärts

München–Ljubljana: 48 Tage lang wird mich genau diese Mischung aus Herausforderung, Unwägbarkeiten und Belohnung durch 14 Länder, auf Tagesetappen von hunderten von Kilometern begleiten: Berge, beinahe doppelt so hoch wie die höchsten Gipfel unserer Alpen, einsame Hochebenen, die höher liegen als der Mont Blanc, 45 Grad in der Wüste und Frost – sowie Atemnot auf den bis zu 5400 Meter hohen Passstrassen. Jeder Kilometer wird von nun an zum Begleiter und zum Herausforderer zugleich: Mancher schenkt mir atemberaubende Panoramen, die sich wie ein Gemälde vor mir und der Reisegruppe ausbreiten – andere überraschen mit lebensgefährlichen Situationen, die sich in der Fahrbahndecke einer unscheinbaren Schnellstrasse verbergen – dann wieder,

nimmt der Pistenstaub die gesamte Sicht, und es lässt sich kaum vermeiden, gänzlich blind rumpelnde LKWs zu überholen.

Die Ténéré ballert von all dem unbeeindruckt auf der Karawanken-Autobahn Slowenien entgegen. Villach und der Alpenhauptkamm liegen hinter mir, der Sog der Ferne baut sich weiter auf. Da! Ein Schild markiert die Grenze. Bye-bye Österreich. Hallo Balkan. Offene Grenzen werden bald der Vergangenheit angehören! Hoffentlich geht das alles gut. Drei Etappen führen durch Russland.

Heute lockt erst mal Ljubljana, die charmante Hauptstadt Sloweniens. Und die morgige Etappe führt mich über 600 Kilometer an die Donau – nach Belgrad, mitten ins lebendige Herz Serbiens mit seinem pulsierenden Nachtleben. Und weiter ostwärts erfreut der Balkan mit ruhigeren Orten wie Nis, dem idyllischen Koprivština und dem Badeort Sozopol in Bulgarien. Dazwischen geniale Kurvenstrecken durch das Balkangebirge, die Karpaten und Schotterpisten am Schwarzen Meer. Unsere Route führt durch teils jahrhundertalte Dörfer, in denen die Zeit stehen geblieben scheint. Die Holzhäuser tragen die Spuren der Geschichte, und aus manchen Gärten weht der Duft von frisch gebackenem Brot und gegrilltem Fleisch. Minarette und orthodoxe Kirchtürme ragen in den Himmel.

Tag Neun: Terra incognita

Istanbul, 2700 Kilometer später: Stadtbesichtigung. Für einen Tag tauschen wir die Endurostiefel gegen Strassenschuhe. Slowenien, Kroatien, Serbien und Bulgarien liegen hinter uns. Morgen, östlich der orientalischen Perle am Bosphorus, nehme ich meine ersten Kilometer auf meiner persönlichen Terra incognita unter die Räder: Asien! In Ostanatolien war-



München Lhasa – in 48 Tagen auf dem Landweg nach Tibet

Das Abenteuer beginnt am 17. Juli 2024 in München. In der Funktion eines Roadcaptain dieser organisierten Töfreise von Europa nach Asien begleite ich 14 Teilnehmer zunächst bis nach Istanbul. Ab dort stösst ein Tourguide-Kollege hinzu. Weiter geht es der historischen Seidenstrasse folgend – etwa 90 Prozent der Strecke führen über Fernstrassen – durch das anatolische Hochland, die Bergwelt Georgiens und den Kaukasus bis nach Russland. Danach nehmen wir die Steppen Kasachstans und Usbekistans unter die Räder. Das wilde, gebirgige Kirgistan lockt mit atemberaubenden Schotterpisten. Bereits 28 Tage nach dem Start in München ist der Grenzübertritt nach China geplant.

Durch die meisten Gegenden rast man also auf diesem Roadtrip nur so durch: Türkei in viereinhalb Tagen, Georgien in zwei, Kasachstan auch... Da sieht man nicht viel. Aber es reicht, zu erkennen, wohin es sich lohnt, mit mehr Zeit zurückzukehren.

Die Traumetappen der Tour

In China warten dann endlich spektakulärere Fahrtage auf dem tibetischen Hochplateau: Das Dach der Welt und der heilige Berg Kailash, die Traumetappen der gesamten Tour – und mit dem Basislager des Mt. Everest auf 5200 m Höhe und der Enddestination Lhasa die erhabensten Momente. Nach fast 12 000 Kilometern geht es für einen Teil der Reisegruppe in der Verlängerungswoche über entlegene Bergstrassen durch Ost-Tibet weiter bis nach Dali. Von da sind es keine 1000 Kilometer mehr bis zur Grenze nach Laos.

Das Unberechenbare

Soweit die Theorie. Jeder kann sich zusammenreimen, dass wir es auf dieser Fahrt mit einigen Unberechenbarkeiten zu tun bekommen: Hunderte Kilometer lange, miserabelste Schlaglochstrecken in Usbekistan und ebenso lange Baustellenpisten in China, stundenlange Wartezeiten an mancher Grenze, brüllende Hitze auf Wüstenetappen. Und Atemnot auf über 5000 Meter hohen Passstrassen.

Dass jedoch aufgrund politischer Spannungen im chinesisch-indisch-pakistanischen Grenzgebiet, Teile Tibets zum militärischen Sperrgebiet erklärt und wir gezwungen sein werden, bei bis zu 45 Grad Celsius, stumpf 5061 Kilometer in 11 Tagen und ohne einen einzigen Pausentag abzuspuhlen, davon ohne ich auf dem Grossglockner noch nichts...

Die Strecke von Gori in Georgien, nach Grosny, Russland, führt durch einige der wildesten und geschichtsträchtigsten Regionen des Kaukasus. Diese Route vereint alpine Dramatik, historische Stätten und die Kultur des Nordkaukasus. Sie ist zugleich eine Reise durch geopolitische Spannungsfelder und atemberaubende Natur.

Die georgische Heerstrasse schlängelt sich durch die Darial-Schlucht, flankiert von steilen Felswänden und bis zu 5000 Meter hohen schneebedeckten Gipfeln zur russischen Grenze. Das Einreiseprozedere gestaltet sich zwar zeitintensiv, verläuft aber korrekt und ohne Schikanen ab.

ten unbekannte Schluchten und endlose Steppen abseits des Massentourismus. Die ersten vier Etappenziele durch Asien sind malerische Orte wie Safiranbolu, bekannt für seine alten Fachwerkhäuser aus osmanischer Zeit, und Amasya, malerisch am Fluss gelegen, sowie Bayburt und Savsat.

Man schaue sich die Dimensionen der Türkei auf der Landkarte an: Erst vier Tage oder 1800 Kilometer später weichen die kurvigen Asphaltbänder des anatolischen Hochlandes den steilen Serpentinenschwüngen, mitten hinein in die gewaltige Hochgebirgskulisse des Kaukasus. Hier in Georgien säumen wieder orthodoxe Klöster mit goldenen Kuppeln statt Moscheen meinen Weg. Ich bin mit der Motorradgruppe unterwegs über den 2395 Meter hohen Jvari Pass – eine strategisch bedeutsame Strecke von Gori – dem Geburtsort Stalins – nach Grosny in Russland. Schneeweisse 5000er Gipfel überragen majestätisch die Szenerie im Grenzgebiet. Wie ein Riegel schiebt sich der Kaukasus zwischen das Schwarze und das Kaspische Meer.

Doch hier, vor der russischen Grenze, winden sich Fluss und Strasse durch die elf Kilometer lange und schmale Darialschlucht. Die Kontrolle des jahrhundertlang einzigen Weges über den Kaukasus spielte eine wichtige Rolle in der Aussenpolitik Georgiens, des Römischen Reiches, Persiens, der arabischen Kalifate, von Byzanz und später Russlands. Ich schwinde mit der Ténéré entlang des Flusses Tergi auf dem bis heute strategisch wichtigen Teil der einstigen Seidenstrasse zur Staatsgrenze.

Kilometer 4690: Russland

Auch die Einreise nach Russland ist ein Nadelöhr – ein vierstündiges bürokratisches – doch die Grenzer verhalten sich trotz der schwierigen Weltlage kor-



6 Highlights der Tour



Der Roadtrip nach Tibet – eine Express-Motorradreise um die halbe Welt. 25 Tage und 8568 Kilometer nach dem Start in München stehen wir bereits an der kirgisischen Grenze.



Von Russland nach Kasachstan bis Usbekistan. Von Grosny geht es über 850 Kilometer in zwei Tagen nach Atyrau in Kasachstan. Den Samstagabend verbringen wir in Astrachan an der Wolga. Die russische Lebensart erlebe ich dort als eine Mischung aus Melancholie, Leidenschaft, Grosszügigkeit und einer fast poetischen Beziehung zum Leben. Wir können uns in Russland frei bewegen. Die Menschen begegnen uns mit grosser Freundlichkeit, mit Respekt und völlig unvoreingenommen.

rekt, das lässt mich durchatmen. In Grosny angekommen, spüre ich, wie sich die Angst, durch dieses Land zu reisen, in Luft auflöst und Platz macht für die Freude, erstmals so weit in den Osten gekommen zu sein. Vom Dachrestaurant des noblen Hotels «Grosny City» blicke ich bei einem deutschen Weissbier über die tschetschenische Hauptstadt. Die in der Nacht glitzernde Skyline könnte man auf den ersten Blick für Las Vegas halten.

Strahlender Sonnenschein am nächsten Tag. Hinter Grosny öffnen sich weite, offene Steppen. Die Quecksilbersäule überschreitet die 40-Grad-Marke. Die Ténéré ballert unbeeindruckt weiter Richtung Osten. Nahezu endlos schnurgerade Highways durch Russland, Kasachstan und Usbekistan bis an die kirgisische Grenze werden die kommenden 2300 Kilometer zur «Monotonie-Challenge» machen.

Doch zunächst erreiche ich guter Dinge und auf glattem Asphalt mein zweites Etappenziel in Russland: Astrachan. Und mit ihm die Wolga. Mit 3530 Kilometern ist sie der längste Fluss Europas und sie prägt die Landschaft im westlichen Russland mit grossen Feuchtgebieten und fruchtbarem Land.

Nach dieser Wolga-Idylle und einem entspannten Samstagabend auf den Flaniermeilen Astrachans macht sich am nächsten Morgen staubtrockene Ernüchterung breit. Der Grenzübertritt nach Kasachstan: Wir kochen fünf Stunden in der Sonne bei 38 Grad ohne Schatten. Es lebe die Bürokratie! Erst am Abend erreiche ich Atyrau an der Nordküste des Kaspischen Meeres.

Nach acht Fahrtagen seit Istanbul ist es nun endlich wieder Zeit für einen Ruhetag. Die Stadt liegt an der Nordküste des Kaspischen Meeres und der Mündung des Flusses Ural. Atyrau erstreckt sich über zwei Kontinente. Der Ural – der drittlängste Fluss Europas – durchschneidet nicht nur die Stadt, sondern

Das Leben ist kein Besitz, es ist Bewegung. Und diese Reise? Eine Expressfahrt über den Horizont hinaus. Keine Flucht, sondern ein Loslassen. Meine Liebeserklärung an das Leben.



© Kartenmaterial: Hallwag Kümmery+Frei AG

- 1. Belgrad: Serbiens Hauptstadt begeistert mit ihrem quirligen Nachtleben.
- 2. Istanbul: Die Metropole am Bosphorus – ein Muss für einen längeren Boxenstopp.
- 3. Gori: Stalins Geburtsort und die Grenzregion zu Russland ist geschichtsträchtig.
- 4. Grosny: Die faszinierende neue Mitte der Stadt wird das «Herz Tschetscheniens» genannt.
- 5. Astrachan: An den Ufern der Wolga begeistert die Gastfreundschaft.
- 6. Chiwa, Buchara, Samarkand: Eine unglaubliche Welt der orientalischen Märchen.





trennt hier auch Europa und Asien. Dennoch kann man Atyrau nicht gerade als Ferienort bezeichnen.

Tag 20, Kilometer 6438: Usbekistan

Was für mich tags darauf die kasachische Steppe durchschneidet, ist eine gefühlt 440 Kilometer lange Gerade... Stunden der Monotonie im ewig gleichen Drehzahlbereich führen mich durch unbewohntes Gebiet bis Beineu, einem unbedeutenden Wüstenkaff. Von da sind es noch 80 Kilometer zur usbekischen Grenze.

Die kasachisch-usbekische Grenze in wenigen Worten: Staub, Dreck; Stacheldraht, Wachtürme und Korruption... Eine Katastrophe. Hier regiert der Schlendrian: Willkürlich wird das Tor an der Demarkationslinie geschlossen... Die Folge: Hunderte von Menschen, darunter Familien mit Kindern, stehen stundenlang bei 40 Grad in der prallen Sonne. Und was nach dem Warten und den Schikanen der kasachischen Grenzer, auf der usbekischen Seite wartet, ist kaum erholbarer: Eine 240 Kilometer lange Schlaglochpiste zum Etappenziel Elabad. Eine Strasse wie zerbombt. Vielfach ist nur noch die Breite einer Fahrspur als Slalomparcours nutzbar – als Motorradfahrer wird man permanent vom Gegenverkehr in das ebenfalls mit teils knietiefen Trichtern übersäte Kiesbett abgedrängt, was unendlich nervig ist.

Die Landschaft? Platt. Usbekistan besteht zum grössten Teil aus Steppen. Und je näher ich in den nächsten Tagen den Metropolen Nukus und Taschkent kommen werde, desto nervtötender wird das Verkehrschaos: Endlose Lastwagenkolonnen, 42 Grad, Sandstürme, «links-Blinker-aber-rechts-Abbieger»... Und Usbekistan ist riesig – mehr als 1700 Kilometer sind es von der kasachischen bis zur

kirgisischen Grenze: Die viel befahrenen Highways sind mit höchster Vorsicht zu geniessen: Heimtückische Schlaglöcher und ellenlange Lücken in Brücken überraschen den unbedarften Töffreisenden – genau so breit, dass ein Vorderrad reinpasst.

Ein Traum aus 1001 Nacht

Auf Hauptstrecken durch Usbekistan? Ein Albtraum. Doch die Etappenziele entschädigen für alles! Wenn man nach so einem Fahrtag durch die Gässchen der Städte Chiwa, Buchara oder Samarkand schlendert, könnte man das Gefühl bekommen, dass Aladin jeden Moment auf einem Teppich angefliegen kommt: Araber, Perser, Türken, Mongolen, Juden haben hier ihre Spuren hinterlassen... Kunst, Architektur, Sprache und Religion der Region sind bis heute von diesem reichen kulturellen Erbe geprägt – und jene atemberaubende Architektur, die in Europa zum Synonym für den geheimnisvollen Orient wurde. Die Oasenstadt Samarkand gehört zu den ältesten Städten der Welt – ein UNESCO-Welterbe. Ihre grandiosen Bauwerke lassen den Atem stocken. Aber auch Chiwa und Buchara waren wichtige Knotenpunkte der Seidenstrasse und damit Zentren des Handels und versprühen diese geheimnisumwitterte Mystik aus «1001 Nacht».

Tag 25, Kilometer 8568 – Grenze Kirgistan

Die Durststrecke hat ein Ende – ich stehe an der Grenze zu Kirgistan und bin erleichtert. Das ewige Geradeaus hat ein Ende. Hinter der Stadt Osh warten nun die Ausläufer des Pamir-Gebirges und des Tian Shan («Himmelsgebirge») darauf, auf kurvigen Schotterpisten erkundet zu werden...

«To be continued»: Teil zwei – durch die Wüste Gobi zum Himalaya – folgt in der nächsten Ausgabe des MOTO.CH-Magazins (05/25).

Türkei in viereinhalb Tagen, Georgien und Kasachstan in zwei... Chiwa, Buchara, Samarkand... Menschen, orientalische Märkte, Moscheen und Medresen entlang der Seidenstrasse...

All das rast bei diesem Roadtrip nur so durch. Wer nicht wie ich, nach 25 Tagen bereits an der Grenze zu Kirgistan stehen will, hat Alternativen.

Das Unternehmen **selbstfahrerreisen.com** hat sich darauf spezialisiert Reisende auf dem Landweg nach China zu unterstützen: Hilfe bei Visumanträgen, temporärem Fahrzeugimport, Zollabfertigung, Grenzkontrolle, chinesischer Fahrzeugzulassung und chinesischem Führerschein, sowie der Routenplanung.



INFOS

— Allgemeines

Aktuell ist eine Überlandreise von Europa nach China möglich. Ab der Türkei bieten sich drei Routen an:

1. Nordroute um das Kaspische Meer: Über Georgien und den Transit durch die Russische Föderation nach Kasachstan.
2. Fährverbindung: Von Aserbaidschan (Baku) über das Kaspische Meer nach Turkmenistan (Turkmenbashi). Allerdings sind die Fährverbindungen unzuverlässig.
3. Südroute: Durch den Iran und Pakistan über Belutschistan und den Karakorum Highway. Diese Strecke gilt als extrem gefährlich.

— Reisezeit/Wetter

Ein Roadtrip von Europa nach Tibet führt durch extreme Klimazonen, von sengender Hitze in Wüsten bis hin zu frostigen Höhen im Himalaya. Die besten Reisezeiten sind der Frühling (Mai bis Juni) und der Herbst (September bis Oktober), da sie das ausgewogenste Klima über die verschiedenen Regionen hinweg bieten. Dennoch sollte man auf alles vorbereitet sein: Temperaturen von bis zu 45 Grad in den Steppen und Wüsten sind ebenso möglich wie Frost und Schneefall auf den hochgelegenen Gebirgspässen.

— Einreisebestimmungen/Visa

Der Reisepass muss bei Antritt der Reise eine Mindestgültigkeit von 12 Monaten aufweisen. Für Schweizer Staatsangehörige besteht keine Visumpflicht für Georgien, Kasachstan, Kirgistan, Usbekistan und die Türkei. Die Beantragung eines Russland-Visums kann derzeit mehrere Wochen in Anspruch nehmen. Zudem ist eine Bestätigung der Auslandsreisekrankenversicherung erforderlich, die die Gültigkeit des Versicherungsschutzes in Russland nachweist. Es wird empfohlen, die Visa für Russland und China über spezialisierte Agenturen zu beantragen. Der Autor dieses Reiseberichts empfiehlt für Russland die Agentur Haase Touristik (haase-touristik.de) und für China den China Reise Service (china-reise-service.de).

— Papiere/Fahrzeugaanforderungen

Ein internationaler Führerschein ist erforderlich. Es sollte eine Übersetzung des Fahrzeugausweises ins Englische und Russische mitgeführt werden sowie

eine «Grüne Versicherungskarte», die den Versicherungsschutz in allen europäischen Ländern, einschliesslich Russland, nachweist. In China werden weder der nationale noch der internationale Führerschein anerkannt. Bei der Einreise müssen ein temporärer chinesischer Führerschein und eine vorübergehende Fahrzeugzulassung beantragt werden. Zu beachten ist, dass in China eine gesetzliche Altersgrenze von 60 Jahren für Tofffahrer gilt. Eine Ausnahme kann mit einem ärztlichen Attest beantragt werden, weshalb die Unterstützung durch eine spezialisierte Agentur unerlässlich ist (selbstfahrerreisen.com). Die Reichweite des Motorrads muss mindestens 400 Kilometer betragen.

— Navigation

Für klassische GPS-Geräte sind kostenlose, routingfähige Offline-Karten mit vielen Details und Points of Interest (POI) auf userbeam.de erhältlich. Diese Karten eignen sich hervorragend für Garmin und andere gängige GPS-Systeme.

Für Smartphones bieten Google Maps, maps.me und Apple Maps die besten On- und Offline-Kartenanwendungen. Allerdings sind Google-Dienste in China und Russland gesperrt und nur über spezielle Massnahmen zugänglich, wie etwa die Nutzung einer E-SIM. Der Autor empfiehlt die Verwendung eines WLAN-Routers im Tankrucksack, bestückt mit einer weltweit roamenden E-SIM von Airolo. Diese Lösung stellte sicher, dass alle auf dem Smartphone installierten Online-Dienste funktionierten. Weitere Details: tinyurl.com/yc2utss5.

— Organisierte Reise

Die beschriebene Tour wird von Tibetmoto Tours angeboten. Start ist in München. In 48 Tagen geht es meist auf Asphalt über 11 500 Kilometer nach Lhasa. Chinesische Toff-Guides begleiten die Tour ab der chinesischen Grenze. Tipp: Die sicherheitstechnische Lage in Tibet unterliegt ständigen Veränderungen. Man muss sich vor der Buchung informieren, ob das westliche tibetische Hochland, die Strecke von Kashgar zum Mount Kailash, aktuell für Reisende gesperrt ist. Sollte dies der Fall sein, verliert diese transkontinentale Toffreise ihren zentralen Reiz. Tibetmoto Tours – www.tibetmoto.com

SCHLA(M)-MASSEL



MXGP Cozar (E) und Saint-Jean-d'Angély(F)

Regen verfolgt den MXGP-Tross. Seewer macht er Mühe, Brumann trumpt auf und Guillod schlägt nach Zwangspause wieder zu.

— Text: Tobias Kloetzli — Fotos: Ducati, MX-Handel

Als gnadenlose Schlamm Schlacht und Zuverlässigkeitsprüfung für Material und Fahrer stellte sich nach ausgiebigen Regenfällen der MXGP in Cozar (E) heraus. Jeremy Seewer (Ducati) konnte unter diesen Bedingungen nicht an die ersten Erfolge anknüpfen. Im Qualirennen fiel er nach einem guten Start in der schlammigen, ersten Kurve bis auf Position 15 zurück und musste sich nach einer Kollision mit einem Überlappenden schliesslich mit Rang 18 begnügen.

Massensturz in Kurve 1

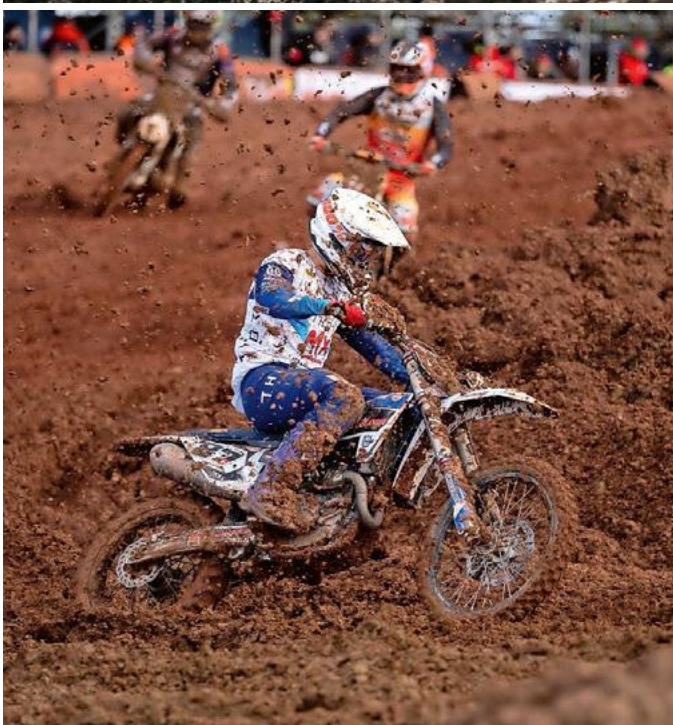
Auch in Rennen 1 kam Seewer gut vom Startbalken weg, doch Blitzstarter Lucas Coenen (KTM) stürzte in der ersten Kurve und riss Seewer mit zu Boden. So verlor der Zürcher Unterländer in der ersten Runde bereits eineinhalb Minuten auf Leader Tim Gajser (Honda). «Ich bin als Letzter wieder losgekommen

und war schon voller Schlamm. Es war nicht einfach...», erklärte Seewer, der mit Rundenrückstand das Ziel auf Rang 14 erreichte.

In Rennen 2 kam Seewer auf Position 10 unbeschadet durch die erste Kurve. Doch, wie fast alle, tauchte er auch diesmal. Mit Rang 14 musste er sich erneut von Gajser, der in beiden Rennen rund 40 Sekunden (!) Vorsprung herausgefahren hatte, übertunden lassen. «Ich war im Überlebensmodus. Nun hoffe ich auf normale Bedingungen in Frankreich am kommenden Wochenende, um zu sehen, wo wir stehen», fasst Seewer die Schinderei in Spanien zusammen.

Guillod erklärt Forfait

Privatier Valentin Guillod (Yamaha) nahm nach seinem sensationellen fünften Rang in Argentinien seinen Töf in Cozar wieder entgegen. Am Samstag verzichtete der 32-Jährige aufgrund der widrigen Bedingungen auf das Freitaining. Nach Rang 11 im Zeittraining belegte er im Qualirennen den 18. Rang. Am Sonntag bestritt Guillod die Rennen nicht. «Für diese extremen Bedingungen habe ich nicht genügend Ersatzteile», erklärte er im Hinblick auf die Rennen in Saint-Jean-d'Angély (F) innert Wochenfrist.



Brumann: Bester Schweizer

Der 20-jährige Kevin Brumann (Husqvarna) zeigte unter den schwierigen Bedingungen sein Potenzial: Nach Rang 21 im Zeittraining verbesserte sich der Aargauer im Qualirennen auf den 15. Rang – damit war er der bestklassierte Schweizer. Auch am Sonntag trumpfte der Nachwuchspilot stark auf: Rang 12 nach Runde 1 und nach konstanter Fahrt Rang 12 und bester Schweizer im Ziel! In Rennen 2 erwischte es aber auch Brumann. Bei einem Sturz verlor er mehr als eine Minute, bis er sich aus dem Schlamm befreit hatte. In der Folge kämpfte er sich wieder auf Rang 19 vor und sicherte sich zwei WM-Punkte.

Schwierigkeiten auch in Frankreich

Auch am folgenden Wochenende in Frankreich zogen wiederholt Regenfälle durch. Nach Rang 16 im Qualirennen verbesserte sich Seewer bei Start zu Rennen 1 auf Rang 12, fiel aber noch in der ersten Runde auf Position 17 zurück und erreichte das Ziel mit Rundenrückstand auf dem 13. Platz. Guillod, der im Qualirennen Rang 17 belegte, preschte beim Start zu Rennen 1 auf Rang 7 vor. Diesen brachte er souverän ins Ziel. In Rennen 2 reihte sich Seewer

um Position 15 ein, knapp vor Guillod. Die beiden Schweizer lieferten sich einen Schlagabtausch mit zahlreichen Positionswechseln. Seewer entriss Guillod schliesslich in der letzten Runde den zehnten Rang. Seewer: «Diese verrückten Bedingungen scheinen uns zu verfolgen. Wir haben eindeutig Probleme bei diesen Bedingungen, wissen aber, woran wir arbeiten müssen.» Die Starts sind für Seewer offenbar eines der Probleme. Teamkollege Mattia Guadagnini (Ducati) hat damit aber keine Mühe: Der Italiener kämpfte in Rennen 1 um den Holeshot, legte ein deutlich höheres Tempo vor als Seewer und fuhr Rang 4 ein. Nach Rang 7 in Rennen 2 beendete er den MXGP gar auf Rang 4.

Brumann ist in Rennen 1 erst als 26. aus der ersten Runde gekommen, kämpfte sich mit Rang 18 aber erneut stark vor. In Rennen 2 schied der Aargauer in Runde 1 mit technischem Problemen aus.

Gajser war auch in Frankreich nicht zu schlagen und baute seinen WM-Vorsprung auf 29. Punkte aus.

MX2-WM: Gwerder punktet

Nachdem Mike Gwerder (KTM) in der Vorwoche am Winter-MX Frankenbach (D) beim ersten Rennen nach mehr als einem Jahr Verletzungspause sensationell Rang 6 eingefahren hatte, verpasste der Zürcher Unterländer im Qualirennen der MX2-Klasse in Frankreich mit Rang 11 den letzten WM-Punkt um einen Rang. In Rennen 1 reihte sich der Blitzstarter auf Rang 5 ein, geriet arg unter Druck, fiel durch einen Schnitzer auf Rang 20 zurück und kämpfte sich wieder auf Rang 17 vor. Punkte gabs aber keine, da der 22-Jährige bei der Lärmkontrolle durchfiel und fünf Plätze zurückversetzt wurde. In Rennen 2 fuhr er wieder auf Rang 17 und durfte seine Punkte behalten. ■

MXGP Cozar (E), Rennen 1: 1. Tim Gajser (SLO); 2. Ruben Fernandez (E), beide Honda; 3. Calvin Vlaanderen (NL), Yamaha; 4. Glenn Coldenhoff (NL), Fantic; 5. Kevin Horgmo (N), Honda – ferner: 12. Kevin Brumann (CH), Husqvarna; 14. Jeremy Seewer (CH), Ducati. — **Rennen 2:** 1. Gajser; 2. Andrea Bonacorsi (I), Fantic; 3. Codenhoff; 4. Brian Bogers (NL), Fantic; 5. Romain Febvre (F), Kawasaki – ferner: 14. Seewer; 19. Brumann. — **Saint-Jean-d'Angély (F):** 1. Gajser; 2. Febvre; 3. Lucas Coenen (B), KTM; 4. Mattia Guadagnini (I), Ducati; 5. Fernandez – ferner: 7. Valentin Guillod (CH), Yamaha; 13. Seewer; 18. Brumann. — **Rennen 2:** 1. Gajser; 2. Febvre; 3. Coenen; 4. Coldenhoff; 5. Maxime Renaux (F), Yamaha – ferner: 10. Seewer; 11. Guillod; DNF: Brumann. — **WM-Stand:** 1. Gajser, 167 Punkte; 2. Febvre, 138; 3. Renaux, 121; 4. Coenen, 107; Coldenhoff, 107 – ferner: 11. Seewer, 58; 16. Guillod, 40; 19. Brumann, 15

Der MXGP von Castilla la Mancha in Cozar (E) war eine Katastrophe: Die Piste war in einem grausigen Zustand, das Fahrerlager stand teils unter Wasser. Jeremy Seewer (91) hatte wie fast jeder seine Probleme damit. Tim Gajser fuhr bei diesen Bedingungen unbeirrt allen davon und startete seine Siegesserie.

Kevin Brumann (87) war mit seiner Grösse im Vorteil und klassierte sich im spanischen Schlamm als bester Schweizer. In Rennen 2 musste auch er sich nach einem Sturz mühsam aus dem Schlamm befreien, was den Aargauer nicht nur viel Zeit kostete, sondern auch physisch ans Limit brachte.



Bild: motogp.com

Alex Márquez (73) hielt Bruder (93) Marc lange in Schach, musste sich zuletzt aber wieder dem achtfachen Weltmeister geschlagen geben.

Márquez, wer sonst?

MotoGP, Rio Hondo (ARG) — Die Márquez-Brüder Marc und Alex (beide Ducati) dominierten die MotoGP auch in Argentinien und sicherten sich die vordersten Startplätze. Die erste Reihe komplettierte nicht etwa Francesco Bagnaia (Ducati), sondern der überraschend stark auftrumpfende Johann Zarco (Honda). Im Sprint-Rennen fuhr Marc Márquez (32), bedrängt vom jüngeren Bruder Alex (28), einen Start-Ziel-Sieg ein. Bagnaia konnte nicht mithalten, sicherte sich aber immerhin Rang 3 vor Zarco, der nach schlechtem Start eine starke Aufholjagd zeigte.

Im Rennen am Sonntag setzte sich beim Start erneut Marc Márquez vor seinem Bruder durch. Bagnaia machte Alex Márquez noch in der ersten Runde Rang 2 streitig, wurde aber umgehend wieder auf Rang 3 verwiesen. Dort musste er in der Folge einen erfolgreichen Angriff von Honda-Pilot Zarco kontern und wurde in Runde 4 von dem aus Reihe 3 vorgestürmten Franco Morbidelli (Ducati) auf Rang 4 verwiesen. In derselben Runde machte Leader Márquez einen kleinen

Fehler, den Verfolger Márquez umgehend bestrafte und die Führung übernahm. Der achtfache Weltmeister Marc Márquez biss sich an seinem kleinen Bruder Alex die Zähne aus, knackte dessen Abwehr nach 17 Runden Führungsarbeit aber und blieb mit einem weiteren Sieg in dieser Saison bisher ungeschlagen.

Bagnaia schloss in der Schlussphase die Lücke zu Morbidelli, der mit Rang 3 erstmals seit vier Jahren wieder auf dem Podest stand. Dahinter verdrängte Fabio Di Giannantonio in der letzten Runde Zarco auf den sechsten Rang. Während es hinter Brad Binder und Pedro Acosta (beide KTM) mit Joan Mir und Luca Marini zwei weitere Honda-Piloten in die Top-10 schafften, ging Aprilia nach der Disqualifikation (Elektronik) des achtplatzierten Rookies Ai Ogura und dem Fehlen des verletzten Weltmeisters Jorge Martin leer aus. Und auch Yamaha schaffte es trotz verheissungsvollen Vorsaison-Tests nicht in die Top 10. Ducati dominierte einmal mehr. Superstar Marc Márquez führt mit dem Punktemaximum die WM-Tabelle an,

Bagnaia liegt auf Rang 3 bereits 31 Zähler zurück. —TK

Sprint: 1. Marc Márquez (E); 2. Alex Márquez (E); 3. Francesco Bagnaia (I), alle Ducati; 4. Johann Zarco (F), Honda; 5. Fabio Di Giannantonio (I), Ducati. — **Rennen:** 1. Marc Márquez; 2. Alex Márquez; 3. Franco Morbidelli (I), Ducati; 4. Bagnaia; 5. Di Giannantonio. — **WM-Stand:** 1. Marc Márquez, 74; 2. Alex Márquez, 58; 3. Bagnaia, 43; 4. Morbidelli, 37; 5. Zarco, 25.

Wilde letzte Runde

Moto3-WM, Rio Hondo (ARG) —

Der von der Poleposition gestartete Matteo Bertelle führte die riesige Führungsgruppe lange an. In der letzten Runde profitierte Angel Piqueras von einem Fehler des Italieners und übernahm die Führung. Wenig später wurde er aber über die Streckenbegrenzung getragen und verlor dabei zwei Plätze. Die holte er sich mit einem gewagten Angriff inklusive Vorderradrutscher und Kollision mit Jose Antonio Rueda in der nächsten Kurve zurück und feierte schliesslich den Sieg vor Adrian Fernandez und Rueda. —TK

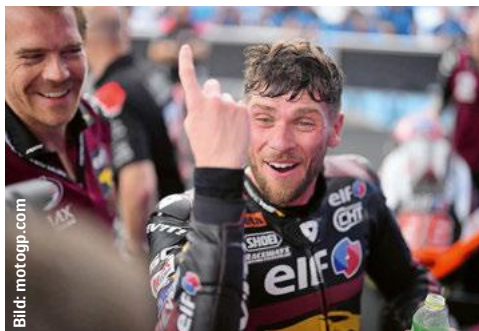
1. Angel Piqueras (E), KTM; 2. Adrian Fernandez (E), Honda; 3. Jose Antonio Rueda (E), KTM; 4. Matteo Bertelle (I), KTM; 5. Taiyo Furusato, (J), Honda — DNS: Noah Dettwiler (CH), KTM — **WM-Stand:** 1. Rueda, 41; 2. Fernandez, 36; 3. Piqueras; 4. Bertelle, 24; 5. Alvaro Carpe (E), KTM, 20.



Angel Piqueras setzte sich in einer sagenhaften letzten Runde in extremis durch.

Dixon feiert in Argentinien

Moto2-WM, Rio Hondo (ARG) — Jake Dixon war in Thailand mit Rang 7 der beste Boscoscuro-Pilot gewesen. Das war



Jake Dixon dominierte das Moto2-Rennen überlegen.

er auch in Argentinien, allerdings entriess er von Startplatz 2 dem von der Poleposition gestarteten WM-Leader Manuel Gonzalez bereits im Sprint zur ersten Kurve die Führung, baute sie bis auf vier Sekunden aus und feierte im Ziel seinen Sieg und seine neue Marc-VDS-Truppe. Gonzales baute seine WM-Führung mit einem einsamen zweiten Platz aus, während sich Celestino Vietti im Kampf um Rang 3 durchsetzte. —TK

1. Jake Dixon (GB), Boscoscuro; 2. Manuel Gonzalez (E); 3. Celestino Vietti (I), Boscoscuro; 4. Arón Canet; 5. Marcos Ramirez (E), beide Kalex. — **WM-Stand:** 1. Gonzalez, 45; 2. Dixon, 34; 3. Canet, 33; 4. Ramirez, 22; 5. Agius Senna (AUS), Kalex, 19



Weltmeister Toprak Razgatlioglu (BMW) hat die Konkurrenz abgeschüttelt.

Razgatlioglu vorn, Aegerter zuversichtlich

Superbike-Tests, Portimão (P) — Weltmeister Toprak Razgatlioglu (BMW) beklagte sich in Australien und fühlte sich durchs Reglement eingebremst — den Concessions-Rahmen vom Vorjahr darf BMW nicht mehr verwenden. Nach einem Ausritt und einem technischen Problem verlor der Türke in Phillip Island 42 Punkte auf Dreifachsieger Nicolo Bulega (Ducati). Am Wochenende geht die Superbike-WM in Portimão in die zweite Runde. Zuvor gab es dort noch einen letzten Test. Dabei fand der Meister offenbar ein passendes Set-up, liess die Konkurrenz klar hinter sich und unterbot den lokalen Runden- und den Pole-Rekord.

Dominique Aegerter (Yamaha) erprobte eifrig neue Teile — Yamaha darf neu Conces-

sion-Teile einsetzen — und bereitete sich auf das nächste Rennen vor. Dabei drehte der Schweizer über 90 Runden, konnte im Gegensatz zu Teamkollege Remy Gardner aber nicht vorn mitreden. Trotz Rang 15 zeigte sich Aegerter (34) zuversichtlich: «Wir haben neue Dinge ausprobiert und wertvolle Daten für den nächsten Event gesammelt. Jetzt müssen wir uns auf das konzentrieren, was wir an diesen zwei Tagen gelernt haben. Ich bin zuversichtlich, dass wir einen Schritt in die richtige Richtung machen können.» —TK

1. Toprak Razgatlioglu (TR), BMW, 1:39,592 min; 2. Nicolo Bulega (I), Ducati, + 0,425; 3. Alex Lowes (GB), Bimota, + 0,767; 4. Michael van der Mark (NL), BMW, + 0,844; 5. Remy Gardner (AUS), Yamaha, + 0,952 — ferner: 15. Dominique Aegerter (CH), Yamaha, + 2,444

Dettwiler frühestens in Katar am Start

Moto3-WM — Noah Dettwiler musste nochmals unters Messer. Während der Vorsaison tests in Jerez (E) hatte sich der Moto3-WM-Pilot einen Bruch am linken Handgelenk zugezogen. Den liess der 19-Jährige in Barcelona (E) bei Dr. Mir operieren und verpasste den Saisonauftakt in Thailand. Nachuntersuchungen in der Schweiz brachten inzwischen eine weitere Fraktur am rechten Ellenbogen ans Licht, die ebenfalls operiert werden musste. Der Eingriff erfolgte in der Rennbahnklinik in Muttens BL. Nach der zweiten OP verpasste der Baselbieter auch den MotoGP von Argentinien.

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht, dass der derzeit einzige Schweizer GP-Pilot auch in Austin, Texas (USA) Ende März fehlen wird: Die entscheidende Kontrolle in der Dexeus-Klinik bei Dr. Mir war ernüchtert. Schnell stand fest, dass es für eine Rennrückkehr noch zu früh ist. Die Belastung eines kompletten GP-Wochenendes wäre

schlicht noch zu hoch, so die medizinische Einschätzung.

Nun heisst es: Weiter hart arbeiten, geduldig bleiben und den Fokus auf die Rückkehr Mitte April in Katar setzen. —TK



Zermürend: Noah Dettwiler musste erneut operiert werden und steigt frühestens beim vierten GP in die Saison ein.

SPORTSPLITTER

LEVIN PHOMMARA (16) hat erst im Januar 25 erfahren, dass er für den Northern Talent Cup keinen Startplatz mehr erhält. Schnell sah man sich nach anderen Möglichkeiten um. Jetzt steht fest, der ehrgeizige Nachwuchspilot wird 2025 im Rahmen des «Asia Road Racing Championship» unter der FIM in der von TVS gesponsorten Nachwuchsklasse antreten. Gefahren wird auf TVS Apache RR 310, die auf der in Indien bei TVS gebauten BMW G 310 basieren. Die Rennen werden etwa in Buriram (TH), Sepang (MAL), Motegi (J) oder Lombok (RI) gefahren.

+++

NICO GREUTMANN (20) ist im Rahmen des MXGP in Cozar (E) in der 250er-Motocross-EM (EMX250) antgetreten. In Rennen 1 erkämpfte sich der Husqvarna-Pilot prompt die Führung, stürzte aber wenig später bei einem Sprung. Dabei verletzte sich der Sieger des ADAC Youngsters Cups 2024 und konnte in Rennen 2 nicht antreten. Eine Woche später in Saint-Jean-d'Angély (F) belegte er verletzungsgeschwächt nach mässigen Starts die Plätze 8 und 19.

+++

LYONEL REICHL (19) fuhr beim EMX250-Auftakt in Spanien mit konstanten Rennen die Plätze 12 und 8 ein. An der zweiten Runde in Frankreich konnte der Liechtensteiner Husqvarna-Pilot nach guten Starts zweimal Rang 7 einfahren und verbesserte sich auf EM-Rang 6.

+++

RYAN OPPLIGER (15) kämpfte sich in der EMX125 in Cozar in Rennen 1 auf Rang 3 vor, fiel durch einen Sturz zurück und wurde Zehnter. In Rennen 2 fiel der KTM-Pilot von Rang 3 auf Position 22 zurück und kämpfte sich wieder auf Rang 13 vor. In Frankreich fiel der Fribourger in Rennen 1 in der vorletzten Runde durch einen Sturz von P 8 auf P 15 zurück. In Rennen 2 belegte Oppliger lange Rang 3 und wurde nach einem Schnitzer guter Sechster.

+++

EMIL ZIEMER (14) fuhr in der EMX125 in Spanien die Plätze 27 und 36 ein. Nach Rang 30 in Rennen 1 in Frankreich führte der KTM-Pilot Rennen 2 zunächst sensationell an, verteidigte lange Position 3 und wurde nach einem Sturz Zehnter.

Die neue Ducati Streetfighter V4 hat sämtliche Updates ihrer hypersportlichen Schwester Panigale V4 erhalten. Was kann der Bologna-Hooligan auf dem Track?



Yamaha hat seinen Offroad-Bestseller Ténéré 700 umfassend überarbeitet und stellt der Basis eine besser ausgestattete Rally zur Seite. Erster Test.



Check der neuen Moto Guzzi V7 Sport mit USD-Gabel, Doppelscheibenbremse, Riding Modes, Tempomat, Kurven-ABS und Traktionskontrolle.



Die neue Ducati Multistrada V2 misst sich im Vergleichstest mit der Honda Africa Twin und der V-Strom 1050 von Suzuki.

Alle Angaben der Vorschau ohne Gewähr

KREATIVE LÖSUNG SOUND-ARENA

— Text: Tobias Kloetzli



MIT
SCHARFEM
BLICK



Die mit Kettensägen und anderen lauten Geräten ausgerüsteten Fans erhalten eine Sound-Arena, damit die übrigen Besucher akustisch nicht belästigt werden.

Der MXGP-Zirkus hat vielerlei Gesichter. Im Zentrum stehen die Fahrer und ihre Töffe. Die Veranstalter und Promotoren betreiben einen gewaltigen Aufwand, den das Publikum über die Tickets mitfinanziert. Der MXGP of Switzerland über Ostern (19./21. April, Bericht S. 12) lockt viele Zuschauer an. Dies geht von eingefleischten Fans, über sportlich interessierte Gelegenheitsbesucher bis zur breiten Masse, die den MXGP z.B. als Familienausflugsziel (Eintritt für Kinder unter 16 gratis!) nutzt.

Die Begeisterung wird von den Besuchern sehr unterschiedlich ausgelebt. Das geht vom ruhigen Geniesser, der sich nur zu einem anerkennenden Klatschen hinreissen lässt bis zu Fans, die ihre Stars begeistert anfeuern. Und dann gibt es noch die euphorischen Fans, die ihre Stars (und sich) vorzüglich mit umgebauten Zweitakt-Kettensägen ohne Schalldämpfer, Megaphonen, Presslufthörnern oder Feuerwerk lautstark feiern.

Verbieten müsste man den «Saulärme» dieser «Chaoten», war nach dem letzten MXGP die Forderung vieler Zuschauer – ein in der Schweiz allzu gängiger Lösungsansatz. Mit einer Sound-Arena hinter dem Erdwall fand OK-Präsident Willy Läderach eine elegantere Lösung. Nur dort sind die lauten Fanutensilien erlaubt. Die «Sound-Aktivist» konzentrieren sich auf einen Sektor am Streckenrand, der beim Rundgang nicht passiert werden muss, sorgen für Stimmung, sind aber weit genug von den Besuchern entfernt, die sich vom Lärm belästigt fühlen. Eine für die Schweiz untypische, aber interessante Lösung.

ALLES AUF RETRO

Vor 10 Jahren waren die Neoklassiker hoch im Kurs. Fast jeder Hersteller wühlte in seinen Archiven und brachte mindestens eine zweirädrige Hommage an legendäre Töff vorwiegend aus den 1970er-Jahren.

Es ist sicher nicht falsch, Triumph als Pionier in diesem vor einer Dekade stark angesagten, trendigen Segment zu bezeichnen. Die Bonnevilles waren bzw. sind bei den Briten nahezu nahtlos im Sortiment und sinnstiftend für den Hersteller aus Hinckley. Auch Ducati

hatte es um 2005 mit den Sportclassic-Modellen versucht, scheiterte jedoch am Markt. Die durchaus hübschen Preziosen waren nicht nur zu teuer, sie waren auch 10 Jahre zu früh lanciert worden. Nicht nur Neoklassik-Töff waren um 2015 in Mode, auch der ganze

Lifestyle, die Bekleidung und entsprechend angehauchte Events. Diesem Sachverhalt trugen wir im Rahmen unseres Reto-Vergleichs mit Ducati Scrambler, Moto Guzzi V7 II Special, Triumph Bonneville Sprint und Yamaha XJR 1300 Racer insofern Rechnung, als wir auch gleich die passende Bekleidung und Gesichtsbehaarung in den Test implementierten. Weitere Highlights der TÖFF-Ausgabe 07/15 waren erste Bilder und Infos zum Revival der Honda Africa Twin, ein Test der barocken Guzzi Eldorado, der Härte-test der Suzuki GSX-S 1000 sowie ein Reisebericht mit Ziel schottische Highlands. — DC

Ein für die damalige Zeit neuartiges Fahrzeugkonzept feierte mit der BMW S 1000 XR in TÖFF 07/15 seine fahraktive Premiere.

Endlich war sie da, die Neo-Africa-Twin, die sich auch heute noch – technisch freilich weiterentwickelt – sehr gut verkauft. Fünf Tage waren wir in den wildromantischen Highlands unterwegs.



IMPRESSUM

REDAKTION
Redaktion MOTO.CH
Baslerstrasse 60, 8048 Zürich
T +41 58 344 98 98
www.moto.ch
moto@galledia.ch

**CHEFREDAKTOR /
PUBLIZISTISCHER LEITER**
Lic. phil. Daniele Carrozza

REDAKTION
Tobias Kloetzli (Co-Chefredaktor),
Lic. phil. Dimitri Hüppi,
B.A. Patrick Schiffmann
(Co-Leitung Digital),

FREIE MITARBEITER
Ulf Böhringer, Imre Paulovits,
Roger Sperandio,
Markus Lehner, Beat Gautschi,
Peter Studer

FOTOGRAFEN
Oskar Moyano, Michele Limina

GRAFIK UND PRODUKTION
Armin Heinzer, Barbara Märkli

VERLAG
Galledia Fachmedien AG
Baslerstrasse 60, 8048 Zürich
T +41 58 344 98 98
www.galledia.ch

VERLAGSMANAGER
Guido Käppeli
guido.kaeppli@galledia.ch

**LEITUNG MEDIENBERATUNG
PRINT / ONLINE**
Peter Spycher
peter.spycher@fachmedien.ch
T +41 58 344 98 11

**ANZEIGENVERWALTUNG /
ANZEIGENANNAHME**
Stana Rajic
moto-ch@fachmedien.ch
T +41 44 928 56 39

DRUCK
Galledia Print AG
Burgauerstrasse 50, 9230 Flawil

ERSCHEINUNGSWEISE
53. Jahrgang
14 Ausgaben jährlich
ISSN 2813-9410

EINZELHEFT
Fr. 9.50
Abonnemente
1 Jahr Fr. 130.– (inkl. MwSt.)
2 Jahre Fr. 220.– (inkl. MwSt.)

ABONNENTEN-SERVICE
T +41 58 344 95 41
abo.motoch@galledia.ch

AUFLAGE (WEMF 2023/2024)
Druckauflage 14 000 Ex.
Verbreitete Auflage 11 705

**WEITERE TITEL DER
GALLERIA GROUP AG**
TIR transNews,
Organisator,
Markt & Kommunikation,
Immobilien Business,
Management & Qualität,
SicherheitsForum,
Safety-Plus

gedruckt in der
schweiz

HONDA RIDES AND VIBES



LEGENDS, LIVE BAND, FOOD & DRINKS

MEHR INFOS

RIDES AND VIBES by Honda

**KOMM ZUM GRÖSSTEN HONDA-TREFFEN
DER SCHWEIZ!**

Jeder Honda-Händler organisiert Roadtrips
zum ACE CAFE. Lust mitzumachen?
Dann erkundige dich bei uns!



7. JUNI 2025
ACE CAFE LUZERN