

MOTO.CH

SPAGAT-KUNSTLER

KTM

890 Adventure R

BMW

F 900 GS

Ducati

DesertX Rally

Honda

Africa Twin



KOVE 800X PRO
Alles dabei für unter
10 000 Franken


IWAN STEINER

 Der Walliser leitet für
H-D den DACH-Raum


DOMI AEGERTER
fällt verletzt aus
und bangt um
seine Zukunft in
der SBK-WM

JEREMY SEEWER
Star am MXGP
of Switzerland,
Türkei-Sieger und
neu Ducati-Pilot



PANIGALE V4
Zugänglicher, effi-
zienter, schneller



Reise entlang der Donau von der Quelle bis zum Schwarzen Meer

PERU – EINZIGARTIGE VIELFALT



AUF DEN SPUREN DER INKAS

Highlights:

- Scharrbilder von Nasca
- Bucht Puerto Inka mit Pinguinen, Pelikanen und Seelöwen
- Titicacasee
- Ruinenstadt Machu Picchu
- Andenhochland (Heimat der Vicuñas, Alpacas und Lamas)
- 22 Tage, 3200 km, 5 % Offroad
- Begleitpersonen optional in Auto



IN DEN NORDEN 3.0

Highlights:

- Abenteuerliche Strecken an der Küste und in der bis 5700 m hohen Bergkette Cordillera Blanca
- Kuelap: Wolkenkrieger-Festung
- Gocta Wasserfall (771 m)
- Abstecher in den Urwald
- Nationalpark Huascaran mit Gletscher (6768 m)
- 22 Tage, 3300 km, 25 % Offroad

6 atemberaubende Enduro-Touren

Peru ist reich an landschaftlichen und kulturellen Schätzen. Das drittgrösste Land Südamerikas ist an Abwechslung kaum zu übertreffen. Mit der pazifischen Küste, einer der trockensten Wüsten der Welt, dem Andenhochland (über 4000 m hohe Pässe) sowie Urwald. Zusammen mit unserem Partner PERUMOTO bieten wir **6 atemberaubende Enduro-Touren an.**

Möglich sind ausserdem individuell gestaltete Privattouren für Gruppen ab 6 Personen.



AN DEN NABEL DER WELT

Highlights:

- Cusco (die Inkas nannten ihre Hauptstadt «Nabel der Welt»)
- Scharrbilder von Nasca
- Ruinenstadt Machu Picchu
- Pass Abra Apacheta (4746 m)
- Nationalpark von Paracas
- Naturreservat Pampa Galeras
- Ballestas-Inseln (Pinguine u. a.)
- 15 Tage, 2300 km, 5 % Offroad



100 % MOTORRAD-ABENTEUER

Highlights:

- Nationalpark von Paracas
- Ballestas-Inseln mit Seelöwen, Pinguinen und Meeresvögeln
- Huancayo (3260 m)
- «Abra Apacheta»-Pass (4746 m)
- Hochurwald von Chanchamayo
- Pozuzo: deutsch-österreich. Kolonie
- Besuch der indigenen Asháninka
- 15 Tage, 2000 km, 30 % Offroad



MACHU PICCHU & DIE INKAS

Highlights:

- Sanddünen der Oase Huacachina
- Scharrbilder von Nasca
- Bucht Puerto Inka mit Pinguinen, Pelikanen und Seelöwen
- Fahrt durch den Canyon de Colca, zweittiefste Schlucht der Welt
- Titicacasee
- Ruinenstadt Machu Picchu
- Ballestas-Inseln (Pinguine u. a.)
- 22 Tage, 3170 km, 10 % Offroad



CHACHAPOYAS & AMAZONAS

Highlights:

- Tal des Rio Supe mit der ältesten Siedlung Amerikas an der Ausgrabungsstätte Caral
- Entenschlucht, Fahrt auf ehem. Bahntrasse, 48 Tunneln
- Chan Chan: Hauptstadt des ehemaligen Chimú-Reiches
- Schmale Strassen durch die Anden zum Amazonas
- 22 Tage, 3400 km, 10 % Offroad

Auf jeder Tour inklusive

- Flughafentransfers vom/zum int. Airport Jorge Chavez in Callao – Lima (Hauptstadt)
- Start/Ende der Reise in Lima
- Besichtigung Lima zum Auftakt
- Ausgesuchte Hotels
- Panamericana-Etappe(n)
- Begleitfahrzeug für Gepäcktransport
- Deutschsprachiger Tourguide
- Mietmotorrad (Yamaha XT 660, Yamaha Ténéré 700 oder XT 1200 Z Super Ténéré)
- Satellitentelefon
- Ausgewogene Tagesetappen
- Verschiedenste Klimazonen
- Tag vor Rückreise zur freien Verfügung



Detailinformationen, Termine
Preise und Anmeldung unter:

moto.ch/motorradabenteuer-peru

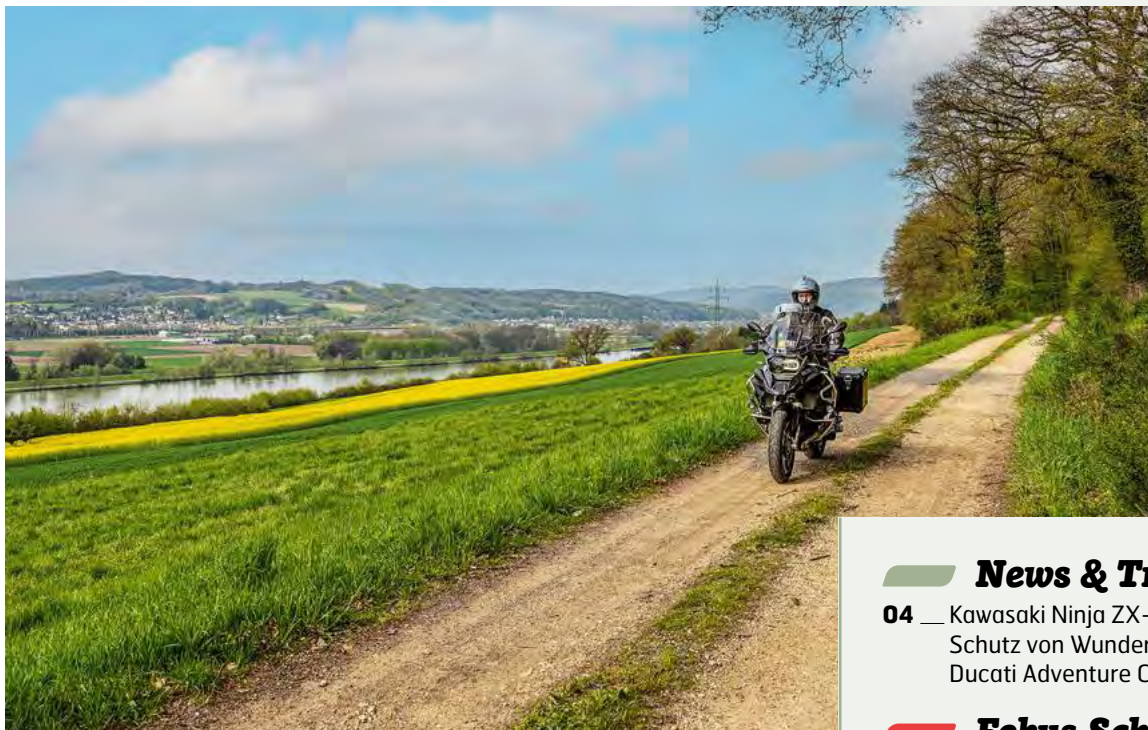
Veranstalter:



PERUMOTO

Medienpartner:





52

Der Fluss ist das Ziel: von der Quelle im Schwarzwald der Donau entlang bis zur Mündung am Schwarzen Meer. Teil 1 bis Wien.



10

Nicole Fry ist Schrittmacherin im Velo-Stehersport. Eine exotische Aktivität mit vielen Reizen.

34

BMW R100 Café Racer: Normalerweise beleuchten wir in der Youngtimer-Rubrik originale Töff. Heute machen wir eine Ausnahme.

48

Im Exklusiv-Interview schauen wir mit Francesco Milicia, dem globalen Verkaufsleiter von Ducati, u.a. in die Zukunft der Roten.



News & Trends

- 04** — Kawasaki Ninja ZX-4RR auch mit 35 kW, Boxer-Schutz von Wunderlich, Töffbrillen mit Korrektur, Ducati Adventure Camp 2024 u. v. m.

Fokus Schweiz

- 10** — Nicole Fry, Schrittmacherin im Velo-Stehersport

Test und Technik

- 12** — **Mittelklasse-Adventures:**
KTM 890 Adventure R vs. BMW F 900 GS vs. Ducati DesertX Rally vs. Honda Africa Twin
- 24** — **Harley-Davidson Heritage Classic:**
Optisch klassisch, aber absolut vielseitig
- 26** — **Ducati Panigale V4 S für 2025:**
Mit komplett neuem Chassis und MotoGP-Elektronik zu mehr Zugänglichkeit und schnelleren Zeiten
- 32** — **Kove 800X Pro:**
Top ausgestattete Alleskönnerin aus China für unter 10 000 Franken
- 34** — **Youngtimer-Umbau:**
BMW R 100 Café Racer

Marktplatz & Szene

- 36** — Gebrauchtmarkt
42 — Szene und Fachhandel
47 — Agenda

Hintergrund

- 48** — Interview mit Francesco Milicia, Ducati-Vizechef
50 — Interview mit Iwan Steiner, Harley-Davidson Country Manager für den DACH-Raum

Reisen & Touren

- 52** — Fernweh: Entlang der Donau, Teil 1
60 — Tagestour: Oberengadin – Schweizer Nationalpark

Sport

- 62** — Superbike-WM in Magny-Cours (F)
64 — Supersmoto-SM in Bürglen TG
66 — MXGP of Switzerland in Frauenfeld TG
69 — Sportnews: MotoGP, Bol d'Or, IRRRC, MX-SM, MXGP, Enduro-SM u. v. m.

Zielflagge

- 74** — Vorschau **75** — Rückspiegel
74 — Kolumne **75** — Impressum

EDITORIAL



MX-SZENE SCHWEIZ

Was Willy Läderach (83) und sein Team am MXGP of Switzerland auf die Beine gestellt haben, war grossartig und sportlich gesehen ein absoluter Erfolg. Jeremy Seewers Podestkämpfe, Valentin Guillods Aufholjagden, aber auch die Schweizer Nachwuchspiloten in 125er- und 250er-EM kämpften stark. Doch die Wetterbedingungen sorgten dafür, dass man mit 16 000 Besuchern unter den Erwartungen blieb. Läderach ist überzeugt, dass auch die TV-Übertragung auf SRF2 sicher 5000 Zuschauer gekostet hat und erwägt, künftig darauf zu verzichten. Ich bin mir jedoch sicher, dass die Präsenz im TV und den Medien viele Zuschauer erst dazu gebracht hat, nach Frauenfeld zu gehen. Das ist beste Werbung! Wer die Rennen am TV verfolgt hat, dürfte auf den Geschmack gekommen sein und 2025 allenfalls zum MXGP pilgern.

Unstimmigkeiten gibt es auch bei der Wahl der CH-Fahrer fürs Motocross der Nationen (MXoN). Neben den 450er-Piloten Seewer (MXGP) und Guillod (MXOpen) waren drei Fahrer für die MX2-Klasse nominiert worden: Kevin Brumann (20), Arnaud Tonus (33) und Nico Greutmann (20). Das Online-Voting fiel zugunsten von Greutmann, dem Leader des ADAC Youngsters Cup (250 ccm), aus. Dennoch wurde Ex-WM-Pilot Tonus (33), der gerade erneut den SM-Titel bei den 450ern eingefahren hat, als 250er-Pilot bestimmt. In meinen Augen klar eine verpasste Chance, einem jungen Fahrer eine Plattform zu bieten – so wie damals Seewer, der 2013 als ADAC MX Youngsters Cupsieger für die Schweiz antreten durfte und prompt als bester, junger Fahrer geehrt wurde. Das Risiko hätte sich in Grenzen gehalten, für den aufstrebenden Nachwuchspiloten wäre es aber eine riesige Chance gewesen.

— TOBIAS KLOETZLI, CHEFREDAKTOR
TOBIAS.KLOETZLI@GALLEDDIA.CH



Neue Partnerschaft in Garmisch gefixt

Cardo und Insta360 — Cardo Systems, Pionier in der Motorradkommunikation, und der Actioncam-Spezialist Insta360 starten eine neue Partnerschaft mit dem Ziel, «gemeinsame Innovationen im Bereich der On- und Off-Road-Abenteuer voranzubringen.» Die Partnerschaft verbinde hochwertige Kameras und Kommunikationssysteme und optimiere damit den Spass für all jene, die ihre Fahrerlebnisse gerne dokumentieren und teilen.

Gemeinsam sollen die Systeme von Cardo und Insta360 eine bestens aufeinander abgestimmte Möglichkeit bieten, Motorradtouren und -abenteuer auf und abseits der Strasse aufzunehmen und zu teilen. Mit der bereits implementierten nativen Unterstützung für die 8K-fähige Insta360 X4 und die KI-gesteuerte Actioncam Insta360 Ace Pro sei die Verbindung so einfach wie das Befestigen einer Kamera an Helm oder Bike oder ein Cardo-Headset anzuschliessen und einfach loszufahren.

Die Partnerschaft begann mit einem gemeinsamen Stand von Cardo Systems und Insta360 an den vergangenen BMW Motorrad Days. Neben der Vorstellung der neuesten Produkte für die Besucher diskutierten die Verantwortlichen beider Marken dort auch zahlreiche Optionen, um die neue Kooperation weiter zu vertiefen. Weitere Schritte in diesem Rahmen seien aktuell in der Abstimmung und sollen zeitnah auf den verschiedenen Informationskanälen von Cardo und Insta360 bekannt gegeben werden. — DH

SC Project

Schalldämpfer — Mit der Hypermotard 698 Mono stellte Ducati eine ebenso starke wie wendige Maschine auf die Räder. Jetzt hat SC-Project «Euro 5+»-konforme und Racing-Endschalldämpfer parat, die den ausgeprägten Fun-Faktor noch weiter erhöhen. Die für die Strasse zugelassenen SC1-S sind für Fr. 1430.– erhältlich, die ebenfalls homologierten S1-C (Bild) ab Fr. 1320.–. <https://shop.scproject-exhaust.ch> — DH



Jetzt doch 35 kW

A2-Racer — Der Trackday-erprobte und 2024 neu eingeführte Bonsai-Racer Kawasaki Ninja ZX-4RR wurde hierzulande anfänglich ausschliesslich in einer offenen A-Version angeboten. Aufgrund der hohen Nachfrage gibt es ab sofort auch eine 35-kW-Variante (ab Fr. 10 290.–), die ab 18 Jahren pilotiert werden darf. Es handelt sich um eine elektronische Drosselung, die der Kawasaki-Händler beim Kauf vornimmt und nach der A2-Zeit problemlos rückgängig machen kann. — DC

ZITIERT

DENIS BIRRER



“Pasta, Pizza,
Vino, Gelati...
Italia, fantastico!”

Instagram-Reaktion von Denis Birrer, dem langjährigen Manager und Wegbegleiter von MXGP-Star Jeremy Seewer, auf Seewers Wechsel zu Ducati.



Zwei Kulturen

Vespa Primavera Batik — Mit der Primavera Batik bringt Vespa ein Sondermodell auf den Markt, das die Batikmotive der indonesischen Kultur aufnimmt. Sie soll eine «Hymne an die Freude» sein, «geboren aus der Begegnung zweier Kulturen». Diese Vespa mit 125-ccm-Viertaktmotor soll an das Reisen, das Erkunden ferner Welten und das Entdecken im ureigenen Vespa-Stil erinnern. Die Primavera Batik gibt es ab 5295 Franken. vespa.ch — DH



50 Jahre Rocket Jump

Triumph — Triumph Motorcycles nahm am 1. September an den Feierlichkeiten zum 50. Jahrestag von Evel Knievels (17.10.1938 bis 30.11.2007) legendärem Rocket Jump in Twin Falls (USA) teil – mit mehreren Töff, die an die damals verwendeten erinnerten. Der Stuntman Robbie 'Maddo' Maddison fuhr etwa eine Custom Rocket 3 als Hommage an die Skycycle X-2 Rocket, die beim ursprünglichen Sprung verwendet wurde. — DH

ZAHL DES MONATS

110

ZUM 110. MAL FINDET DIE INTERNATIONALE MOTORRADAUSSTELLUNG EICMA IN MILANO IN DIESEM JAHR STATT – VOM 7. BIS 10. NOVEMBER

Tourenführer mit Blick auf die Fahrphysik



«**Durch die Alpen**» — Die Alpen: Wohl kaum eine andere Region in Zentraleuropa übt auf Motorradfahrer eine stärkere Faszination aus. Das liegt daran, dass der Mix aus Kurven aller Radien, Steilpassagen rauf und runter, überirdischen Panoramen sowie Fahr- und Naturerlebnissen in unseren Gefilden einzigartig ist. Mit zehn ausgewählten Touren von West nach Ost über den Alpenbogen gibt das Buch «Durch die Alpen. Die schönsten Biker-Touren» ein Bewusstsein über Fahrphysik, Zuladung oder Reifen des alpinen Fahrens. Gespeist mit Touristik-Tipps, QR-Codes und GPS-Koordinaten bereitet dieses 250 Bilder umfassende Werk auf 208 Seiten auf den maximalen Fahrspass bei der Alpen-Tour vor. Preis: 29,90 Euro im Motorbuch-Verlag. motorbuch.de — DH

Wunderlich®



PACKEN GEHT SYSTEMATISCH.
MIT WUNDERLICH SYSTEMGEPÄCK.
WWW.WUNDERLICH.DE
WWW.WUNDERLICH-ADVENTURE.DE

X-BAG. VON WUNDERLICH.

SOFTTASCHEN & TOPCASE FÜR BMW
R 1300 GS UND VIELE WEITERE BIKES

Die Anforderungen ans Softgepäcksystem des Adventure Riders ähneln denen des Urban Riders. Beide sind nervenstark, flink und stets körperlich und geistig agil unterwegs. Kein Wunder – denn die Bedingungen sind ähnlich: Meistert der eine Schlamm, Staub, Schotter, Pässe und Furten, manövriert der andere zwischen Schlaglöchern, Baustellen und Gleisen durchs enge Verkehrsgetümmel. Hier wie da überzeugen die kompromisslose Funktionalität und das authentische Design der X-BAGs. Genau, wie deren schmale Silhouette.

WUNDERLICH X-BAG. ROUGH'N'TOUGH.
FÜR ADVENTURE- UND URBAN-RIDERS



WWW.WUNDERLICH.DE

Boxer-Schutz

Wunderlich Ultimate und Guard — Ultimate und Guard heissen die beiden Wunderlich-Schutzkonzepte für die BMW R 1300 GS. Der Ultimate-Motorschutzbügel (ab 379 Euro) ist dabei kompromisslos auf maximalen Schutz bei Offroadabenteuern ausgelegt, der Guard (ab 319 Euro) ist ein starker Allrounder, der den «optimalen Kompromiss aus Schutzwirkung und Gewicht» bietet. Wer das Risiko einer Beschädigung im Gelände noch stärker minimieren will, wählt den Ultimate-Pro-Motorschutzbügel (Bild), der über ein zusätzliches, solide ausgeführtes Protektionsblech verfügt. wunderlich.de —DH



Geburtstagsgeschenk

KTM: «Limitless» — KTM beschenkt sich bzw. seine Fans zum 70. Geburtstag der Marke mit dem 200 Seiten dicken Sondermagazin «Limitless. 70 Jahre extreme Performance», das es in gedruckter wie in digitaler Form gibt. Beleuchtet werden darin die Meilensteine in der KTM-Geschichte, zu welchen auch die «30 Years of Duke» gehören. Es geht genauso um Menschen wie um Technik, Statistiken und harte Fakten. Das Magazin gibt es bei KTM-Händlern und im Netz: ktmlimitless.com —DH



Ein Hauch von Easy Rider – auch mit Korrektur

mirage swiss spirit — Frisch überarbeitet und aktualisiert gehört die Simplon von mirage swiss spirit zu den Top-Motorradbrillen der Schweiz (vgl. Bild oben). Mit ihrer markanten, progressiven Form und dem fast rahmenlosen Design strahlt sie einen Hauch von Easyrider aus. Der geschwungene Rahmenoberteil und der Doppelsteg verleihen ihr eine unverwechselbare Optik. Egal ob auf der Strasse oder in der Freizeit, die Simplon verspricht ihrem Träger höchsten Tragekomfort und eine hervorragende Brillanz und Klarheit bei allen Sichtverhältnissen.

Für alle Modelle von mirage swiss spirit (z. B. auch die Maloja, vgl. Bild unten) gibt es auch Gläser mit Freeform-Korrektur in individueller Sehstärke – Einstärken- oder Gleitsichtsystem – und zu sehr fairem Preis-Leistungsverhältnis. Selbst die geschliffenen Gläser bieten eine verzugsfreie Rundumsicht,

wie wir von der MOTO.CH-Redaktion aus eigener Erfahrung wissen.

Alle Ausführungen bestehen aus Trivex-Material, das für höchste Bruchsicherheit, Widerstandsfähigkeit und optische Klarheit steht. Sie sind zudem versehen mit Entspiegelung, mit Hartbeschichtung für maximale Kratzfestigkeit und mit Nano-Beschichtung, damit Regentropfen einfach abperlen. Wahlweise sind zudem selbsttönende Gläser von klar bis sehr dunkel (10 – 84% – für die Verwendung im Strassenverkehr bis 60%) sowie eine Verspiegelung erhältlich.

Kurt Hefti, Inhaber von mirage swiss spirit, sagt: «Unsere Brillen sind mehr als nur Accessoires – sie sind technische Meisterwerke, gefertigt mit Präzision und Sorgfalt im Zürcher Oberland. Jede sichtbare Schraube zeigt die Liebe zum Detail und die Qualität unserer Produkte.» miraoptik.ch —DH



KURZ NOTIERT

ZEIGT ES DEN JÜNGSTEN —

Eltern, Lehrpersonen und die Polizei sollen Kinder bei der Entwicklung ihrer Mobilität begleiten und sie zur Selbständigkeit bringen. Ganz spielerisch und unterhaltsam geht dies mit «Mobeeez», dem neuen Verkehrserziehungsprogramm, das der TCS mit der Kantonspolizei Freiburg und der Pädagogischen Hochschule Freiburg entwickelt hat. Auf www.mobeeez.ch finden sich verschiedene Tools – von sachlichen Infos über digitale Lernspiele bis hin zu Material für Velo-Gymkhana.



KONZENTRIERT AM STEUER? —

Autofahrer sollen konzentrierter bei der Sache sein: Seit dem 7. Juli sind bei neu in Verkehr gesetzten Autos u. a. der Spurhalteassistent oder der Notbremsassistent obligatorisch. Zudem muss neu ein nicht abschaltbares System, das die Konzentration misst, verbaut sein. Dieses ist bei Geschwindigkeiten ab 65 km/h aktiv und hält u. a. die Lenkradbewegungen, Blinkverhalten oder die Dauer der Fahrt und die Tageszeit fest. Falls nötig, erfolgt eine optische und akustische Warnung. Laut TCS müssen neu entwickelte und typgeprüfte Modelle seit dem 7. Juli ferner nicht nur einen müden, sondern auch einen abgelenkten Fahrer erkennen können, etwa wenn er sich mit dem Smartphone beschäftigt. Voraussichtlich bis in zwei Jahren werde dazu jeder Neuwagen mit einer Kamera ausgestattet sein, die etwa Kopfhaltung und Blickverhalten der Fahrerin oder des Fahrers ständig analysiert.

ROADMAP E-MOBILITÄT VERLÄNGERT —

Die 2018 lancierte Roadmap Elektromobilität, die von den Bundesämtern für Energie (BFE) und Strassen (ASTRA) getragen wird, wird bis 2030 verlängert und ausgeweitet. Über 70 beteiligte Organisationen sind bisher daran beteiligt, die Neuzulassungen von Steckerfahrzeugen und die Ladestationendichte zu erhöhen sowie das Laden nutzerfreundlich und netzdienlich zu gestalten. roadmap-elektromobilitaet.ch

DUCATI ADVENTURE CAMP 2024



Auch Theorieelektionen, praktische Tipps und Übungen gehören zum Programm des Ducati Adventure Camps.

Du bist sattelfest auf Asphalt und möchtest den Off-road-Schritt wagen? Oder du fühlst dich auf Schotter schon pudelwohl und willst deine Fertigkeiten im Gelände optimieren? Dann bewirb dich jetzt fürs Ducati Adventure Camp 2024 in der italienischen Provinz Umbrien. Das Beste: Du bezahlst keinen Franken!

— Text: Daniele Carrozza — Fotos: Marco Fuoristrada

Ja, ihr habt richtig gelesen. Die Teilnahme am 2. Ducati Adventure Camp, das vom 20. bis 23. Oktober bei Gubbio in der italienischen Region Umbrien stattfinden wird, ist kostenlos. Zumindest für jene sechs glücklichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die das «goldene Los» ziehen werden. Konkret läuft es so, dass man sich für das von MOTO.CH in Zusammenarbeit mit Ducati Schweiz ins Leben gerufene Camp online bewerben muss (QR-Code rechts oben einscannen).

Mitmachen kann, wer im Besitz eines gültigen A-Führerscheins ist und auf Asphalt sattelfest fährt. Offroad-Fertigkeiten sind von Vorteil, werden aber nicht vorausgesetzt, sprich, das Camp richtet sich durchaus auch an Gelände-Novizen. Aber auch Gravel-Cracks kommen auf dem weitläufigen, quasi werkseigenen «Ducati Riding Experience Adventure Academy»-Gelände auf ihre Kosten. Denn es wird in verschiedenen Leistungsgruppen gefahren. Selbstverständlich mit kompetenten Ducati-Instruktoren und auch nicht ohne Theorielektion. Womit gefahren wird? Mit den Modellen Multistrada V4, V4 Rally, DesertX sowie der brandneuen DesertX Rally.

Wer in der finalen Teilnehmerauswahl landet, ist Gast von Ducati Schweiz und MOTO.CH. Sprich, bis auf die individuelle An- und Rückreise nach Gubbio werden alle Kosten für Instruktoren, Theorie, Gelände, Töff, Benzin, Verpflegung und Übernachtungen im höchst gediegenen Hotel «Ai Cappuccini» offeriert.

Da lernt man was...

Einmal eingetroffen und eingeeckelt, erwartet uns am Abend des Anreisetags neben der offiziellen Begrüssung ein typisch regionales Abendessen. Es folgen die beiden Fahrtage mit Theorie, Übungen, Endurowandern und Ausfahrten auch auf

Das Programm

TAG 1, SONNTAG, 20. OKTOBER

Individuelle Anreise nach Gubbio (I)

TAG 2, MONTAG, 21. OKTOBER

Fahrtag 1, DRE-Gelände / Region Umbrien

TAG 3, DIENSTAG, 22. OKTOBER

Fahrtag 2, DRE-Gelände / Region Umbrien

TAG 4, MITTWOCH, 23. OKTOBER

Frühstück und individuelle Rückreise

Asphalt. Wobei die landschaftlich traumhaft-hügelige Provinz Umbrien im Herzen des Apennins unter Kennern als Geheimtipp bekannt ist.

Selbstverständlich werden auch wir von MOTO.CH vor Ort sein und via Text, Bild und Social Media berichten. Also los! Mit dem Smartphone den QR-Code einscannen, Formular ausfüllen, und mit etwas Glück sehen wir uns in Italien! ■



Gefahren wird auf dem weitläufigen Gelände der DRE Adventure Academy, aber auch auf den traumhaften Strassen des Apennins. 2024 wird es eine Gruppe nur mit Schweizern geben.

TCS-TIPP

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

Kürzere Tage, Laub, Bodenfrost...

Töfffahren im Herbst — Nun ist er da, der letzte Vorbote, welcher uns ermahnt, dass selbst die beste Töffsaison einmal zu Ende ist, der Herbst. Einwintern wollen wir unsere Töff aber noch nicht, auch wenn die Temperaturen drastisch gefallen sind. Ein paar Gedanken zum Fahren im Herbst schaden daher nicht. Öfter mal trübes Wetter und immer kürzere Tage bedeuten für uns, dass wir weniger sehen und auch weniger gut gesehen werden. Allenfalls empfiehlt es sich, an seiner Ausrüstung gewisse Veränderungen vorzunehmen, um unsere Sicht(-barkeit) zu erhöhen. Spätestens jetzt sollte man etwa das Helmvisier gegen das Beschlagen aufrüsten, z. B. mit einer Pin-Lock-Innenscheibe.

Auch die anderen Zweiradfahrer, oder die Fussgänger sind im Herbst schlechter wahrnehmbar, was sich durchaus auf unseren Fahrstil auswirken sollte. Wichtig finde ich, dass wir uns auch im Kopf auf die Veränderungen einstellen. Schlechtere Sicht, häufiger nasse und verschmutzte Fahrbahnen, stellenweise vielleicht schon mit Laub bedeckt. Ebenso können wir an kühlen Morgen bereits Nebel oder Bodenfrost begegnen. Auch auf den grossen Alpenpässen kann sich die Wettersituation schnell ändern, können Schnee oder bereits gestreutes Salz den Grip minimieren. Nicht zu vergessen sind die Alpbazüge, wo die Hinterlassenschaften traditioneller Milchproduzenten schnell einmal ein rutschendes Vorderrad zur Folge haben können. Auch die tiefstehende Sonne beansprucht unser Sehvermögen im Herbst mehr.



Adrian Suter
Leiter Bildung und Entwicklung
TCS Training & Events



Schöne Herbsttage sind ein Traum. Allerdings gilt es, die Wachsamkeit für die Strasse und das Rundherum zu schärfen.

Unterschiedliche Lichteinfälle und Schatten strapazieren unsere Augen. Gerade auf Überlandstrecken wechseln diese Verhältnisse oft und setzen eine umsichtige Fahrweise voraus. Dies soll uns nicht von schönen und ausgedehnten Herbsttouren abhalten. Aber es empfiehlt sich, sich auf die stets wechselnden Gegebenheiten zu konzentrieren und die schönen Landschaftsbilder nebenbei bzw. bei einem gelegentlichen Halt zu geniessen.

Und falls ihr noch nicht genug habt: der Touring Club Schweiz bietet in dieser Saison noch einige wenige Kurse an – zu finden auf der Website: tcs.ch — AS/DH

WUSSTET IHR, DASS...

GARMIN DIE UPDATES FÜR CITY NAVIGATOR EUROPE NT KARTEN EINSTELLT? DIE VERSION VOM JULI 2024 WAR DIE LETZTE. EINE ERNEUTE INSTALLATION DER KARTEN IST LAUT GARMIN WEITERHIN MÖGLICH.

Recycling-Stahlblech

Yamaha — Stolz verkündet der japanische Motorradhersteller Yamaha, dass er ab Oktober wiederverwertetes Stahlblech (aus eingeschmolzenem Eisenschrott) von der Tokyo Steel Manufacturing Co., Ltd. für die Verpackungs-Rahmen neuer Motorräder verwenden wird. Um noch mehr CO₂ einsparen zu können, sei geplant, im Verpackungsbereich künftig den Anteil recycelter Materialien noch weiter zu erhöhen. — DH



Für Tourenfahrer wie Adventure Rider

Touratech Compañero Rambler PRO — Touratech präsentiert mit dem Compañero Rambler PRO einen neuen All-Season-Anzug aus Dreilagelaminat mit dem derzeit höchsten Sicherheitsstandard AAA (Jacke ab Fr. 1619.–, Hose ab Fr. 1039.–). Hochwertige Materialien und ein praxisnahes Konzept sollen den Compañero Rambler PRO zu einer erstklassigen Wahl für komfortorientierte Tourenfahrer ebenso wie für anspruchsvolle Adventure Rider machen. Der neue Anzug «bündelt das in eineinhalb Jahrzehnten erworbene Know-how von Touratech im Bereich der High-End-Textilanzüge, die Kompetenz des Entwicklungs-partners REV'IT! sowie das umfangreiche Feedback von Kunden rund um den Globus», schreiben die Profis rund ums Adventure-Touring aus Deutschland. Die Wassersäule des Anzugs beträgt 28 000 mm, wobei u. a. das patentierte VCS Aquadefense Belüftungssystem von REV'IT! mit Klappenöffnungen an Brust und Oberschenkeln für eine variable Luftzufuhr sorgt. Für kühlere Temperaturen gibt es ein herausnehmbares Mid Layer für Jacke wie Hose. Den Anzug gibt es für Damen in den Grössen XS-3XL und für Herren in S-4XL. touratech-swiss.ch — DH



Haltet eure Membercard bereit!

Eure Vorteile — Wer das MOTO.CH-Magazin abonniert hat, profitiert mit unserer Membercard von diversen Vorteilen — von Ausrüstung bis hin zu Fahrtrainings. Das aktuelle Angebot umfasst folgende Vorteile:

- **3W Motosport** in Neftenbach (3w-motosport.ch): 10 % auf alles
- **Antischleuderschule Regensdorf ASSR** (assr.ch): Fr. 30.— Rabatt auf diverse Fahrtrainings
- **Cornu Master School** (cornu-moto.ch): einmal jährlich Fr. 50.— Rabatt auf einen Fahrkurs
- **Deus Ex machina Store & Café** in Zürich (deuszurich.ch): zweiter Kaffee gratis
- **Driving Center Sennwald** (drivingcenter-sennwald.ch): Fr. 30.— Rabatt auf Fahrtrainings
- **Gurnigel-Töff-Träff** (gurnigeltoefftraeff.ch): Bratwurst für Fr. 6.— statt Fr. 7.—
- **Hallwag Kümmerly+Frei** (swisstravelcenter.ch): 20 % Rabatt auf Strassenkarten und Reiseführer etc.
- **Moto Center Bern** und **Moto Center Thun** (moto-center.ch): 10 % Rabatt auf Bekleidung /Ausrüstung (Held, Daytona, Furygan und Schubert)
- **Moto Mader** in Oberentfelden (moto-mader.ch): 5 % Rabatt auf Bekleidung und Zubehör
- **Speed Factory by Jesko Raffin** (speedfactory.ch): Fr. 30.— Rabatt auf Fahrtrainings
- **MOTO.CH-Leserreisen** (moto.ch/reisen): Fr. 50.— Rabatt

Das Angebot wird laufend ausgebaut. Ausführliche Infos zur Membercard und den Bedingungen: moto.ch/membercard —DH

Neue Farben

Honda Africa Twin — Auf 2024 hat Honda die Africa Twin technisch überarbeitet — sowohl die Basis-Version mit 21-Zoll-Vorderrad und konventionellem Fahrwerk als auch die Adventure Sports mit 19-Zoll-Vorderrad und semiaktivem Fahrwerk. Auf die kommende Saison folgen nun neue Farben und Dekors. Die Standard-Version mit mehr Fokus auf den Geländeeinsatz gibt es dabei in zwei Farben. Einerseits steht Rot — mit überarbeitetem Grafik-Dekor — zur Verfügung, andererseits lockt auch schlichtes Schwarz. Die Adventure Sports gibt es neu in mattem Grau-Metallic, eine Farbe, die der Adventure Sports exklusiv vorbehalten ist. Zudem gibt es auch eine klassische Tricolor-Variante in Weiss-Rot-Blau. Die Preise sind noch offen. —PS



@touratech_swiss @touratech

NEUE IDEEN FÜRS MOTORRAD
TOURATECH

SWISS

BMW R 1300 GS
AUSRÜSTUNG UND ZUBEHÖR



035-5140



035-5095



035-5455



035-5160



035-5161



035-6801 ff.



Charley Boorman
Abenteurer und
Schauspieler

"After 20 years of adventure you think you've seen it all. But every time you go out, you realize it's harder than you remember."

Du geniesst Deine Reise und Produkte von Touratech schützen Dich und Dein Motorrad auf Deinen Abenteuern.

Profitiere von mehr als 30 Jahren Entwicklung und Fertigung im Schwarzwald. Über eine Million Motorradkoffer „Made in Germany“ sprechen für sich.

Seit Jahrzehnten auf den härtesten Pisten dieser Erde bewährt.

Darauf kannst Du Dich verlassen. Erfahrung zählt.

*Ausrüstung für
Deine R 1300 GS
jetzt bestellen!*



WWW.TOURATECH-SWISS.CH

TOURATECH Swiss | Luzernerstrasse 38 | 6030 EBIKON
Telefon: +41 41 310 97 00 | eMail: info@touratech-swiss.ch

Schrittmacherin im Stehersport

FRISCHER WIND (-SCHATTEN)



Steher-Velos haben ein kleineres Vorderrad und eine riesige Übersetzung.

Die Steher sind heute Exoten im Velosport. Und eine Frau auf dem Schrittmachertöff umso mehr. Nicole Fry ist aktuell sogar die Einzige hierzulande ...

— Text: Dimitri Hüppi — Fotos: Peter Mettler, D. Hüppi

«**Es braucht noch Schrittmacher**», hiess es, als Nicole Fry zusammen mit ihrer Familie schon längere Zeit regelmässig die Radrennen auf der offenen Rennbahn in Zürich-Oerlikon besuchte. Die Geselligkeit mit Freunden bei einer Bratwurst und einem kühlen Getränk standen jeweils im Fokus. «Aber die Steher zogen mich immer besonders in ihren Bann. Ihre Rennen verfolgte ich immer mit voller Aufmerksamkeit. Ihr optischer Auftritt, der Klang der rustikalen Maschinen, der Geruch... Sie faszinierten mich.» Und das,

obwohl die 1,62 m grosse Zürcherin zu diesem Zeitpunkt selbst noch gar nicht Motorrad fuhr. Doch dann machte sie sich an den Führerschein (der keine Voraussetzung für Schrittmacher ist) und der Gedanke liess sie nicht mehr los, Teil dieses Sports zu werden.

«Das eine hat dann das andere ergeben und so habe ich begonnen...» Ehemann Thomas (der so nach der «Kinderpause» auch wieder zum Töfffahren gekommen ist), ihre Tochter (14), ihr Sohn (18) und ihre Mutter (einst passionierte «Gümmelerin») haben sie stets unterstützt und sind regelmässig in Oerlikon dabei. Ihre Schrittmacher-Prüfung legte die heute 49-Jährige im Herbst 2022 ab – nachdem sie rund ein Jahr lang Erfahrungen sammelte. Ein zentraler Punkt der Prüfung ist es, den Schrittmachertöff Runde um Runde linientreu halten zu können. Mindestens 80 km/h müssen bei der Prüfung in den 45-Grad-Steilwandkurven auf dem Tacho stehen –



«Von der Rolle sein» kommt aus diesem Sport. Der Steher ist es, wenn er (bei bis zu 95 km/h in Oerlikon) nicht mehr mithalten kann. Er kann, muss die Rolle aber nicht berühren. Sie ist ein Auffahr-schutz.

Der Gasgriff bewegt sich in Rast-Stufen. Gebremst wird nur beim Anhalten.

21000 km lief Nicoles TDM bisher.

Der Schrittmacher steht auf dem Töff – statt eines Sattels gibt es eine Stütze. Lederjacke und -hose blähen sich für noch mehr Windschatten im Fahrtwind auf.

Damit die Schrittmacher die Steher-Kommandos besser hören, haben ihre Helme nach hinten gerichtete Öffnungen auf Ohrenhöhe.

und zwar ganz unten auf der Bahn. Unten bzw. innen fahren die langsameren, überholt wird oben. Die zehn Töff, die der Interessengemeinschaft offene Rennbahn (IGOR) gehören, sind 1991er Yamaha TDM 850 (Vergaser, 77PS, 75 Nm, 215 kg), die von Zweirad-sport Küng in Nänikon als Neufahrzeuge umgerüstet wurden und bis heute gewartet werden.

Ob Nicole tatsächlich die erste Schrittmacherin schweizweit oder sogar weltweit ist, weiss sie nicht. «Es gibt Leute, die sagen, dass in der Schweiz die Lizenz zum ersten Mal einer Frau erteilt wurde.» Doch entscheidend ist für Nicole, dass dieser Teamsport zu Beginn so viel Positives in ihr auslöste. «Aber ich weiss nicht, ob einer gedacht hätte, dass ich das wirklich durchziehe.» Schliesslich ist die begeisterte Läuferin, die seit über 20 Jahren an Laufwettkämpfen teilnimmt, als Aussenseiterin dazugekommen. Den Radrennsport kannte sie nur aus der Zuschauerperspektive. Beruflich führt die gelernte Vergolderin und Farbgestalterin HF, mit ihrem Mann ein Büro für Farbgestaltung in Zürich. Zudem unterrichtet sie an verschiedenen Institutionen gestalterische Fächer in der Erwachsenen-bildung.

Nachdem Nicole ihre Prüfung absolviert hatte, fand sie bald einen jungen Radrennfahrer, der gerade seine Steherprüfung absolviert hatte. Ja, auch die Velofahrer werden geprüft! «Stecher» leitet sich übrigens vom englischen «stayer» ab (vom Verb «stay»,

bleiben – nämlich im Windschatten bei bis zu 95 km/h in Oerlikon). Nun ist Nicole mit Micha Plüss aus Riehen BS (s. Hauptbild) bereits die zweite Saison auf der Bahn, wo sie sich bislang stets im hinteren Feld bewegen. Andere Schweizer Teams wie etwa die mehrfachen Schweizer Meister Mathias Luginbühl (Schrittmacher) und Giuseppe Atzeni (Stecher), die schon lange im Radrenn- und Stehersport dabei sind, fahren konstant vorne.

Glücklich, ein Team zu sein

Dennoch seien sie beide zufrieden, ein Team zu sein, so Nicole. «Wir sind beide aus Freude an der Sache hier und wachsen miteinander. Wir sind ehrgeizig und haben Ambitionen, gehen es aber gelassen und ohne Verbissenheit an.» Nicole absolvierte vor allem im ersten Jahr ein Training pro Woche. Auch alleine, wenn gerade kein anderer Stecher sie brauchte.

Stecherteams besprechen jeweils vor den Rennen ihre Strategie. Das Tempo bestimmen weitgehend die Schrittmacher – anhand der Absprache und ihres Ge-spürs für ihren Stecher. Zudem rufen die Stecher, falls nötig, «Ho!» (langsamer) oder «Allez!» (schneller). Grundsätzlich gelte es, das Tempo über die 65 bzw. 70 Runden möglichst konstant zu halten und eine Linie in den Steilwandkurven zu fahren, auf welcher die Stecher ihre Energie optimal nutzen können. «Diesen Einklang zu finden, ist für mich eine riesige Herausforde-rung, aber zugleich mein grösster Ansporn.»

KOVE
800X PRO
FOCUS ON
PERFORMANCE



CHF
9'790.-*

- ⊕ 69,5 KW
- ⊕ 2 JAHRE GARANTIE
- ⊕ TFT-DISPLAY
- ⊕ 3 FAHRMODI
- ⊕ KAYABA FAHRWERK
- ⊕ TAISKO BREMSSEN
- ⊕ PIRELLI PNEU
- ⊕ NUR 170 KG
- ⊕ 210 KM/H

FÜR



KTM 890 Adventure R

Wenn das Gelände im Fokus steht, darf die KTM nicht fehlen. Mit 240 mm Federweg vorne und hinten bei lediglich 215 Kilo ist sie für alle Herausforderungen bereit.



BMW F 900 GS

Die neue mittlere GS hat das Gelände deutlich mehr im Visier als ihre Vorgängerin. Federwege von 230/215 mm und ein Gewicht von 219 Kilo versprechen Potenzial.

WIRKLICH ALLES

Mittelklasse-Adventures

Mittelklasse-Abenteuer-Enduros versprechen das Beste aus allen Welten – Sport, Reise, Offroad, Alltag; alles sollen die Meister des Kompromisses können. Stimmt das? Und welche schafft den Spagat am besten?

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



Ducati DesertX Rally

Die DesertX für den richtig harten Einsatz soll ab Werk für die härtesten Anforderungen gerüstet sein: 250/240 mm Federweg und 226 Kilo ihre Rohdaten.

Honda Africa Twin

Die Ikone darf natürlich nicht fehlen, auch wenn sie nicht ganz so extrem ausgelegt ist wie die Konkurrenz. 230/220 mm Federweg und 236 Kilo sind dennoch beachtlich.

Vielseitigkeit ist die wohl grösste Stärke der in den letzten Jahren so beliebten Reise-Enduros. Lange Reisen und Alltagseinsatz können sie dank bequemer Sitzposition, gutem Windschutz und einfach montierbaren Gepäcksystemen genauso wie sportliche Pässefahrten und zackige Feierabendlunden dank potenter Motoren und hochwertiger Fahrwerke. Und sogar abseits der Strasse sind sie nicht gleich überfordert. In der Schweiz verkaufen sich dabei die Grossen am besten. R 1300 GS, Multistrada V4 oder 1290 Super Adventure sind bei der Kundschaft äusserst beliebt. Und das, obwohl das breiteste Einsatzspektrum doch eigentlich die etwas leichteren und dadurch nochmal deutlich offroadtauglicheren Abenteuer-Enduros der oberen Mittelklasse bieten. Genau diese, die Reiseenduros, bei denen die Offroadfähigkeiten nicht nur in den Marketingunterlagen bestehen, nehmen wir in diesem Vergleich unter die Lupe. Im Fokus steht dabei natürlich die Vielseitigkeit. «Welche verbindet die verschiedenen Anforderungsprofile zum perfekten Gesamtpaket?», lautet die Kernfrage. Und doch liegt der Fokus dieses Mal etwas mehr auf dem Gelände als dies sonst oft der Fall ist.

Um diese Geländefähigkeiten in angemessenem und sicherem Rahmen unter die Lupe nehmen zu können, findet der Hauptteil dieses Vergleichstests auf der anderen Seite des Rheins, im deutschen Schwarzwald statt. Denn hier erwarten uns nicht nur

unzählige Asphaltkurven, sondern mit dem Offroadpark Ultraterrain in Geisingen auch eine Geländeanlage, auf welcher wir diese Maschinen vollkommen legal an ihre Limits bringen können.

Homogenes Testfeld

Doch beginnen wir am Anfang. Grund für diesen Vergleichstest sind primär die beiden brandneuen Abenteuer-Enduros BMW F 900 GS und Ducati DesertX Rally. Auch die Honda Africa Twin wurde auf 2024 überarbeitet, hätte den Platz in diesem Vergleich als absolute Ikone der Kategorie aber auch sonst auf Sicher gehabt. So geht es denn auch der KTM 890 Adventure R, die ist zwar nicht komplett neu, aber wenn das Gelände im Fokus steht, darf die Orange beim Vergleich nicht fehlen.

Unsere Testriege hat dabei viele Gemeinsamkeiten. Alle vier werden von zwei Zylindern angetrieben. Ausser bei der Ducati mit ihrem V2 sind diese jeweils in Reihe positioniert. Beim Hubraum bewegen wir uns zwischen 889 ccm bei der KTM und 1084 ccm bei der Honda. Die BMW setzt auf 895 ccm und die Ducati auf 937 ccm Hubraum. Und auch bei der Maximalleistung nehmen sich die vier praktisch nichts. Die Honda ist mit 102 PS die Schwächste, gefolgt von BMW und KTM mit 105 PS und angeführt von der Ducati mit 110 Pferden. Dafür punktet die Honda beim maximalen Drehmoment mit der höchsten Ziffer von 112 Nm,

Mit gutem Blick sind die Unterschiede bei der Ergonomie bei der Frontaufnahme von blossen Auge zu erkennen.

Ebenfalls ist klar ersichtlich, warum die Honda den besten Windschutz bietet, ist ihre Scheibe doch klar am grossflächigsten ausgelegt.



Im Stand muss ich mich bei der KTM am weitesten nach vorne lehnen.»

BEAT GAUTSCHI



während sich KTM (100 Nm), BMW (93 Nm) und Ducati (92 Nm) hier hinten anstellen müssen. Das höhere Drehmoment muss bei der Africa Twin mit DCT (Doppelkupplungsgetriebe) aber auch am meisten Gewicht bewegen. 236 Kilo bringt die Honda fahrfertig auf die Waage. Das sind 10 Kilo mehr als die Ducati, während die BMW mit 219 Kilo und die KTM mit 215 Kilo nochmal etwas leichter sind. Weil zudem auch die Federwege von hinten zwischen 215 und 240 mm sehr nahe beieinander liegen, haben wir es hier mit einem zumindest auf dem Papier ungewöhnlich homogenen Testfeld zu tun. Höchste Zeit also, herauszufinden, ob auch die Fahreindrücke so ähnlich sind, wie dies die Daten erahnen lassen.

Mehr als Schotterstrassen

Der Offroadpark Ultraterrain im deutschen Geisingen, rund eine Stunde von der Schweizer Grenze entfernt, bietet eine ganze Reihe an Offroadherausforderungen. Von einfachen Schotterpassagen über steile Auf- und Abfahrten sowie Singletrails im Wald bis hin zu relativ grossen Sprüngen und für so schwere Bikes praktisch unüberquerbare Trial-Hindernisse ist hier alles mit dabei. Wir suchen uns daraus eine Testrunde mit abwechslungsreichem Anforderungsprofil heraus. Ein paar schnelle Kurven und zügig gefahrene Kompressionen, zwei kleine bis mittlere Sprünge, ein Single-Trail-Abschnitt, eine anspruchsvolle Auffahrt

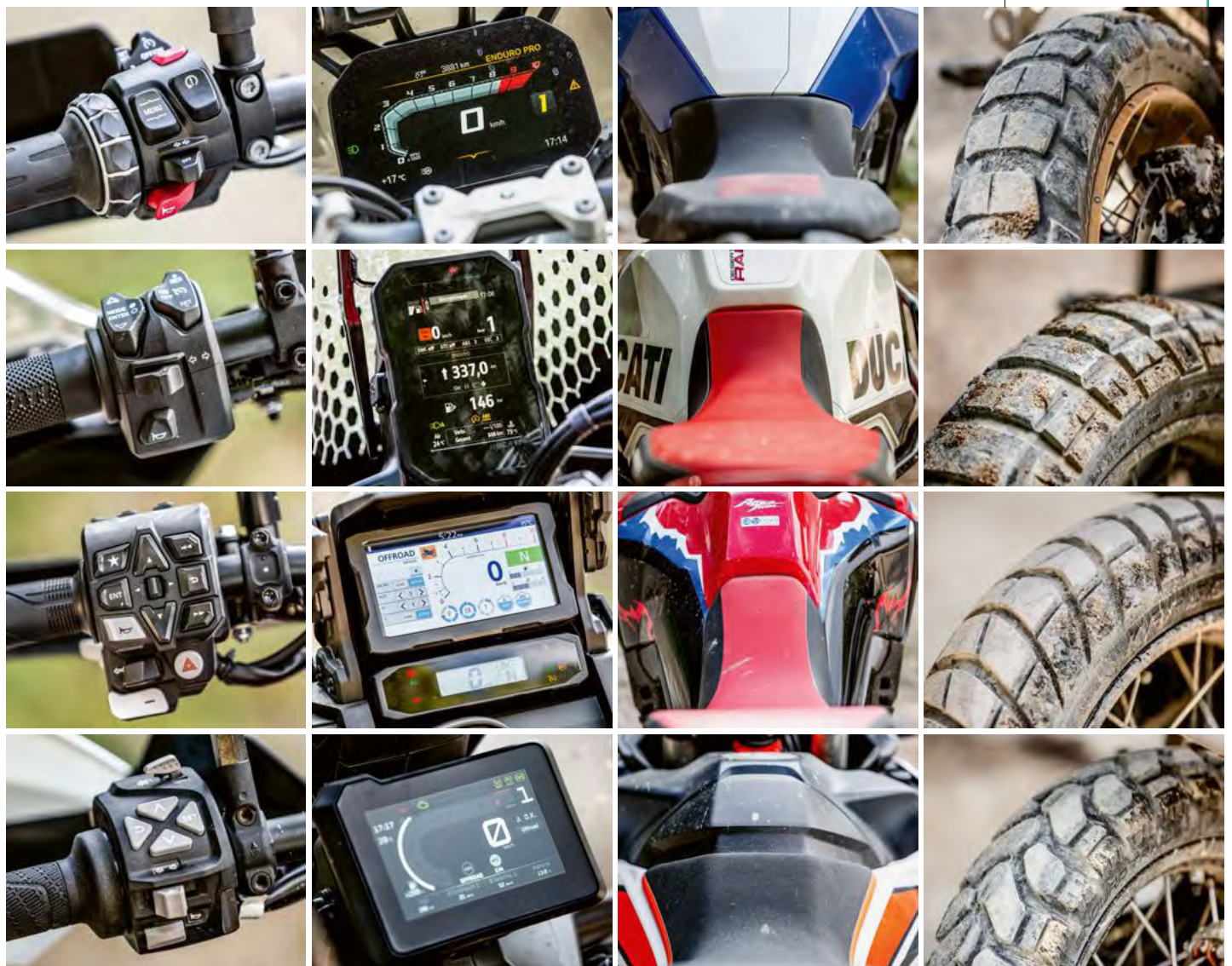
und ihr Gegenstück bergab sowie diverse schotterige Bodenwellen fordern die vier Adventure-Bikes im direkten Umstieg heraus.

Die Testcrew ist dabei durchs Band offroadaffin, aber auf etwas unterschiedlichem Niveau. Die beiden Ex-Supersmoto- und Enduro-Rennfahrer Beat und Tobi markieren dabei das obere Ende, wenn es um sportliche Geländeerfahrung geht. Paul ist auch viel im Gelände unterwegs, aber etwas weniger auf Geschwindigkeit getrimmt, während der Schreibende leider viel zu selten mit einem Motorrad über Stock und Stein unterwegs ist, aber auf haufenweise Gelände-Erfahrung aus dem Mountainbike-Sport inklusive Racing zurückgreifen kann. Die Anforderungsprofile der vier Tester an eine Abenteuer-Enduro im Gelände lassen sich schliesslich daraus in zwei grobe Lager unterteilen: Beat und Tobi sind auf der Suche nach dem potentesten Motorrad, das am meisten Speed und heftige Manöver zulässt, während die anderen beiden vor allem ein Bike suchen, das sich intuitiv im Gelände bewegen und schwierige Manöver einfach wirken lässt. In puncto Körpergrösse bewegt sich die Testcrew zwischen 170 und 185 cm. Bereift sind die Maschinen mit der jeweils geländetauglichsten Option, die ab Werk verfügbar ist. Bei den trockenen Bedingungen konnte dabei auch der Africa-Twin-Reifen mit seinen kleineren Stollen gut mithalten.

Die Armaturen der Honda (3. Reihe von oben) sind ziemlich überladen, zum Glück können die vielen Einstellungen auch am Touchscreen vorgenommen werden.

Die Ducati wartet mit der klar höchsten Sitzbank auf, die Honda bietet den komfortabelsten Sattel.

Auf trockenem Untergrund machen auch die etwas weniger profilierten Reifen der Honda eine gute Figur.



Einfach und vertraut

Trotz der unterschiedlichen Hintergründe und Ansprüche geben sich die Testeindrücke grösstenteils sehr homogen. Die Honda Africa Twin zeichnet sich dabei durchs Band durch ihre hohe Zugänglichkeit aus. Ihr tiefer Schwerpunkt, ihre soft abgestimmten Feder Elemente und ihr drehmomentstarker und gleichzeitig enorm laufruhiger Motor in Kombination mit der niedrigsten Sitzhöhe machen sie trotz des höchsten Gewichts enorm einfach zu fahren. Gerade, wenn es primär darum geht, von A nach B zu kommen, und die dabei gefahrene Geschwindigkeit sekundär ist, kann die Africa Twin im Basis-Setup punkten. Dieser letzte Punkt ist indes ein wichtiger: Wir sind diese Maschinen primär im Standard-Setup gefahren. Gerade bei den Fahrwerken und der Ergonomie liesse sich hier natürlich noch viel anpassen, die Testeindrücke beziehen sich aber zwecks besserer Vergleichbarkeit aufs Fahrverhalten mit Werkseinstellungen.

Beim eher gemütlichen Offroadwandern macht indes auch das automatische DTC eine gute Figur. Sich nicht um die Kupplungsdosierung kümmern zu müssen und den Motor nie abzuwürgen, könnte gerade für Offroad-Einsteiger viele positive Nebenwirkungen haben. Soll's jedoch schneller gehen, vermischen alle Testfahrer die Kupplung. Denn die wird ja bekanntlich nicht nur fürs Anfahren und Wechseln

von Gängen benutzt, sondern kann auch zur Regulierung von Drehzahl, Schlupf und unter Umständen sogar zum Bremsen eingesetzt werden. Die sehr sportliche Gangart im Gelände ist – zumindest im Standardsetting – aber eh nicht die Stärke der Africa Twin. Während bei langsameren Tempi die soften Feder Elemente viel Grip und Komfort bieten, kommen sie bei höheren Belastungen dann doch relativ schnell an den Anschlag. Gerade bei Landungen oder schnell durchfahrenen Kompressionen mit Bremswellen oder anderen Schlägen, bieten sie nicht die Reserven der Konkurrenz und fordern etwas mehr Zurückhaltung. Im Gelände ist die Africa Twin darum die Wahl für all jene, denen es vor allem darum geht, möglichst sicher und bequem ans Ziel zu kommen, die dabei aber keine neuen Geschwindigkeitsrekorde aufstellen möchten. Immer in Bezug aufs Basissetup – mit etwas Einstellarbeit und evtl. einigen neuen Komponenten, kann sicher auch die Honda sehr sportlich im Gelände bewegt werden.

Zwei Gesichter

Am anderen Ende des Spektrums positioniert sich im Gelände die Ducati. Und bei ihr sind sich dann auch nicht mehr alle Tester in allen Punkten einig. Aber beginnen wir von vorn. Die DesertX kommt mit der höchsten Sitzhöhe von 910 mm und bietet mit 250/240 mm am meisten Federweg. Zudem sind ihre

Alle Kontrahentinnen setzen auf zwei Zylinder. Dabei ist der einzige V2 in der Ducati erwartungsgemäss der raueste Motor im Feld.

Die Feder Elemente lassen sich bei allen sowohl vorne als auch hinten in der Dämpfung anpassen, somit kann das Fahrverhalten weiter an die individuellen Vorlieben angepasst werden.

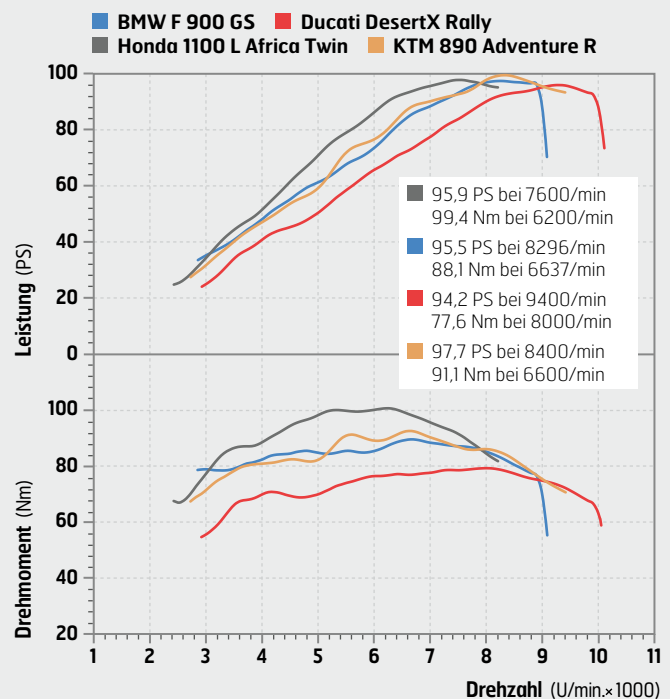


Federelemente nicht auf Komfort, sondern auf Speed ausgelegt, oder in anderen Worten ausgedrückt: Dämpfung ist hier King. In der Realität bedeutet dies, dass sich die DesertX für Paul und den Schreibenden vor allem in den langsameren Sektionen, zum Beispiel auf dem Singletrail im Wald, relativ bockig und hart anfühlt und auch bei der herausfordernden Steilaufahrt nicht den Grip bietet, mit dem die Konkurrenz aufwarten kann. Tobi und Beat können das zwar nachvollziehen, aber nicht nachfühlen. Bei den höheren Tempi, welche die beiden anschlagen, funktioniert das Fahrwerk der Ducati genau, wie es soll und bietet durch die stärkere Dämpfung gleichzeitig deutlich mehr Stabilität als beispielsweise die softe Honda. Mit genügend Speed passt dann auch der Grip. In den schnelleren Passagen und vor allem den Kompressionen sind sich dann wieder alle einig: Die DesertX bietet hier massenhafte Reserven.

Bei der Ducati wichtiger als bei allen anderen ist zudem die Wahl des Motor-, respektive Fahrmodus. Im Rallye-Modus hängt die Italienerin nämlich extrem direkt am Gas. Wer hier kontrolliert mit dem Hinterrad steuern will, braucht eine sehr feine Gashand. Im Enduro-Modus wird das Ganze dann deutlich sanfter und kontrollierbarer.

Die Ducati ist also ein Offroadgerät mit massivem Potenzial für Könner. Wer nicht auf der Suche nach immer mehr Speed ist, holt bei ihr nicht nur nicht das

Leistung und Drehmoment am Hinterrad Gemessen auf genormtem Dynojet-Prüfstand



Auf dem Prüfstand zeigt sich klar, was auch auf der Strasse und im Gelände zu spüren ist: Die Honda Africa Twin ist der Konkurrenz bezüglich Drehmoment praktisch durchs gesamte Drehzahlband klar überlegen. In Realität äussert sich das durch einen kraftvollen Antritt in allen Lebenslagen und die Möglichkeit, die Africa Twin enorm untertourig beispielsweise durch Dörfer zu bewegen, was das Fahren mit der Japanerin äusserst entspannt macht. BMW und KTM nehmen sich in Sachen Leistungsentfaltung wenig. Die Deutsche ist allerdings etwas linearer, was zu ihrer unauffälligen und gut berechenbaren Leistungsentfaltung führt und vor allem im Gelände durchaus Vorteile hat. Die Leistungszunahme der KTM bei etwas über 5000/min sorgt dafür für mehr Emotionalität und gefühlt mehr Druck im mittleren Drehzahlbereich. Der am kurzhubigsten ausgelegte V2 der Ducati benötigt für dieselbe Leistung etwas höhere Drehzahlen, dreht dann aber schnell und frei hoch.



**Für die lange Ferienreise würde ich klar
die Africa Twin nehmen, die ist so bequem.»**

TOBIAS KLOETZLI

Gefällt uns

- + Spritziger Motor
- + Flinkes Handling
- + Preis-Leistung

Gefällt uns weniger

- Spezielle Ergonomie
- Enger Kniewinkel

Gefällt uns

- + Kräftiger Twin
- + Offroadfähigkeiten
- + Harmonisches Handling

Gefällt uns weniger

- Sattel relativ hart
- Basisausstattung bescheiden



TECHNISCHE DATEN



KTM 890 Adventure R



BMW F900 GS

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Reihenweizylinder, DOHC, 4V	Flüssigkeitsgekühlter Reihenweizylinder, DOHC, 4V
Hubraum (Bohrung×Hub)	889 ccm (90,7×68,8 mm)	895 ccm (86×77 mm)
Antrieb	Mehrscheiben-Rutschkupplung, 6 Gänge, Kette	Mehrscheiben-Rutschkupplung, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	105 PS (77 kW) bei 8000/min/13,5:1	105 PS (77 kW) bei 8500/min/ 13,1:1
Drehmoment	100 Nm bei 6500/min	93 Nm bei 6750/min
Rahmen	Brückenrahmen aus Stahl	Brückenrahmen aus Stahl
Aufhängung vorn	48-mm-USD-Gabel, voll einstellbar	45-mm-USD-Gabel, voll einstellbar
Aufhängung hinten	Zentralfederbein, voll einstellbar	Zentralfederbein, voll einstellbar
Federwege (vorn/hinten)	240/240 mm	230/215 mm
Bremse vorn	2×320 mm, Vierkolbenzangen	2×305 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel
Bremse hinten	260 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel	265 mm, Einzelkolben-Schwimmsattel
Reifen vorn und hinten	90/90-21 und 150/70-18	90/90-21 und 150/70-17
Radstand / Sitzhöhe	1528 mm / 880 mm	1590 mm / 870 mm
Lenkkopf / Nachlauf	63,7° / 110 mm	62° / 119,8 mm
Gewicht	215 kg fahrfertig vollgetankt	219 kg fahrfertig vollgetankt
Tank	20 l	14,5 l
Farben	Orange-Weiss-Blau	Blau-Rot-Weiss, Gelb-Schwarz-Rot, Schwarz
Preis	Ab Fr. 16 990.–	Ab Fr. 14 400.–, Testmaschine 18 740 Franken
Vorstellung in Ausgabe	19/2022	03/2024



Gefällt uns

- ⊕ Potentes Fahrwerk
- ⊕ Emotionaler Motor
- ⊕ Eigenständige Optik

Gefällt uns weniger

- ⊖ Sehr hoch
- ⊖ Schwieriger zu fahren

Gefällt uns

- ⊕ Drehmomentstarker Twin
- ⊕ Enorm zugänglich
- ⊕ Sehr komfortabel

Gefällt uns weniger

- ⊖ Teils zu soft
- ⊖ Relativ schwer mit DCT



Ducati DesertX Rally

Flüssigkeitsgeköhlter 90°-V2, DOHC, 4V

937 ccm (94 × 67,5 mm)

Mehrscheiben-Rutschkupplung, 6 Gänge, Kette

110 PS (81 kW) bei 9250/min/ 13,3:1

92 Nm bei 6500/min

Gitterrohrrahmen aus Stahl

48-mm-USD-Gabel, voll einstellbar

Zentralfederbein, voll einstellbar

250/240 mm

2 × 320 mm, Vierkolbenzangen

260 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel

90/90-21 und 150/70-18

1625 mm / 910 mm

62,4° / 122 mm

226 kg fahrfertig vollgetankt

21 l

Schwarz-Rot-Weiss

Ab Fr. 22 990.–

03/2024



Honda CRF1100L Africa Twin

Flüssigkeitsgeköhlter Reihenzweizylinder, DOHC, 4V

1084 ccm (92 × 81,5 mm)

Mehrscheiben-Rutschkupplung, 6 Gänge mit DCT, Kette

102 PS (75 kW) bei 7500/min / 10,1:1

112 Nm bei 5500/min

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen

45-mm-USD-Gabel, voll einstellbar

Zentralfederbein, voll einstellbar

230 / 220 mm

2 × 310 mm, Vierkolbenzangen

256 mm, Einkolbenzange

90/90-21 und 150/70-18

1575 mm / 850-870 mm

62,5° / 113 mm

236 kg fahrfertig vollgetankt

18,8 l

Schwarz-Rot, Rot-Blau

Ab Fr. 17 590.–

02/2024

Schutzblech hoch oder tief? Ducati und KTM lassen sich diesbezüglich vom Motocross inspirieren, während BMW und Honda eher den Strassen-Schwes-tern treu bleiben.



Auf der Strasse gefällt mir die sportliche Sitzposition auf der KTM ausgezeichnet.»

PATRICK SCHIFFMANN

Auf der Strasse sorgen die gröber profilierten Reifen nicht ganz für den gleichen Grip wie reine Strassenpneus, lassen aber doch erstaunlich hohe Speeds zu.

Maximum heraus, sondern dürfte aufgrund der sportlichen Ausrichtung sogar deutlich mehr Mühe bekunden als mit anderen Maschinen. Zudem macht es die Sitzhöhe kleineren Piloten zusätzlich schwierig. Wer aber weiss, was er oder sie tut und eine Offroad-Abenteuer-Enduro mit sportlichem Potenzial und Reserven sucht, liegt bei der DesertX genau richtig.

Ergonomisch anders

Etwas weniger extrem positionieren sich BMW und KTM. Gerade letztere spaltet die Testerschaft aber dennoch, und zwar mit ihrer Ergonomie. Die KTM 890 Adventure R hat in diesem Vergleich klar die am weitesten oben positionierten Fussrasten. Weil ihr Lenker aber nicht in gleichem Masse weiter oben positioniert wurde, führt dies für grössere Piloten zu einer ziemlich gebückten, vorderradorientierten Position im Stehen, die nicht allen gefällt. Für den Schreibenden mit 170 cm Körpergrösse ist das kaum ein Problem, für die Kollegen mit um die 180 cm Länge aber teils schon. Natürlich könnte man dies mit einem höheren Lenker bekämpfen, aber eben, wir testen die Basisabstimmungen. Abgesehen davon gibt sich die Orange im Gelände unauffällig gut. Sie lässt sich einfach auch im langsamen und engen Revier dirigieren, nimmt sehr schön Gas an und bietet mit ihren sportlich, aber nicht zu straff abgestimmten Federelementen gleichzeitig Grip und Komfort, aber auch genü-

gend Reserven für Sprünge oder schnell durchfahrene Kompressionen. Motorisch vermag sie dabei auch 2024 mit ihrem grossartigen 890er-Reihen zweizylinder nach wie vor durchs Band zu begeistern. Wie schön dieser Motor am Gas hängt und in allen Drehzahlbereichen Leistung satt bietet, ist immer noch eine wahre Freude.

Die Mischung macht's

«Last», aber definitiv «not least»: die BMW. Während ihre Vorgängerin, die BMW F 850 GS im Gelände nie wirklich überzeugen konnte, feiert die F 900 GS mit dem Enduro Pro Paket einen enorm starken Einstand. Bei ihr sind sich wieder alle einig: Hier hat BMW fast alles richtig gemacht. Die Ergonomie im Stehen passt für Gross und Klein, die Sitzhöhe ist hoch genug, aber nicht so hoch, dass Kurzbeinige den Boden nicht mehr erreichen, der Motor ist unauffällig kräftig, die Gasannahme sanft und vorhersehbar und das Fahrwerk für alle Schandtaten bereit. Zudem fühlt sich die Bayerin unnatürlich leicht an, auch wenn sie auf dem Papier kaum leichter ist als die Konkurrenz. «Für mich fühlt sich die BMW am ehesten wie eine Sportenduro an», bringt Beat auf den Punkt, was wir alle noch nicht ganz in Worte fassen können. Die F 900 GS lässt sich im Gelände fast so leicht fahren wie die Africa Twin und bietet gleichzeitig auch fast so viel sportliches Potenzial wie die Ducati. Beides trifft so



beinahe auch auf die KTM zu, während die mit ihrer speziellen Ergonomie aber Punkte vergibt, offenbart die Deutsche praktisch keine Schwächen. Somit ist sie zwar nicht in einer Kategorie – Komfort, Sport, Zugänglichkeit, Power – die Beste, aber in allen Kategorien so gut, dass sie für uns im Basissetup als vielseitigste Offroad-Allrounderin hervorsteht.

Komfort statt Qual

Doch der Geländeeinsatz ist natürlich nur eine von vielen Disziplinen, die eine Abenteuer-Enduro beherrschen muss. Darum haben wir neben der kurvenreichen An- und Rückfahrt nach Geisingen noch einen weiteren vollen Tag im Motorradparadies ennet der Grenze verbracht, um auch die Strassen-Performance auf Herz und Nieren zu prüfen.

Für die An- und Rückfahrt, also das Äquivalent für lange Reise- und Verbindungsetappen, nähmen alle am liebsten die Africa Twin. Ihr Sattel ist breit und bequem gepolstert, ihre Sitzposition angenehm aufrecht und ihr Windschutz mit der einstellbaren Scheibe mit Abstand am besten. Einziges Manko ist hier, dass der Windschild nicht so tief eingestellt werden kann, dass man komplett darüber hinwegsieht, was gerade bei verschmutzter Scheibe mühsam sein kann. Dafür punktet im Kilometer-Fresser-Modus das automatische DCT – ohne zu Kuppeln oder zu Schalten macht's vor allem im Stau mehr Spass.

Auch die BMW gibt sich grundsätzlich sehr bequem, wenn auch ihr Sattel nicht ganz so komfortabel ist, wie jener der Twin. Immerhin ist der Windschutz der Bayerin der beste der restlichen drei. Sitzposition und Kniewinkel sind sehr angenehm und laden auch zu langen Etappen ein. Einzig die Vibrationen im Lenker, die je nach Geschwindigkeit vorkommen können, nerven teils ein wenig.

Auch die Ducati bietet mit ihrem sehr offenen Kniewinkel eine angenehme Sitzposition. Ihr Motor ist jedoch am wenigsten kultiviert und bringt mehr Vibrationen ins Fahrzeug als jene der Konkurrenz. Zudem ist der Windschutz nicht über alle Zweifel erhaben.

Die KTM bietet die sportlichste Sitzposition mit dem engsten Kniewinkel und leicht nach vorne gekipptem Oberkörper. Das ist nicht per se unbequem, aber schon auch nicht ganz so entspannt wie bei den Mitstreiterinnen. Ihr Windschutz ist ähnlich jenem der BMW, jedoch gibt's bei der Orangen etwas mehr Verwirbelungen am Helm.

Naked oder Enduro?

Etwas gewöhnungsbedürftig ist die Sitzposition der KTM auch beim sportlichen Kurvenritt. Auf ihr sitzt der Pilot deutlich näher am Lenker und mit weiter hinten positionierten Füßen als bei den meisten Reiseenduros. Daraus resultiert eine Sitzposition, die eher einem Naked Bike ähnelt. Hat man sich aber erst

In alphabetischer Reihenfolge von oben nach unten die Bremsen und Auspuffe im Vergleich. Besonders auffällig ist dabei sowohl bei der Bremsleistung als auch beim Sound keine der vier Testmaschinen. Der serienmässige Akrapovic-Auspuff bei der BMW ist ein optisches Highlight.

einmal an diese Andersartigkeit gewöhnt, vermag die Österreicherin mit viel Agilität und dem Willen zur Schräglage zu überzeugen. Ihre Reifen beginnen bei den hohen Temperaturen und zügigen Tempi zwar am ersten zu schmieren, dennoch lässt sich mit der 890 ein sehr schneller Strich ziehen. Absolutes Highlight ist dabei erneut ihr Motor. Der 890er-Twin ist in jeder Lebenslage da, bietet genügend Drehmoment in tiefen Drehzahlen, dreht aber gleichzeitig so schnell hoch, dass er im Nu in höhere Drehzahlen vorstösst, und unterstreicht seinen Vortrieb mit einer sportlichen, aber nicht übertrieben lauten Soundkulisse.

Die Bremsen der KTM bieten einen klaren Druckpunkt und verzögern im Fall der Fälle brachial, ohne dabei die Dosierbarkeit zu vernachlässigen. Und auch die elektronischen Assistenzsysteme vermögen durchs Band zu überzeugen. Beim sportlichen Strassenritt ist die 890er in ihrem Element.

Gross und stark

Sportlich gibt sich auch die Ducati, ist durch ihre schiere Grösse aber klar nicht so agil wie die KTM. Dennoch surft's sich auf der DesertX Rally sehr harmonisch durchs Kurvenrevier und auch der V2 vermag zu überzeugen. Der italienische Motor braucht zwar etwas Drehzahl, um richtig rund zu laufen, hat er die aber einmal, sorgt er für satte

Beschleunigung, dreht frei hoch und bietet mit seinem V2-Sound die passende Soundkulisse. Der Quickshifter funktioniert dabei gut, gönnt sich bei Gangwechseln unter weniger Last aber etwas längere Pausen als die Konkurrenzmodelle.

Beim Verzögern gibt's indes auch in Italien kaum etwas zu kritisieren. Klar kann die 250-mm-Gabel am weitesten eintauchen, da sie aber sportlich gedämpft ist, tut sie dies in sehr gutmütigem und vorhersehbarrem Rahmen.

Zu unauffällig?

Ähnlich unauffällig wirkt im Kurvenrausch die BMW. Zu bemängeln gibt's bei ihr auch in dieser Disziplin eigentlich nichts. Auf der Suche nach Kritik könnte man höchstens anmerken, dass der Motor vor lauter Linearität und Vorhersehbarkeit etwas Emotionen vermissen lässt, aber das ist nicht wirklich eine Schwäche. Die BMW gibt sich auch auf der Strasse unkompliziert und macht dabei immer genau das, was wir von ihr erwarten. Sie ist zwar nicht ganz so agil wie die KTM, geht aber doch deutlich williger ins Eck als die Ducati. Ihre Stärke liegt in ihrer Unkompliziertheit: Am Gas, auf der Bremse oder im Kurvenscheitel kommt es mit der Bayerin nie zu unvorhergesehenen Situationen, was schlussendlich zu unangestrengtem Speed führt.

MEINE MEINUNG

PATRICK SCHIFFMANN «Überall mit dabei»



Bereits anlässlich der Präsentation vermochte mich die neue BMW F900 GS mit ihrer Performance im Gelände zu überzeugen. Nun konnte sie diesen Eindruck im direkten Vergleich bestätigen. Die Bayerin bietet für mich im Gelände den besten Kompromiss aus Zugänglichkeit und Performance. Die KTM kommt ihr diesbezüglich sehr nahe, ist aber mit ihren

hohen Fussrasten etwas gewöhnungsbedürftig. Die Honda ist enorm zugänglich, wirkt aber nicht ganz so sportlich, wohingegen die Ducati für mein Fahrkönnen zu extrem ausgelegt und mit ihrer sehr hohen Sitzhöhe für meine kurzen Beine schlicht zu hoch ist. Auf der Strasse sind sich die vier dann deutlich näher.

TOBIAS KLOETZLI «Offroad- und Reisesänfte»



Die Africa Twin überzeugt mich mit ihrer Gutmütigkeit und dem höchsten Komfort. Im Gelände bügelt sie alles weg und wirkt sehr unaufgeregt. Wer es schneller mag, findet in der Fahrwerksabstimmung noch Potenzial. Auf Asphalt beherrscht sie den entschleunigenden Ferienmodus ebenso wie die Kurvenhatz. Ihr DTC wäre für mich nur mit Sozia eine Option.

Die BMW ist die Überraschung: Sie kann alles, sieht scharf aus, wirkt abgesehen davon aber etwas emotionslos. Die Ducati ist die Schärfste und Sportlichste, für einen Allrounder aber fast schon wieder zu spezialisiert. Die KTM hat einen tollen Motor, macht einen guten Job, passt mir ergonomisch aber nicht.

BEAT GAUTSCHI «Am ehesten eine Enduro»



Die Ducati bietet in diesem Testfeld sicher am meisten Potenzial für den richtig schnellen und harten Offroadeinsatz. Ihr Fahrwerk bietet enorm grosse Reserven und kommt auch unter heftiger Belastung nicht an den Anschlag. Zudem sieht die Italienerin richtig gut aus. Trotzdem hat mir die BMW im Gelände noch ein Bisschen besser gefallen. Sie wirkt flinker

und leichter und ist auch etwas einfacher zu fahren. Damit erinnert sie mich am ehesten an eine Sportenduro. Auch die KTM macht einen guten Job, bei ihr müsste ich einfach den Lenker höher oder die Fussrasten tiefer montieren. Überraschend gut war auch wieder die Honda, ohne DTC gefällt sie mir aber deutlich besser.

PAUL NOY «Echte Überraschung»



Normalerweise bin ich kein Fan von BMW-Designs, aber die F900 GS gefällt mir mit ihrem schlanken Outfit echt gut, und auch das Fahrverhalten – vor allem im Gelände – passt zum sportlichen Aussehen. Für mich war sie im Gelände am einfachsten sportlich zu bewegen. Aber auch die Africa Twin hat mich im Gelände positiv überrascht, dabei störte mich auch das

DCT nicht. Die Honda lag mir insgesamt deutlich besser als die Ducati. Die Italienerin war mir etwas zu straff und ruppig, zudem fühlt sie sich grösser und schwerer an als BMW und KTM. Letztere lag mir auch gut. Mittlerweile habe ich mich auch an ihr Aussehen mit dem tiefen Tank gewöhnt.

Genauso verhalten sich denn auch die Bremsen, die zwar anständig verzögern und sich gut dosieren lassen, aber auch nicht mit zu viel Biss überfordern.

Flow statt Attacke

Unauffällig und dennoch immer direkt im Rückspiegel ist auch die Honda. Sie verleitet mit ihrem soften Fahrwerk und der bequemen Sitzposition zwar nicht zum Rasen, lässt sich aus dieser Gruppe aber dennoch am einfachsten und unangestrengtesten schnell bewegen. Sie wird dabei aus der Mitte und nicht übers Vorderrad gefahren. Weil sie aber sehr viel Grip und somit Vertrauen generiert, ist das keinesfalls ein Nachteil, sondern sorgt für noch müheloserer Speed. Soll's schnell gehen, schalten wir beim DCT jedoch in den manuellen Modus. Denn auch im Sportmodus macht die Automatik nicht immer das, was wir von ihr erwarten würden. So wird dann plötzlich in Schräglage geschaltet oder vor der engen Kurve ein höherer Gang eingelegt – beides Beispiele für ungewollte und unbequeme Eingriffe. «Wenn ich schnell fahren will, kann ich kein System brauchen, das mir reinfunkt, da bevorzuge ich ein manuelles Getriebe absolut», bringt es Beat auf den Punkt.

Auch bezüglich Bremsen macht die Honda einen guten Job. Ihr ABS scheint aber etwas mehr auf Sicherheit getrimmt zu sein als bei der Konkurrenz, was

ab und an zu Eingriffen führt, die wir so nicht erwartet hätten. Dosierbarkeit und Verzögerung sind aber auf gleichem Top-Niveau wie bei den Kolleginnen.

Unterschiedlich vielseitig

Zum allumfassenden Test fehlt hier nun natürlich noch der Reise- und Gepäckcheck – für den hat's diesmal aber leider nicht mehr gereicht. Dafür hat sich gezeigt, dass vier Motorräder, die auf dem Papier so ähnlich sind, sich in Realität doch deutlich stärker voneinander unterscheiden können, als man dies meinen könnte. Und dennoch bieten alle vier auf ihre Art genau das, was Abenteuer-Enduros versprechen: Vielseitigkeit. Auf der Strasse, beim Pendeln und im Gelände sind sie alle zu Hause – einfach mit unterschiedlichen Ausprägungen und Charakteren.

Fazit:

Die Honda Africa Twin ist die zugängliche und bequeme Allrounderin für lange Reisen und zügige Touren. Die Ducati bietet sportlichen Offroad-Freaks jede Menge Potenzial, dürfte Einsteiger aber überfordern. Die KTM bietet auf der Strasse das sportlichste Gesamtpaket und vermag im Offroad abgesehen von ihrer Ergonomie zu punkten. Die BMW feiert einen bärenstarken Einstand und zeigt in kaum irgendeiner Kategorie Schwächen.



Die Africa Twin hat mich im Gelände trotz ihrer Reifen enorm positiv überrascht.»

PAUL NOY

DER NAME IST PROGRAMM

Harley-Davidson Heritage Classic



Am Pass macht die Heritage eine gute Figur. Noch schnellere Kurvenfahrten werden durch die aufsetzenden Trittbretter verhindert.

Die Harley-Davidson Heritage Classic verbindet moderne Technik mit absolut klassischem Look. Funktional ist sie dabei eine der vielseitigsten Harleys überhaupt.

— Text: Patrick Schiffmann — Fotos: tamed studios, Schiffmann



Das 114 steht für den Hubraum in Cubic Inch. 114 cui entsprechen dabei 1868 ccm.

155 Nm bei 3250/min leistet der Milwaukee-Eight 114, der in meiner Begleitung für die Swiss Harley Days Anfang Juli seinen Dienst tut. Mit dieser Kraft, den 1868 ccm Hubraum, den 95 PS Spitzenleistung und dem entsprechenden Sound ist der V2 dabei natürlich auch bei der Heritage Classic das Herzstück und der eigentliche Star. Auch wenn die Heritage mit ihrem klassischen Look und dem vielen Chrom auch optisch zu überzeugen vermag.

Wie der Name bereits vermuten lässt, ist die Heritage Classic optisch an Maschinen aus vergangenen Zeiten angelehnt, quasi das Retro-Modell der Amerikaner. Das grosse Schutzblech, die hohe, demontierbare Scheibe, das viele Chrom, die Speichenräder, der Analog-Tacho genauso wie die Blinker und die Lampenpartie sind optisch an vergangene Zeiten angelehnt. Das ist den Amerikanern dabei sogar so authentisch gelungen, dass ich über die Tage mehrmals gefragt wurde, was diese Maschine denn für einen Jahrgang habe – mit der Antwort «2024» rechnete dabei keiner der Fragenden.

Komfort auf Reisen

Technisch ist die Heritage Classic der Softail-Familie zuzuordnen, zu welcher beispielsweise auch die Lowrider S oder die Fat Bob gehören. Dabei handelt es sich um die etwas weniger gigantischen Modelle der Amerikaner, die auch preislich nicht ganz so hoch angesetzt sind, wie die grossen Tourer à la Road King oder Street Glide. So ist die Heritage Classic ab 26 450 Franken zu haben, während es bei den Tourern erst ab rund 30 000 Franken losgeht.

Für längere Touren ist aber auch die Heritage gut gerüstet, wie wir auf dem Weg nach Lugano erfahren durften. Dazu tragen primär die angenehme Sitzposition und der durch die abnehmbare Scheibe gute Windschutz bei. Dank der schieren Grösse des Windabweisers gibt's bei der Heritage nämlich – zumindest bei meiner Körpergrösse – auch auf der Autobahn kaum mühsame Verwirbelungen am Helm. Der Sattel ist seinerseits angenehm gepolstert und die Füsse befinden sich auf den grossen Trittbrettern in angenehmer Position, weder zu weit vorne, noch zu direkt unter dem Gesäss.

Auch die Leder-Koffer im Soft-Look, die in echt aber doch sehr robust sind, helfen längere Trips zu ermöglichen. Für ein verlängertes Wochenende bieten sie dabei ausreichend Platz, soll's aber auf ausgedehntere Reise gehen, wird der Stauraum etwas knapp.



Der Analog-Tacho mit kleiner LCD-Einheit passt optisch ins Bild. Der Sattel ist komfortabel, die Koffer hübsch, aber eher klein. Die Bremse verzögert anständig.



Erstaunlich dynamisch

Fahrdynamisch tritt dann natürlich zuallererst der grosse V2 in den Fokus. Der bekannte 114er-Motor liefert dabei massig Drehmoment quasi ab Standgas und generiert damit so viel Vortrieb, dass beim harten Beschleunigen durchaus auch der Rumpf aktiviert werden sollte, will man nicht als Passagier am Lenker hängen. Natürlich lässt sich ein so grosser Motor dabei nicht so sanft schalten wie ein 600er-Vierzylinder, mit etwas Nachdruck gehen die Gänge aber immer gut rein, und auch den Neutralen finde ich an der Ampel ohne Probleme. Die Vibrationen halten sich indes in angenehmem Rahmen – sie sind da, stören aber auch auf der Autobahn kaum.

Der Vortrieb des 114ers kommt natürlich auch am Pass zum Tragen, und lässt einem mit der Heritage eine beachtliche Pace anschlagen. In den Kurven gibt sich die 330 Kilo schwere Harley dabei überraschend flink. Auch bei zügig gefahrenen Wechselkurven folgt die Amerikanerin erstaunlich leichtfüssig der angeschlagenen Linie. Die Verzögerung vor der Kurve lässt wenig Wünsche offen, wobei sich Sportfahrer erst daran gewöhnen müssen, wie viel Verzögerungsleistung bei einem solchen Motorrad von der Hinterbremse statt von vorne kommt. Eingeschränkt wird die Kurvenhatz schliesslich von der Schräglagenfreiheit respektive den schleifenden Trittbrettern. Die können zwar noch etwas nach oben klappen, viel mehr Schräglage liegt aber nicht mehr drin.

MEINE MEINUNG

PATRICK SCHIFFMANN «Äussere und innere Werte»



Das Einzige, was mich an der Optik der Heritage Classic stört, ist, dass mich das viele Chrom beim Fotografieren der Details immer wieder geblendet hat. Spass beiseite, die Harley-Davidson Heritage Classic ist aus meiner Sicht ein optisch enorm gelungenes Retro-Bike, das auch in Fahrt nicht enttäuscht. Begeistert hat mich dabei auch 2024 der 114er-V2 mit seinem bürigen Drehmoment, der einem vor allem in tiefen Drehzahlen schon so die Arme lang zieht, dass es eine wahre Freude ist. Auch von der Brems- und Fahrwerksperformance war ich positiv überrascht. Wäre jetzt noch die Schräglagenfreiheit etwas grösser, stünde der sportlichen Kurvenhatz nichts mehr im Weg. Für die lange Reise dürften für mich die Koffer aber etwas grösser sein.

Fazit:

Die Harley-Davidson Heritage Classic ist ein optisch sehr gelungenes Modern-Classic-Bike, das sogar Töff-Fans zu täuschen vermag. Der 114er-Motor sorgt mit seinem Drehmoment für Emotionen und auch die Fahrdynamik passt, obwohl mit einem Cruiser wie der Heritage natürlich keine neuen Strecken- und Geschwindigkeitsrekorde zu holen sind.

TECHNISCHE DATEN

Harley-Davidson Heritage Classic

Motor	Luft- und Flüssigkeitsgekühlter V2, OHV, 4 Ventile
Hubraum (Bohrung x Hub)	1868 ccm (102 x 114,3 mm)
Antrieb	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	95 PS (70 kW) bei 5020/min / 10,5:1
Drehmoment	155 Nm bei 3250/min
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Aufhängung vorn	49-mm-USD-Gabel mit zwei Federraten, nicht einst.
Aufhängung hinten	Zentralfederbein, Vorspannung einstellbar
Federwege (vorn / hinten)	130 / 112 mm
Bremse vorn	300 mm, Vierkolbenzange
Bremse hinten	292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel
Reifen vorn und hinten	130/90-16 und 150/80-16
Radstand / Sitzhöhe	1630 mm / 680 mm
Lenkkopf / Nachlauf	60° / 140 mm
Gewicht	330 kg fahrfertig vollgetankt
Tank	18,9 l
Farben / Verfügbarkeit	Grau, Schwarz, Grün, Rot-Schwarz / ab sofort
Preis	Ab Fr. 26 450.–

HONIG & PEPERONCINO

Ducati Panigale V4 S



Egal, ob Profi oder Neuling: Mit der neuen Ducati Panigale V4 sollen alle auf Antrieb schneller sein und sich dabei deutlich wohler fühlen. Dies sind die zentralen Entwicklungsziele, welche die Roten für die jüngste Entwicklungsstufe ihres Superbikes formuliert haben. Viel mehr Power braucht es dafür nicht. Aber ein komplett neues Chassis und das Fortschrittlichste, was Ducati Corse an Elektronik herausgibt. Erster Ritt.

— Text: Daniele Carrozza — Fotos: Alex Photo



Gefällt uns

- ⊕ Power ohne Ende; gut kontrollierbar
- ⊕ Feedback & Performance der Komposition Fahrwerk-Chassis
- ⊕ Zugänglichkeit auf Top-Niveau
- ⊕ Elektronische Assistenzsysteme

Gefällt uns weniger

- ⊖ Rasten etwas zu kurz
- ⊖ Hoher Kaufpreis

Vallelunga. Nicht von ungefähr präsentiert Ducati die jüngste Entwicklungsstufe seiner Galionsfigur Panigale V4 ausgerechnet auf diesem sehr technischen und fahrerisch extrem anspruchsvollen Rundkurs nahe Rom. Es ist kein Geheimnis, dass die Superbikes der Roten bis zum Start der Panigale-V4-Ära im Winkelwerk nicht die zugänglichsten am Markt waren. Und um zu beweisen, dass diese Zeiten endgültig vorbei sind, wurde die erste Panigale V4 anno 2018 der Fachpresse auf dem kniffligen GP-Kurs von Valencia serviert. Ein mutiger, letztendlich aber lohnender Schritt, denn die Panigale V4 erwies sich als das erste Ducati-Superbike, mit dem vor, in und nach Kurven ein im Vergleich zur Konkurrenz ähnliches Mass an Kraft und Hirnkapazität zu investieren war.

Inzwischen steht die dritte Panigale-V4-Entwicklungsstufe in den Starlöchern. Mit der Pressevorstellung in Vallelunga verfolgt Ducati exakt dieselbe Strategie wie seinerzeit in Valencia und geht nun sogar einen Schritt weiter. Denn das komplett überarbeitete Chassis des neuen Ducati-Superbikes soll die ambitionierte Zeitenjagd nochmals deutlich einfacher und damit kräfteschonender gestalten. So heisst es, dass MotoGP-Weltmeister Pecco Bagnaia auf der neuen Panigale V4 im Vergleich zur Vorgängerin gut eine Sekunde pro Runde schneller unterwegs sei.

Exklusives Test-Szenario

Vallelunga ist nicht nur ein fahrtechnisch anspruchsvolles Pflaster, der 4,085 km messende Rundkurs ist zudem Neuland für mich. Umso gespannter bin ich, wie leicht (oder schwer) es mir die Panigale V4 auf diesem Pflaster machen wird.

Auf die technischen Innovationen der ab sofort als Basis- (ab 28 990 Franken) und als S-Version (ab 34 990 Franken) erhältlichen, neuen Panigale V4 sind wir bereits in der letzten Ausgabe im Detail eingegangen. Der Vollständigkeit halber sollen die zentralen Updates – ergänzt durch einige neue Erkenntnisse – hier aber nochmals aufgeführt werden. Und zwar werde ich euch auf eine fliegende Runde mitnehmen und versuchen, das fahrerisch erspürte jeweils gleich mit dem technischen Kontext in Verbindung zu bringen.

Und so richte ich mich auf der mir zugeteilten Panigale V4 S ein. Sie hebt sich vom Basis-Modell durch das adaptive Öhlins-Fahrwerk der dritten Generation, das schneller und über einen maximierten Dämpfungsbereich arbeiten soll, die Schmiederäder sowie die Lithium-Ionen-Batterie ab. Speziell ist heute,

Ein halbes PS mehr liefert der Desmosedici Stradale. In Zeiten von Euro5+ eine Errungenschaft. Zudem wird sich hier wohl niemand über zu wenig Leistung beklagen.

Neu geformter Tank (17l) für mehr Knie-Support beim Bremsen und mehr Bewegungsspielraum beim Hanging-off.

Der Fahrersitz wurde breiter, länger und fällt weniger steil ab.

Kurze und jeweils um 10 mm nach innen gerückte Fussrasten.

Adaptive Öhlins-Komponenten (NPX/TTX) der dritten Evolutionsstufe an der von uns getesteten S-Version.

Die neue Zweiarmschwinge: leichter, länger und in der Seitensteifigkeit um 37 % flexibler.

Viele heisse Teile für noch heissere Rundenzeiten gibt's im Ducati-Performance-Katalog.

Erstmals werden etwa rote oder gelbe Bremszangen angeboten.

Die Akrapovic-Rennauspuffanlage klingt infernalisch und bringt satte 12 Zusatz-PS.

Vom gleichen Zulieferer gibt es auch homologierte Dämpfer, die – wie original – unter dem Motor verschraubt werden. Wir haben es hier übrigens mit einer Weltpremiere zu tun, denn bis dato gab es kein Superbike mit Zweiarmschwinge und unter dem Motor angebrachten Dämpfern.





Mit dem Verzicht auf die dogmatische Einarmschwinge verabschiedet sich Ducati nun wohl endgültig von einem weiteren «Heiligtum», das zwar hübsch war, technisch jedoch keine Vorteile brachte.

Das Ventilspiel muss alle 24 000 km nachjustiert werden, während die Standard-Inspektion alle 12 000 km bzw. nach jeweils 12 Monaten ansteht.

dass wirklich nur ich auf dieser einen Panigale fahren werde. Zudem steht mir mit Massimo Lupi ein Dataring-Ingenieur zur Seite. Er wird mir nach jedem der insgesamt sechs 15-Minuten-Turns mithilfe von Visualisierungen aus dem optionalen «Ducati Data Logger» die Leviten lesen und wertvolle Tipps für schnellere Zeiten geben. Apropos schnelle Zeiten: Wir fahren auf vorgeheizten Pirelli-Slicks der Spezifikation SC1 vorn und SC0 hinten (2,4 bzw. 1,7 bar Luftdruck). In Bezug auf das Fahrwerks-Setting wurden unsere Testmaschinen – wie von Ducati für den Einsatz auf dem Track im Handbuch empfohlen – vorn um 3 und hinten um 6 mm angehoben.

Mehr Platz, Schutz und Info

Selbstverständlich gibt sich die Ergonomie hyper-sportlich, nicht jedoch zu extrem. Tatsächlich habe ich als Pilot mehr Platz und damit Bewegungsspielraum. Um 35 mm wurde die Sitzfläche verlängert, gleichzeitig ist sie neu 50 mm breiter, und sie fällt weniger steil nach vorn ab, sodass ich beim harten Bremsen weniger stark nach vorn geworfen werde.

Das passt schon mal prima – genauso wie der Knie-schluss am neu gezeichneten Tank. Unglaublich übrigens, wie schmal sich diese neue Panigale anfühlt, was sicher auch an den beidseits um 10 mm nach innen verlegten Fussrasten liegt.

Sämtliche relevanten Informationen werden im neuen 6,9-Zoll-TFT-Display (bisher 5 Zoll) mit Echtglas perfekt dargestellt. Dank des Seitenverhältnisses von 8:3 ist es deutlich breiter als sein Vorgänger und kann entsprechend mehr Informationen darstellen. Wobei man sich spezifische und sehr hübsch gestaltete Informationsfelder – sogenannte «Views» – einblenden lassen kann. Etwa zu Zwischen- und Rundenzeiten, Leistungs- und Drehmoment-Output, g-Kräften, Schräglagenwinkel oder auch Reifendruck bzw. Turn-by-turn-Navigation.

V4: Noch intelligenter

Im dritten Gang schiesse ich aus der «Roma»-Kurve auf die Start-Zielgerade, die mit einer «Geraden» allerdings rein gar nichts zu tun hat. Man ballert hier unter Volllast bis in den Fünften die Gänge durch, zieht dabei links rüber, schiesst über eine Kuppe und taucht dann rechts in die ultraschnelle «Curva Grande» ein. Die Power des Desmosedici-Stradale-V4 mit gegenläufig rotierender Kurbelwelle und unverändert 1103 ccm Hubraum ist astral. 216 PS stehen an (bei 13 500/min) sowie ein maximales Drehmoment von 120,9 Nm (bei 11 250/min). Mit der Akra-Rennauspuffanlage und dem entsprechenden Kit ziehen sogar 228 PS an der Kette. Alles in allem entspricht dies in der strassenhomologierten Konfiguration zwar nur einem halben Zusatz-PS, doch in Zeiten von Euro5+ ist das definitiv eine Errungenschaft.

Das leichte Plus an Leistung ist auf eine Anpassung der Steuerzeiten zurückzuführen. Die Profile der Nockenwellen wurden neu gezeichnet und generieren mehr Ventilhub. Lichtmaschine und Ölpumpe sind die gleichen wie bei der Panigale V4 R, während die Getriebetrommel von der Superleggera V4 stammt. Die



variablen Ansaugtrichter arbeiten neu über einen erweiterten Bereich (+15 mm).

Der Quickshifter, dessen Regelelektronik komplett ins Motorrad versetzt wurde, bietet neu kürzere Schaltwege, und er erfordert merklich weniger Kraftaufwand. Die Präzision ist auf Topniveau, ebenso das Einrastfeedback. Und so wird mich dieses System heute kein einziges Mal mit einem Verschalter oder einer ungewollten Neutralstellung konfrontieren.

Die schiere Power ist dank der piekfeinen Traktionskontrolle sehr gut zu kontrollieren und wird mich heute nie überfordern. Gleichzeitig sorgt die Wheelie-Kontrolle vorn zuverlässig für Kontakt zum Asphalt, sodass die ultraschnell und unter Volllast gefahrenen Richtungswechsel mit viel Präzision von der Hand gehen. Ohne Kraftaufwand geht diese Kür nicht vonstatten. Allerdings wage ich – ohne den direkten Vergleich zu haben – die Behauptung, dass die zwei Kilo schwerere Vorgängerin die Muskeln hier deutlich intensiver bemüht hätte. Zudem wäre wohl deutlich mehr Bewegung im Fahrwerk gewesen, wobei der um vier Prozent reduzierte Strömungswiderstand der Neuen hier sicher in die Karten spielt. Wir haben also schon mal ein erstes klares Indiz, dass das erneuerte Chassis (siehe unten) die alte Komposition in puncto Performance in den Schatten stellt.

Was auf diesem Tiefflug ebenfalls auffällt: Ich bin hinter der neu gezeichneten Front mit grossem Plexi besser geschützt. Entsprechend werde ich weniger durchgeschüttelt und habe so auch eine klarere Sicht.

Chassis: Steifigkeit optimiert

Wie bereits erwähnt, lautete das wichtigste Entwicklungsziel die Steigerung der Zugänglichkeit und damit des Vertrauens. Voraussetzung hierfür war eine komplette Neuausrichtung des Chassis, was auch von der Rennabteilung Ducati Corse gefordert wurde. Man darf nicht vergessen, dass der Entwicklungsstart der Panigale V4 im Jahr 2015 erfolgte. Heute, 10 Jahre

später, stehen Reifen mit massiv gesteigertem Potenzial zur Verfügung. Und um ebendieses Potenzial in der Superbike-WM voll ausschöpfen zu können, wurden neue Steifigkeitswerte für Rahmen und Schwingen eingefordert.

Ab den heute gefahrenen Schräglagen jenseits der 60-Grad-Marke können die Federelemente rein physikalisch nicht mehr richtig funktionieren. Entsprechend muss der Rahmen die dämpfende Funktion übernehmen. Und so wurde der Alu-Frontrahmen nicht nur 730 Gramm leichter, seine Seitensteifigkeit wurde um satte 40 Prozent reduziert. Bei der Schwingen sind es 37 Prozent weniger, und ja: die dogmatische, mit der 916 bei Ducati eingeführte Einarmschwinge musste – nach kurzem Intermezzo bei der 999 – definitiv zugunsten einer Zweiarmschwinge das Feld räumen. Die Torsionssteifigkeit der besagten Komponenten blieb unverändert, die Längssteifigkeit wurde sogar ein wenig erhöht, sodass hartes Beschleunigen und Bremsen sauber verarbeitet werden.

Mehr Grip, Feeling und Sicherheit

Was das nun in der Praxis bedeutet, lässt sich sehr gut vor, in und nach der engen Erstgang-Links «Soratte» schildern: Man kommt hier im dritten Gang angefliegen, wirft den Anker, schaltet runter und zieht auf der Bremse rein. Kaum zu glauben, wie satt liegend und präzise die Panigale V4 zum Kurvenscheitel pfeilt. Aufstellmoment? Fehlanzeige! Wobei hier das neu eingeführte und – von Road bis Race – in sieben Modi implementierte Race eCBS zum Zuge kommt. Konkret handelt es sich um ein elektronisch geregeltes Kombi-Bremssystem, das je nach Fahrsituation bzw. Schräglage und vertikaler Last am Heck die Hinterradbremse aktiviert. Der Algorithmus stammt dabei aus der MotoGP und emuliert quasi das, was Bagnaia mit Hand, Fuss und Daumen zaubert.

Die weiter oben angesprochene, prämierte Stabilität beim Bremsen und Einlenken rührt also daher, dass das System hinten mitbremst, wenngleich ich

Die Linienführung wurde harmonischer, und die Winglets sind neu rot lackiert. Alles in allem die erste Panigale mit echter Ducati-Superbike-Eleganz.

Die Hypure-Vierkolbenzangen von Brembo feiern – wie seinerzeit auch die Stylemas – an einem Ducati-Superbike-Weltpremiere. Deren Performance lässt keinerlei Wünsche offen.

TECHNISCHE DATEN

Ducati Panigale V4 (S)

Motor	Flüssigkeitsgekühlter V4, DOHC, 4V
Hubraum (Bohrung x Hub)	1103 ccm (81 x 53,5 mm)
Antrieb	Mehrscheiben-Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	216 PS (158,9 kW) bei 13 500/min / 14 : 1
Drehmoment	120,9 Nm bei 11 250/min
Rahmen	Alu-Frontrahmen, Motor tragend
Aufhängung vorn	USD-Gabel 43 mm (Dämpfung semiaktiv, Vorsp. einstellb.)
Aufhängung hinten	Alu-Zweiarmschwinge, 1 Federbein (semiaktiv)
Federwege (vorn/hinten)	125 / 130 mm
Bremse vorn	2 x 330 mm, Vierkolbenzangen (Brembo Hypure)
Bremse hinten	245 mm, Zweikolbenzange, Race eCBS
Reifen vorn und hinten	120/70-17 und 200/60-17, Alugussräder (Schmiederräder)
Radstand / Sitzhöhe	1485 mm / 850 mm
Lenkkopf / Nachlauf	66° / 98 mm
Gewicht	191 (187) kg fahrfertig ohne Benzin
Tank	17 l
Farben / Verfügbarkeit	Rot / ab September
Preis	Ab Fr. 28 990.– (Ab Fr. 34 990.–)





die Hinterradbremse nicht berühre. Später wird sich bei der Analyse des Datarecordings herausstellen, dass das eCBS hinten bis zu 5 bar Bremsdruck induziert hat!

Jetzt geht's in Vollschräglage durchs Eck. Der Asphalt weist hier die eine oder andere Unebenheit auf, doch die Panigale bügelt alles zuverlässig und sauber weg und vermittelt dabei ein Feedback, das in puncto Klarheit echt unverschämt gut ist. Das Vertrauen bei Kurvenfahrten war schon bei der Vorgängerin auf Top-Niveau. Aber diese Panigale fühlt sich diesbezüglich nochmals eine gehörige Portion kompetenter an. Zudem erlauben es mir die üppigen Platzverhältnisse, genau jene Position einzunehmen, die sich für mich am natürlichsten anfühlt. Sprich, diese Panigale zwingt mir sicher keine ungewollte Sitzhaltung auf.

Volle Kanne aus dem Eck

Auch am Kurvenausgang glänzt die Neue. Unter oder Übersteuern? Nichts dergleichen! Und wenn mich Traktions- oder Wheeliekontrolle einmal zu fest einbremsen, sind die Systeme mit wenigen Drückern an der Lenkerarmatur links im Nu angepasst. Was hier – beim Rauspfeffern – ebenfalls auffällt: Ich kann dank der Geräumigkeit easy auf die Aussenraste stehen und mein Oberkörpergewicht nach vorn auf die Kurveninnenseite verlagern, während ich die Gänge durchlade. Das schafft Stabilität, während ich ein geniales Gefühl für die Gripreserven der 200/60er-Walze habe. Besagte Transparenz ist auf die neue Aufnahme inkl. Link-System des Federbeins zurückzuführen. Dieses ist neu nach MotoGP-Schnittmuster platzsparend in eine ultra-kompakte Strebe aus geschmiedetem Aluminium eingespannt (vormals zweiteilig), wobei die Schraubpunkte der Zugstrebe jetzt

mit Nadellagern bestückt sind. Die Kräfte werden so mit weniger Reibverlusten und zudem direkter ins Federbein geleitet, was Traktionsvermögen und Feedback merklich verbessert. Zudem schafft diese Architektur Platz für eine extra lange Schwinge (Radstand: +16 mm), und die Auspuffdämpfer können so vorbildlich massenzentralisiert unter dem Motor untergebracht werden. Tatsächlich ist dies eine Weltpremiere, spricht, es gibt kein anderes Superbike mit Zweiarmschwinge und unter dem Motor liegendem Auspuff. Insgesamt konnten bei der Baugruppe Hinterrad-Schwinge-Federbein 2,7 Kilo eingespart werden (3,3 Kilo bei der S).

Zurück zum Kurvenausgang: Auch hier interveniert das Race eCBS unterstützend, bremst teilweise leicht mit und schafft so zusätzliche Stabilität. Und das Race eCBS ist nicht allein! Es wird nämlich flankiert vom neu eingeführten «Ducati Vehicle Observer». Zur bestehenden Inertialmesseinheit addieren sich – für eine weitere Effizienzsteigerung der Traktions-, der Wheelie- und der Launch-Kontrolle – 70 virtuelle Sensoren. Es gibt also eine ganze Reihe zusätzlicher Faktoren, die von den Rechneinheiten interpretiert bzw. berücksichtigt werden, damit die Panigale V4 mithilfe der Assistenzsysteme noch näher ans physikalische Limit gebracht werden kann.

Tatsächlich arbeiten alle Assistenzsysteme mit einer unglaublich hohen Effizienz. Kaum zu glauben, wie locker man im Sattel der Panigale V4 mit ihren 216 PS umgehen kann. Das Vertrauen ist immerzu da, und ich hatte heute nie das Gefühl, digital eingebremst worden zu sein. Wahnsinn!

Und noch eine Bemerkung zu den Reifen: Ab Werk sind bei der Panigale V4 Pirelli Supercorsa SP V4 aufgezogen. Wer will, kann für den Trackday – quasi

Mächtiges 6,9-Zoll-TFT-Display im Breitformat 8:3. Links die Race-Mode-Ansicht mit dem Einstellfeld der elektronischen Assistenzsysteme (Traktions-, Slide-, Wheelie-, Motorbremskontrolle sowie Kurven-ABS). Alle Systeme können während der Fahrt via Wippschalter rechts angewählt und eingestellt werden. Rechts aussen das «View» mit den g-Kräften. Das Bild in der Mitte zeigt die Ansicht für den Strassenbetrieb. Als «View» wurde hier die Schräglagenanzeige aktiviert.

«Hier hättest du früher ans Gas gehen können, dort hast du zu früh und zu schwach gebremst ...» Die knallharten Anweisungen von Datarecording-Ingenieur Massimo Lupi erwiesen sich als extrem wertvoll und haben massgeblich dazu beigetragen, meine Rundenzeiten zu senken. Den hier eingesetzten «Ducati Data Logger» gibt's als Originalzubehör.



«Plug-and-play» – problemlos die Superbike-WM-Dimensionen 125/70 und 200/65 aufziehen. Kurze Kalibrierungsfahrt mit 50 km/h durch die Pitlane, fertig!

Die Flossen einziehen

Zurück auf unsere fliegende Runde: Vor mir macht sich die «Tornantino» auf, die engste Kurve von Vallenga – ebenfalls im 1. Gang zu nehmen, der bei der neuen Panigale extra lang übersetzt ist. Zwei Dinge fallen hier auf: Erstens, wie viel Arbeit mir die Panigale V4 in dieser körperlich ausgesprochen fordernden Kurve abnimmt. Mit der Blicktechnik (ein flexibler Nacken ist hier definitiv von Vorteil) und der Linienwahl habe ich weiss Gott schon genug um die Ohren. Nur gut, dass der V4 selbst im ersten Gang super-sanft Gas annimmt, was enorm viel Hirnkapazität frei macht. Zweitens schrappen immer wieder die Stiefelschleifer über den Asphalt. Sicher liegt das bis zu einem gewissen Grad an meinen wasserdicht ausgeführten und damit eher dicken Daytona-Stiefeln. Andererseits ist es aber schon so, dass die nach innen gerückten Fussrasten eher kurz geschnitten sind. Man muss die Treter vor dem Einlenken also schon sauber auf den Rasten büscheln, um das zweifels-ohne begeisternde Schräglagenpotenzial dieses Racers voll auskosten zu können.

Voll in die Eisen

Schon bin ich wieder bei der Zielkurve «Roma». Diesmal allerdings Eingangs, wo ich mich mit einer der intensivsten Bremszonen von Vallenga konfrontiert sehe. Der perfekte Ort, um den neuen Hypure-Bremssätteln von Brembo, die in der Panigale V4 ihre Premiere feiern, im wahrsten Sinne des Wortes auf den Zahn zu fühlen.

Schon die Stylema-Anker der Vorgängerin liessen bezüglich Bremsperformance absolut keine Wünsche offen. Entsprechend liegen zwischen ihnen und den neuen, innenbelüfteten und im Paar 60 Gramm leicht-

MEINE MEINUNG

DANIELE CARROZZA

«Das Leben leicht gemacht ...»



Ich will ehrlich sein: Das Fahren mit der neuen Ducati Panigale V4 hier in Vallenga war kein Zuckerschlecken. Was jedoch nicht an ihr liegt, sondern am unbekannten und gerade für Superbikes höchst anspruchsvollen Pistenlayout sowie – ganz klar – an meiner optimierungsbedürftigen Fitness. Im Gegenteil hat mir die Panigale V4 das Leben hier sehr leicht gemacht. Insbesondere in den extrem schnellen und in den extrem langsamen Passagen. Und so konnte ich

meine Rundenzeiten während der letzten drei Turns doch um zufriedenstellende drei Sekunden senken. Optisch ist die 2025er-V4 für mich die schönste je gebaute Panigale. Denn sie sieht nicht nur nuklear aus, sie versprüht – wie seinerzeit die legendäre 916 – auch endlich diese unwiderstehliche Eleganz!

teren Hypure-Pendants bei der reinen Bremskraft sicher keine Welten. Die Dosierbarkeit gehört mit zum Besten, was ich je auf einer Rennstrecke gefahren bin, und Fading wurde definitiv auch nie zum Thema. Alles in allem extrem gute Bremsware, die mit der unglaublichen Performance der Panigale V4 locker fertig wird und massgeblich zu ihr beiträgt.

Fazit:

Mit dem flexibler ausgelegten Chassis, der nochmals ausgefeilteren Elektronik und der entspannteren Ergonomie ist es insbesondere für Normalsterbliche (aber auch für Profis) nochmals einfacher geworden, die schiere Power dieses feurigen Zuchthengstes in tiefere Rundenzeiten umzumünzen. Wobei speziell das köstliche Zusammenspiel des Race eCBS und der Komposition Chassis-Fahrwerk in puncto Effizienzsteigerung eine neue Dimension darstellt.



Eine neue Dimension in puncto Effizienz»

DANIELE CARROZZA





LANGBEINIGE CHINESIN

Kove 800X Pro

Sie leistet 95 PS, ist sportlich, verspricht mit langen Federwegen gute Offroadtauglichkeit, ist ordentlich bestückt und kostet weniger als 10 000 Franken. Zu schön, um war zu sein?

— Text: Tobias Kloetzi — Fotos: Kloetzi, Paul Noy

Abenteuerenduros bieten gegenüber den vollaustatteten Reiseenduro-Flaggschiffen eine deutlich bessere Offroadtauglichkeit. Deshalb rücken Faktoren wie Fahrwerk und Federwege, Radgrössen und Gewicht ins Zentrum, aber auch Motorschutz, Sturzbügel und für die Reise ausreichend Leistung sind von Vorteil. Yamaha Ténéré 700 und Aprilia Tuareg 660 sind mit Federwegen von 210 bzw. 240 mm sowie nur gerade 202 kg vollgetankt für knapp 12 000 Franken quasi die Platzhirsche. Doch nun kommt Kove mit der 800X Pro. Sie ist 190 kg leicht, verfügt über ein volleinstellbares Fahrwerk (KYB) mit 240 mm Federweg sowie schlauchlose Kreuzspeichenräder in den Offroaddimensionen 21/18-Zoll – bestückt mit den bewährten Pirelli Scorpion Rally STR. Eine Aluplatte schützt den A2-tauglichen 799er-Zweizylinder mit 95 PS, Sturzbügel halten die Schäden bei Unfällen in Grenzen. Und das alles gibt es bereits für 9790 Franken!

Starke Offensive

Ein bestechendes Angebot, denn die Kove stellt sowohl Ténéré als auch Tuareg gewichts- und leistungsmässig in den Schatten. Zudem tritt die Chinesin mit radial angeschlagenen Vierkolbenzangen von Taisko (baugleich mit Nissin), Lenkungsdämpfer, solider Gepäckbrücke und 5-Zoll-TFT-Display mit Connectivity für die Kartennavigation an. Ein optionales Alu-Kofferset folgt demnächst. Kann sie so bestückt gar in der Adventure-Mittelklasse (Vergleich ab S. 12) mitmischen?

Optisch macht die Kove einen guten Eindruck. Ihr Reihenzweizylinder sieht dem ebenfalls in China bei CFMoto gebauten LC8c von KTM zum Verwechseln ähnlich. Selbst das Bohrungs/Hubverhältnis stimmt mit 88 × 65,7 mm überein.

Die Navigation im übersichtlichen TFT-Display über die linke Lenkerarmatur ist selbsterklärend. Zwischen den Fahrmodi Sport und Eco waren am Testmotorrad abgesehen von der Displayfarbe keine Unterschiede festzustellen. Im Display gibt es zwar keine Aussentemperaturanzeige, dafür sind Reifendruck und Reifentemperatur vorn und hinten abrufbar. Im Cockpit sind zudem zwei USB-Steckdosen (USB-A und USB-C) vorhanden. Je nach Beladung kann die Federvorspannung hinten per Handrad angepasst werden.



Flinker Reisetöff

Die Ergonomie auf der 800X passt mit meinen 175 cm Körpergrösse perfekt. Dank taillierter Sitzbank erreiche ich mit beiden Füssen gut den Boden. Hinter dem breiten Lenker sitzt man aufrecht in angenehmer und fahraktiver Haltung. Der Knieschluss am Tank fällt trotz 20 Liter Fassungsvermögen eng aus. Die Ausbuchtungen für die Knie reichen für Fahrer über 180 cm jedoch zu wenig weit nach vorn. Innerorts fallen Lastwechsel, also die harte Gasannahme und eine ausgeprägte Motorbremse auf, was das Halten einer konstanten Geschwindigkeit erschwert.

Im Kurvenrevier gibt sich die Kove flink, begeistert mit neutralem Handling und liegt satt auf dem Asphalt. Die ausgewachsene Bremsanlage mit radialem Bremszylinder ist sehr präzise dosierbar und verzögert bei Bedarf kräftig. Das ABS greift dabei nicht voreilig ein und schenkt viel Vertrauen. Auf der dynamischen Fahrt unterbricht hingegen die Traktionskontrolle bereits bei ansatzweisem Abheben des Vorderrads den Vortrieb. Um das Potenzial des kräftigen Twins ausschöpfen zu können, verzichte ich fortan auf dieses «Assistenzsystem».

Zum gemütlichen Fahren empfiehlt sich ein grosser Gang, da ansonsten die Lastwechsel stören – ab gut 2000/min nimmt der Reihen-Twin willig Gas an.

Leichter Offroadler

Im Gelände spielt die Kove ihren Gewichtsvorteil voll aus und lässt sich sehr leichtfüssig bewegen. Mit ihren grossen Fahrwerksreserven können auch höhere Tempi angeschlagen werden. Die Ergonomie passt mit enger Taille gut. Für Fahrer ab 180 cm ist der Lenker jedoch zu niedrig. Das ABS kann voll oder nur hinten deaktiviert werden. Im zweiten Fall bleibt die Einstellung auch nach einem Neustart. Gleiches gilt auf Wunsch übrigens auch für die Deaktivierung der Traktionskontrolle. Offroad zeigt die Chinesin also eine starke Performance! Störend sind hier die ausgeprägten Lastwechselreaktionen speziell bei gemütlichem Endurowandern in den Rasten stehend, wobei sie den Fahrer zuweilen gar aus dem Gleichgewicht zu werfen drohen.

Dennoch bietet die 800X mehr, als man für ihren Preis erwarten konnte und positioniert sich nicht nur preislich ausserhalb der bisher bekannten Adventure-Kategorien.

Die chinesische Abenteuer-Enduro glänzt mit flinkem Handling auf Asphalt und Offroad.

Das TFT-Display ist übersichtlich und einfach bedienbar.

Der von einer Aluplatte geschützte Reihentwin gleicht dem KTM-LC8c und sollte noch eine Spur feiner abgestimmt werden.

Schlauchlose Kreuzspeichenräder mit bewährten Pirellis bestückt, perfekt dosierbare Bremsen und ein volleinstellbares KYB-Fahrwerk.

MEINE MEINUNG

TOBIAS KLOETZLI «Kampfpreis»



Die Kove hat die Offroad-Fraktion erschüttert. Ihre Eckdaten sind bestechend, und die Chinesin überzeugte auch auf unserer Ausfahrt auf der Strasse und im Gelände. Es sind Details, welche die Euphorie noch einbremsen, so etwa die Abstimmung der Motorelektronik, die rustikale Lenkerarmatur oder der eher knappe

Lenkeinschlag. Wie die meisten Marken aus China kämpft Kove noch um das Vertrauen der Kundschaft. Wird an den Kritikpunkten nachgebessert, wird ihre Performance noch beeindruckender und ihr Kampfpreis noch verlockender.

Fazit:

Die Kove sticht aus der Menge und ist mit anständigem Windschutz und hochwertiger Ausstattung auch für die offroadlastige Reise gewappnet. Sie macht einen fast durchwegs guten Eindruck. Bei der Motorelektronik muss Kove allerdings dringen nachbessern. Ansonsten hat Newcomer Kove in diesem Segment einen beachtlichen Einstand zu einem verführerischen Preis gegeben.

TECHNISCHE DATEN

Kove 800X Pro

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder, DOHC, 4V
Hubraum (Bohrung × Hub)	799 ccm (88 × 65,7 mm)
Antrieb	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	94,5 PS (69,5 kW) bei 9000/min / 13,1:1
Drehmoment	80 Nm bei 7500/min
Rahmen	Alu-Rahmen mit angeschweisstem Rahmenheck
Aufhängung vorn	USD-Gabel, 48 mm, voll einstellbar
Aufhängung hinten	1 Federbein, voll einstellbar
Federwege (vorn / hinten)	240 / 240 mm
Bremse vorn	2 × 320 mm, Vierkolbenzangen
Bremse hinten	240 mm, Einkolbenschwimmsattel
Reifen vorn und hinten	90/90-21 und 150/70-18
Radstand / Sitzhöhe	1510 mm / 185 mm
Lenkkopf / Nachlauf	63,85° / 118,5 mm
Gewicht gem. Homologation	190 kg fahrfertig vollgetankt
Tank	20 l
Farben / Verfügbarkeit	Schwarz / ab sofort
Preis	Ab Fr. 9790.–

BOXER AUF KOFFEIN

Youngtimer-Umbau – BMW R100 Café Racer



Dieser Schwergewichts-Boxer aus Bayern steht auf starken Kaffee. Optisch knallt dir der 1000er schonmal ordentlich einen vor den Latz. Alles nur Show oder auch GO?

— Text: Roger Sperandio — Fotos: Markus Kunz

Bis anhin präsentierten wir in dieser Rubrik Young- oder auch Oldtimer, welche grösstenteils dem Auslieferungszustand von damals entsprachen. Doch die Szene der etwas älteren Töff besteht nicht nur aus Sammlern, welche auf Veteraneneintragung und «Matching Numbers» stehen, sondern es gibt auch eine grosse Fangemeinde von gepflegten Alteisen-Umbauten. Und da die luftgekühlten Zweiventil-Boxer eine sehr beliebte Basis ist, um sich kreativ auszutoben, findet diese fein gemachte BMW R100 im Café Racer Stil hier ihren Platz.

Zwei Erklärungsversuche zum Ursprung des Begriffs Café Racer: In England traf man sich in den 60er und 70er Jahren mit seinen getunten Bikes in einem Café (allen voran dem legendären Ace Café), um dann von dort aus illegale Strassenrennen zu fahren. Zum Café gehen, um zu rennen – tönt logisch.

Die zweite Theorie besagt, dass diese Umbauten mit ihren tiefen Stummellenkern, den hohen Fussrasten und den rudimentär gepolsterten Sitzmulden so unbequem sind, dass man es damit nur schnellstmöglich von Café zu Café schafft.

Umbau? Eher Neuaufbau.

Customizing ist ein weiter Begriff, das beginnt beim Austausch von ein paar Einzelteilen und geht bis zu kompletten Eigenkonstruktionen samt individueller Teileanfertigung. Bei dieser R100 war den Erbauern wichtig, dass sie am Ende (zwar mit Aufwand) eine schweizerische Strassenzulassung bekommt. So war bei jedem Teilekauf auf die entsprechenden Gutachten sowie bei individuellen Lösungen auf die Zulassungsbedingungen zu achten. So kam ein eindrücklicher Ausweisanhang samt Papierstapel zusammen.

Bevor diese Bayerin in ihr zweites, coolerer Leben starten durfte, wurde einmal alles zerlegt und der ausgebaute Motor von einem zertifizierten BMW-Classic-Spezialisten neu aufgebaut. Unter anderem kam ein Zylinderkit von Siebenrock zum Einsatz, die Köpfe wurden revidiert, das Getriebe auf Abnutzung geprüft, die Kupplung erneuert sowie eine neue Zündanlage eingebaut. Der sandgestrahlte Rahmen



Der gelbe Scheinwerfer ist eine Hommage an die Langstreckenrennen. Kühlgerippter Zylinder, gefüttert vom obligaten Bing-Vergaser. Weniger ist mehr: rudimentäres Instrument vor filigraner Gabelbrücke. Mehr ist besser: Die 44-jährige Bremstechnik fordert entschlossenes Zupacken. Die handgedungelte Sozusatzabdeckung kann auch entfernt werden.

bekam vor dem Motoreinbau neue Lager, dazu sind hinten neue Federelemente eingebaut und auch die Bremsanlage ist rundum neu. Um alle ausgeführten Arbeiten hier niederzuschreiben, reicht der Platz bei weitem nicht. Doch noch ein Beispiel für den Aufwand im Detail: Die ohne Vorlage handgedungelte und polierte Sozusatzabdeckung herzustellen, nahm mehr als 30 Stunden Handwerkskunst in Anspruch.

Eindrückliches Fahrerlebnis

Wie bei diesen Jahrgängen üblich müssen vor dem Start die beiden Benzinähne geöffnet und der Choke gezogen werden. Nur, wo ist der Zündschlüssel? Aha, gut versteckt rechts unter dem Sitzpolster – hat was. Sobald der Elektrostarter Schwung auf die längs positionierte Kurbelwelle gebracht hat, schwenkt die BMW boxertypisch bei jedem Gasstoss zur Seite. Zu den ausgeprägten Vibrationen kommt der unverwechselbare Sound der zwei gegenüberliegenden Zylinder mit Nachdruck zur Geltung – herrlich! Ich möchte (nicht) wissen, wie das Gerät ohne die obligaten DB-Killer tönen würde.

Doch so richtig Boxer-angefixt könnte man bei einer Probefahrt werden. Das ist extrem authentisches Motorradfahren, bei dem man alle Sinne beisammen

Von bieder zu sexy



So eine originale BMW R100 ist ein grundsolides und für die damalige Zeit gut zu fahrendes Motorrad. Die Optik ist ja immer Geschmackssache, aber ab Werk vermochte die Formsprache keine Euphorie auszulösen und das Image des Biedermanns kam nicht von ungefähr. Doch die Boxer-Modelle aus den 70er und 80er Jahren sind heute eine sehr beliebte Basis für richtig coole Umbauten. Kaum zu glauben, dass die im Artikel vorgestellte Café Racer vor der Metamorphose exakt das obige Motorrad war. Dabei handelt es sich um eine «nackte» R100 aus dem Jahr 1980, doch von den R-Modellen gab es diverse Versionen mit Namenszusätzen wie «S», «RS», «RT», «CS» und noch einige mehr. Je nach Ausführung waren die bayrischen Kräder beispielsweise eher sportlich orientiert wie die RS oder mehr auf Langstreckenkomfort ausgelegt wie die RT.

haben sollte. Nicht dass diese Maschine Hinterhältigkeiten auf Lager hätte, aber man muss sie schon entschlossen bewegen. Denn die Kraft der 980 ccm in Kombination mit nicht mal 200 kg Leergewicht sind alles andere als schnarchig. Das agile Handling und die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind ein-drücklich, nur sollte man tunlichst die Bremsleistung beziehungsweise die erforderliche Bremskraft beachten. Das ist keine Zweifingeranlage, sondern ein rechthändiges Greifkraft-Trainingsgerät.

TECHNISCHE DATEN

BMW R100 Café Racer (1980)

Motor	Zweizylinder Boxer, luftgekühlt, OHV, 2V
Hubraum (Bohrung x Hub)	980 ccm (94 x 70,6 mm)
Antrieb	Einscheiben-Trockenkupplung, Kardan, 5 Gänge
Leistung / Verdichtung	67 PS (49 kW) bei 7000/min / 8,2:1
Drehmoment	72 Nm bei 5500/min
Rahmen	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
Aufhängung vorn	Teleskopgabel
Aufhängung hinten	Stereo-Federbeine
Bremse vorn	2 x 260 mm, Zweikolbenzangen
Bremse hinten	260 mm, Einkolbenzange
Reifen vorn und hinten	3.25 H 19 und 4.00 H 18
Radstand	1465 mm
Lenkkopf / Nachlauf	Keine Angabe
Gewicht	190 kg Leergewicht
Tank	24 l
Aktueller Marktwert	Fr. 25 000.–

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 Tuono V4 1100 Factory Semi Active Suspension, 2019, 9'500 km, mehrfarbig, CHF 15'490.–, Tel. 079 275 97 13.



APRILIA Pegaso 650 I.E., 2002, 4'500 km, rot, CHF 2'000.–, Tel. 079 555 18 10.



APRILIA SL 750 Shiver ABS, 2020, 4'748 km, rot, Gar. 12 Mt., CHF 5'890.–, Tel. 076 587 60 77.

APRILIA Tuono V4 1100 Factory, 2018, 12'780 km, silber, CHF 13'500.–, Tel. 079 768 72 31.

BENELLI

BENELLI 752 S, 2020, 22'000 km, schwarz, CHF 4'000.–, Tel. 079 851 93 45.

BIG BEAR



BIG BEAR MCS Athena ProStreet, 2013, 8'090 km, mehrfarbig mét., CHF 14'900.–, Tel. 079 433 73 32.

BMW

BMW C 400 GT ABS, 2021, 21'700 km, schwarz, Gar. 36 Mt., CHF 7'499.–, Tel. 078 885 02 60.



BMW C1 Executive, 2002, 30'700 km, schwarz, CHF 3'750.–, Tel. 079 423 52 64.

BMW C1-200 Executive, 2003, 25'600 km, schwarz, CHF 9'800.–, Tel. 079 214 33 67.



BMW F 700 GS ABS, 2017, 4'384 km, weiss, CHF 8'950.–, Tel. 078 609 26 83.



BMW F 800 GS, 2008, 36'500 km, gelb, CHF 4'900.–, Tel. 076 222 85 55.

BMW F 800 R, 2009, 26'800 km, orange, CHF 4'200.–, Tel. 079 247 30 15.



BMW F 900 R A2 (35kW) ABS, 2024, 1'000 km, grau mét., Gar. 24 Mt., CHF 8'500.–, Tel. 079 450 27 48.

BMW K 1200 GT, 2008, 50'000 km, anthrazit mét., CHF 5'100.–, Tel. 079 357 15 80.

BMW K 1600 B Bagger, 2018, 17'800 km, schwarz, CHF 13'500.–, Tel. 079 638 08 02.



BMW K 1600 GT, 2013, 47'440 km, schwarz, CHF 9'000.–, Tel. 079 273 52 74.



BMW K 1600 GTL, 2012, 44'000 km, silber mét., CHF 9'900.–, Tel. 079 289 95 01.



BMW K 1600 GTL Exclusive, 2015, 13'700 km, braun mét., CHF 16'400.–, Tel. 076 761 53 60.



BMW R 1200 BMW R1200C, 1997, 127'000 km, schwarz mét., CHF 4'000.–, Tel. 044 937 22 96.

BMW R 1200 GS ABS safetyedition, 2009, 29'930 km, grau mét., CHF 5'800.–, Tel. 076 819 58 22.



BMW R 1200 GS, 2007, 81'000 km, rot, CHF 3'500.–, Tel. 079 679 22 82.



BMW R 1250 GS, 2021, 10'700 km, schwarz mét., CHF 19'500.–, Tel. 076 536 77 36.



BMW R 1250 RS, 2022, 29'999 km, schwarz mét., CHF 13'200.–, Tel. 079 128 22 29.

BMW R 1300 GS, 2023, 4'500 km, weiss, Gar. 36 Mt., CHF 25'000.–, Tel. 079 472 93 25.



BMW R 1300 GS, 2024, 6'900 km, weiss, Gar. 36 Mt., CHF 25'900.–, Tel. 078 872 67 67.



BMW R 18 Bagger, 2022, 3'300 km, grau mét., Gar. 60 Mt., CHF 21'900.–, Tel. 079 790 96 90.



BMW R 80, 1987, 6 km, mehrfarbig, CHF 24'900.–, Meister Engineering, Tel. 022 700 20 80.



BMW R nineT ABS, 2015, 20'200 km, schwarz mét., CHF 7'500.–, Tel. 079 511 64 85.

BMW R nineT ABS, 2018, 9'000 km, mehrfarbig mét., CHF 13'250.–, Tel. 079 297 60 42.



BMW R 80 RT, 1987, 8'000 km, orange mét., CHF 18'500.–, Tel. 078 222 33 98.

BMW S 1000 R ABS, 2017, 49'500 km, anthrazit, CHF 7'900.–, Tel. 078 607 60 60.

BMW S 1000 R ABS, 2017, 20'500 km, weiss, CHF 12'500.–, Tel. 079 933 80 61.

BMW S 1000 RR, 2017, 41'000 km, schwarz, CHF 11'000.-, Tel. 077 470 31 82.



BMW S 1000 XR ABS, 2015, 9'423 km, weiss, CHF 10'500.-, Tel. 079 645 28 50.



BMW S 1000 XR ABS, 2020, 39'900 km, grau, CHF 14'700.-, Tel. 062 516 14 92.

BOMBARDIER



BOMBARDIER DS 650 Baja, 2007, 9'999 km, schwarz, CHF 4'880.-, Tel. 079 171 10 00.

CAN-AM

CAN-AM Ryker Ace 900, 2021, 1'600 km, schwarz, CHF 9'900.-, Tel. 076 261 41 91.



CAN-AM Spyder F3-S SE6, 2017, 23'000 km, grau mét., CHF 13'990.-, Tel. 079 225 87 88.

CF MOTO



CF MOTO U-Force 600 4x4, 2022, 150 km, grau, CHF 15'900.-, Tel. 079 356 05 77.

DUCATI

DUCATI 748 Biposto, 2002, 23'680 km, rot, CHF 8'400.-, Tel. 079 242 89 59.



DUCATI DIAVEL 1200, 2015, 21'198 km, schwarz, CHF 9'900.-, Tel. 079 229 59 06.

DUCATI Diavel 1260 S Black&Steel, 2023, 980 km, schwarz, Gar. 36 Mt., CHF 24'900.-, Tel. 079 644 79 79.



DUCATI Hypermotard 796, 2010, 12'000 km, weiss, CHF 4'800.-, Tel. 021 502 65 13.



DUCATI Hypermotard 821 SP, 2014, 3'509 km, rot, CHF 10'850.-, Tel. 091 201 24 72.

DUCATI Hypermotard 950 SP, 2020, 4'100 km, rot, CHF 13'000.-, Tel. 079 328 69 77.



DUCATI Monster 1100 S, 2010, 19'000 km, rot, CHF 6'999.-, Tel. 078 950 74 11.

DUCATI Monster 1200 R, 2016, 6'300 km, bordeaux, CHF 11'990.-, Tel. 076 701 14 99.



DUCATI Monster 1200 R, 2017, 9'300 km, schwarz, CHF 12'500.-, Tel. 077 242 80 10.



DUCATI Monster 696M, 2008, 18'800 km, rot, CHF 3'200.-, Tel. 079 315 94 46.



DUCATI Monster 696M ABS (25kW), 2014, 12'700 km, schwarz, CHF 4'999.-, Tel. 076 251 84 24.

DUCATI Monster 796M ABS, 2012, 23'668 km, schwarz, CHF 5'000.-, Tel. 021 502 12 85.

DUCATI Monster 796M ABS, 2014, 22'542 km, schwarz, CHF 7'400.-, Tel. 079 961 26 93.

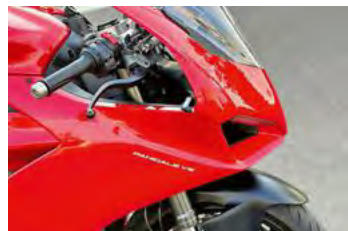


DUCATI Multistrada 1200 S ABS, 2013, 46'000 km, silber, CHF 6'000.-, Tel. 079 519 47 89.



DUCATI Multistrada V4 S Sport Full, 2021, 24'000 km, mehrfarbig, CHF 18'700.-, Tel. 079 755 88 23.

DUCATI Multistrada V4 Pikes Peak Radar, 2022, 7'200 km, mehrfarbig, Gar. 48 Mt., CHF 25'900.-, Tel. 078 665 57 11.



DUCATI Panigale V2, 2023, 5'800 km, rot, Gar. 30 Mt., CHF 17'900.-, Tel. 076 690 02 59.



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

DUCATI Scrambler 800 Full Throttle, 2020, 3'400 km, gelb, CHF 8'500.-, Tel. 076 818 20 13.



DUCATI Scrambler 803 Desert Sled, 2022, 20'000 km, weiss, CHF 5'000.-, Tel. 078 404 12 50.



DUCATI Streetfighter 848, 2014, 27'000 km, rot, CHF 6'490.-, Tel. 079 788 20 83.

DUCATI Streetfighter V4 S, 2020, 12'712 km, schwarz, 208 PS, CHF 17'800.-, Tel. 079 728 89 58.

DUCATI Streetfighter V4 S, 2020, 3'200 km, rot, 208 PS, CHF 18'690.-, Tel. 079 669 82 02.

DUCATI Streetfighter V4 S, 2021, 8'509 km, schwarz, 208 PS, CHF 19'850.-, Tel. 079 330 96 61.



SIMPLY THE BEST

MOTORRAD

Testurteil Ausgabe 07/2020

TESTSIEGER

SEHR GUT

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



DAS BEWÄHRTE

Bester
Verschleißschutz
bei jedem Wetter

ALCAR | ERNY
YOUR WHEEL PARTNER | FAHRZEUGTECHNIK

Alte Frauenfelderstrasse 9
CH - 8542 Wiesendangen
052 337 251 21 info@alcar-erny.ch

FANTIC



FANTIC XMF 125, 2022, 14'000 km, rot, CHF 4'500.-, Tel. 076 338 67 62.

HARLEY-DAVIDSON



HARLEY-DAVIDSON, 1995, 96'000 km, grau, CHF 7'500.-, Tel. 079 503 72 09.



HARLEY-DAVIDSON Duoglide FL, 1962, 4'500 km, blau, CHF 21'000.-, Tel. 079 509 98 82.



HARLEY-DAVIDSON Fat Boy, 2008, 12'800 km, mehrfarbig mét., CHF 11'200.-, Tel. 078 850 98 22.



HARLEY-DAVIDSON FLHRSI Road King Custom, 2007, 49'800 km, schwarz, CHF 8'900.-, Tel. 079 683 56 42.

HARLEY-DAVIDSON FLHRC Road King Classic 103 ABS, 2010, 78'000 km, blau mét., CHF 11'500.-, Tel. 079 439 37 71.

HARLEY-DAVIDSON FLHRXS Road King Special 107 ABS, 2017, 11'043 km, schwarz, CHF 20'600.-, Tel. 078 852 66 33.



HARLEY-DAVIDSON FLHRXS Road King Special 114 ABS, 2019, 10'900 km, schwarz, CHF 39'999.-, Tel. 079 229 42 14.



HARLEY-DAVIDSON FLHTCUTGANV Tri Glide Ultra Anniversary, 2018, 21'000 km, anthrazit mét., CHF 27'500.-, Tel. 079 202 06 06.



HARLEY-DAVIDSON FLHTKSE Electra Glide Ultra Limited CVO, 2015, 33'698 km, mehrfarbig, CHF 18'900.-, richard.joehl@bluewin.ch.



HARLEY-DAVIDSON FLHXSE Street Glide ABS CVO 114, 2017, 15'900 km, anthrazit mét., CHF 29'900.-, Tel. 078 408 56 83.



HARLEY-DAVIDSON FLHX Street Glide 107 ABS, 2019, 10'500 km, blau mét., CHF 23'000.-, Tel. 021 502 18 64.

HARLEY-DAVIDSON FLS Softail Slim ABS, 2013, 23'132 km, grün mét., CHF 11'900.-, Tel. 079 654 01 16.

HARLEY-DAVIDSON FLSL Softail Slim 107 ABS, 2018, 6'056 km, mehrfarbig, CHF 20'100.-, Tel. 076 361 64 21.



HARLEY-DAVIDSON FLSTF Fat Boy, 1996, 52'189 km, grau, CHF 15'900.-, Tel. 076 571 70 68.



HARLEY-DAVIDSON FLSTF-I Fat Boy, 2003, 10'000 km, silber mét., CHF 10'000.-, Tel. 079 427 07 13.

HARLEY-DAVIDSON FLSTFBS Fat Boy S Special ABS, 2016, 6'500 km, schwarz, CHF 14'200.-, Tel. 079 421 16 93.



HARLEY-DAVIDSON FLSTFBS Fat Boy S Special ABS, 2017, 12'000 km, schwarz, CHF 19'900.-, Tel. 079 619 08 22.



HARLEY-DAVIDSON FLSTSE Softail Convertible CVO, 2010, 13'980 km, mehrfarbig, CHF 24'850.-, Tel. 079 238 23 56.

HARLEY-DAVIDSON FLSTN Softail Deluxe ABS, 2013, 15'600 km, rot mét., CHF 12'500.-, Tel. 078 666 95 22.



HARLEY-DAVIDSON FLTRX Road Glide 117, 2024, 1'800 km, weiss mét., Gar. 48 Mt., CHF 39'800.-, Tel. 079 344 44 44.



HARLEY-DAVIDSON FLTRXS Road Glide Special 114 ABS, 2020, 24'000 km, braun mét., CHF 28'900.-, Tel. 078 905 04 88.



HARLEY-DAVIDSON FLTRXSE Road Glide Special 117 CVO, 2022, 10'000 km, schwarz mét., Gar. 48 Mt., CHF 48'000.-, Tel. 078 638 66 66.

HARLEY-DAVIDSON Full Custom Bündnerbike Softtail, 2016, 22'000 km, mehrfarbig, CHF 36'900.-, Tel. 079 297 62 05.



HARLEY-DAVIDSON FXBB Street Bob 107 ABS, 2019, 18'800 km, schwarz, CHF 13'500.-, Tel. 076 389 19 63.



HARLEY-DAVIDSON FXBRS Breakout 114, 2021, 3'200 km, bordeaux, CHF 25'900.-, Tel. 076 306 55 33.



HARLEY-DAVIDSON FXBRS Breakout 114, 2021, 2'100 km, schwarz, Gar. 12 Mt., CHF 24'990.-, Tel. 077 467 29 11.



HARLEY-DAVIDSON FXBRS Breakout 114 ABS, 2019, 11'000 km, schwarz mét., CHF 26'900.-, Tel. 079 958 86 12.



HARLEY-DAVIDSON FXDL Dyna Low Rider ABS, 2014, 28'660 km, schwarz, CHF 9'900.-, Tel. 079 507 95 62.



HARLEY-DAVIDSON FXD Dyna Super Glide, 2003, 31'470 km, schwarz, CHF 15'000.-, Tel. 076 442 14 33.



HARLEY-DAVIDSON FXFBS Fat Bob 114 ABS, 2018, 8'500 km, grau, CHF 15'500.-, Tel. 079 433 47 11.



HARLEY-DAVIDSON FXDF Dyna Fat Bob 103 ABS, 2015, 20'500 km, schwarz, CHF 8'500.-, Tel. 076 344 93 83.



HARLEY-DAVIDSON FXDLS Dyna Low Rider S, 2016, 11'000 km, schwarz mét., CHF 18'900.-, Tel. 076 362 15 72.



HARLEY-DAVIDSON FXLRS Low Rider S 114, 2020, 13'800 km, schwarz, Gar. 12 Mt., CHF 18'490.-, Tel. 076 479 43 88.

HARLEY-DAVIDSON FXLRS Low Rider S 114 ABS, 2021, 14'100 km, schwarz mét., Gar. 48 Mt., CHF 24'500.-, Tel. 079 281 94 66.

HARLEY-DAVIDSON FXLRST Low Rider ST Fast Johnnie 117, 2024, 3'320 km, blau mét., Gar. 48 Mt., CHF 34'500.-, Tel. 079 281 94 66.

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



HARLEY-DAVIDSON FXSB Breakout 103 ABS, 2014, 9'734 km, schwarz, CHF 18'000.-, Tel. 079 293 67 85.



HARLEY-DAVIDSON FXSE Breakout Pro Street CVO ABS, 2016, 28'303 km, weiss mét., CHF 24'500.-, Tel. 076 339 77 02.



HARLEY-DAVIDSON FXSTBI Night Train, 2007, 15'000 km, schwarz, CHF 23'900.-, Tel. 078 901 28 70.



HARLEY-DAVIDSON RA Pan America 1250 Special, 2022, 3'400 km, mehrfarbig, Gar. 48 Mt., CHF 15'490.-, Tel. 079 708 23 20.



HARLEY-DAVIDSON Softail FXSTB, 1999, 81'000 km, schwarz, CHF 8'500.-, Tel. 079 242 00 68.



HARLEY-DAVIDSON Softail HERITAGE SPRINGER (FLSTS), 1998, 51'510 km, bordeaux mét., Gar. 1 Mt., CHF 27'500.-, Tel. 078 794 58 98.



HARLEY-DAVIDSON Sportster, 2010, 36'536 km, schwarz, CHF 8'900.-, Tel. 081 842 61 20.



HARLEY-DAVIDSON Touring, 1994, 25'000 km, beige, CHF 7'500.-, Tel. 079 785 53 36.



HARLEY-DAVIDSON Touring, 1994, 90'000 km, beige, CHF 6'000.-, Tel. 079 242 00 68.



HARLEY-DAVIDSON VRSCB V-Rod B, 2006, 27'621 km, schwarz, CHF 33'900.-, Tel. 078 603 15 50.



HARLEY-DAVIDSON VRSCDX Night Rod Special ABS, 2008, 47'400 km, schwarz, CHF 11'800.-, Tel. 079 759 87 17.



HARLEY-DAVIDSON VRSCDX Night Rod Special ABS, 2013, 13'000 km, schwarz mét., CHF 24'500.-, Tel. 076 592 11 02.



HARLEY-DAVIDSON VRSCF V-Rod Muscle ABS, 2014, 24'400 km, orange mét., CHF 11'900.-, Tel. 075 501 99 99.



HARLEY-DAVIDSON WLA, 1942, 2'000 km, schwarz, CHF 24'500.-, Tel. 079 565 12 07.

HARLEY-DAVIDSON XG 750 Street, 2017, 15'000 km, schwarz mét., CHF 4'450.-, Tel. 076 357 45 41.

HARLEY-DAVIDSON XL 1200 C Sportster Custom Injection, 2010, 39'500 km, schwarz mét., CHF 4'490.-, Tel. 079 373 17 87.

HARLEY-DAVIDSON XL 1200 X Forty Eight, 2011, 18'000 km, silber, CHF 7'500.-, Tel. 078 888 02 59.



HARLEY-DAVIDSON XL 1200 X Forty Eight, 2013, 7'000 km, schwarz, CHF 24'000.-, Tel. 079 440 39 76.

HARLEY-DAVIDSON XL 1200 X Forty Eight ABS, 2020, 4'600 km, schwarz, Gar. 48 Mt., CHF 13'900.-, Tel. 079 887 11 11.

HARLEY-DAVIDSON XL 883 L Sportster Low Injection, 2009, 2'606 km, silber mét., CHF 5'900.-, Tel. 031 991 43 37.

HONDA



HONDA CB 1000 R Black Edition, 2021, 6'400 km, schwarz mét., CHF 9'600.-, Tel. 078 822 08 73.

HONDA CB 500 X ABS (35 KW), 2019, 12'400 km, schwarz, CHF 4'950.-, Tel. 079 221 74 36.

HONDA CB 600 F ABS Hornet, 2009, 31'200 km, weiss, CHF 3'900.-, Tel. 044 546 65 85.

HONDA CB 650 R Black-Edition, 2023, 4'285 km, schwarz, CHF 6'990.-, Tel. 076 397 12 98.



HONDA CBR 1000 RA ABS, 2012, 36'000 km, grau, CHF 7'200.-, Tel. 076 396 36 83.

HONDA CBR 500 R (35kW), 2024, 3'392 km, schwarz, CHF 6'000.-, Tel. 079 470 32 84.



HONDA CRF 250, 2018, rot, CHF 3'500.-, Tel. 079 517 75 47.



HONDA CBF 600 S Joy, 2010, 26'850 km, schwarz, CHF 3'200.-, Tel. 091 201 80 01.

HONDA CRF 250 R, 2022, 35 km, rot, CHF 5'000.-, Tel. 076 432 78 67.



HONDA CBR 1000 RR-R, 2021, 8'600 km, rot, 218 PS, CHF 17'400.-, Tel. 079 752 57 74.



HONDA NC 750 D Integra Sporty ABS, 2018, 16'000 km, grau mét., CHF 5'400.-, Tel. 079 304 92 01.

HONDA NC 750 X DTC ABS, 2020, 17'400 km, weiss mét., CHF 5'800.-, Tel. 079 603 19 39.

HONDA NSS 750 (35KW), 2023, 2'950 km, schwarz, Gar. 48 Mt., CHF 10'200.-, Tel. 079 723 50 33.



HONDA SH 300 JOY, 2012, 27'000 km, grau, CHF 2'100.-, Tel. 079 456 65 71.

HONDA St 125 Dax, 2023, 1'100 km, grau, Gar. 48 Mt., CHF 4'100.-, Tel. 079 603 33 91.

HONDA VT 750 C Shadow, 1997, 18'700 km, mehrfarbig, CHF 3'400.-, Tel. 079 467 08 61.

HUSQVARNA



HUSQVARNA FE 350, 2018, 1'000 km, weiss, Gar. 3 Mt., CHF 10'900.-, Tel. 076 564 50 34.

INDIAN



INDIAN Chieftain Power, 2020, 5'057 km, grau, CHF 27'000.-, Tel. 079 639 90 26.



INDIAN FTR 1200 S, 2020, 6'900 km, schwarz mét., Gar. 6 Mt., CHF 9'400.-, Tel. 032 679 05 84.



INDIAN Scout Bobber Twenty, 2023, 2'190 km, schwarz, Gar. 24 Mt., CHF 15'950.-, Tel. 079 247 84 70.

KAWASAKI

KAWASAKI Ninja 650 (35kW), 2022, 1'050 km, grün, CHF 8'190.-, Tel. 079 327 30 29.



KAWASAKI VN 2000, 2004, 14'150 km, violett mét., CHF 11'770.-, Tel. 076 708 94 94.



KAWASAKI Z 1000 ABS, 2015, 14'200 km, grau, CHF 9'900.-, Tel. 076 803 03 43.

KAWASAKI Z 125 ABS, 2021, 18'800 km, grün, CHF 3'700.-, Tel. 062 961 65 27.

KAWASAKI Z 800 ABS, 2014, 32'500 km, schwarz, CHF 4'690.-, Tel. 076 801 11 34.

KAWASAKI Z 800 Performance ABS, 2014, 10'294 km, mehrfarbig, CHF 7'900.-, Tel. 079 445 68 64.

KAWASAKI Z 900, 2020, 13'000 km, schwarz, CHF 9'100.-, Tel. 079 530 03 84.

KAWASAKI Z H2, 2020, 33'750 km, rot, CHF 12'600.-, Tel. 077 494 36 41.

KTM



KTM 1290 Super Adventure T ABS, 2019, 30'000 km, weiss, CHF 9'900.-, Tel. 079 550 37 97.



KTM 1290 Super Duke GT, 2016, 57'000 km, orange mét., CHF 7'888.-, Tel. 077 408 79 13.



KTM 1290 Super Duke R EVO, 2022, 5'312 km, blau, CHF 16'500.-, Tel. 079 526 96 43.



KTM 1390 Super Duke R inkl. Tech Pack, 2024, 3'200 km, schwarz, CHF 20'200.-, Tel. 079 305 79 22.



KTM 690 Duke ABS, 2016, 18'500 km, mehrfarbig, CHF 4'499.-, Tel. 079 370 16 57.

KTM 790 Duke ABS, 2018, 10'000 km, schwarz, CHF 7'000.-, Tel. 078 906 21 23.



KTM 690 Duke III, 2008, 21'000 km, mehrfarbig, CHF 3'900.-, Tel. 077 414 79 78.



KTM 690 SMC R ABS, 2020, 8'100 km, mehrfarbig, CHF 9'500.-, Tel. 079 385 71 23.



KTM 790 Duke L Black ABS, 2020, 13'000 km, orange, CHF 6'800.-, Tel. 079 136 46 33.

KTM 790 Duke L Black ABS, 2021, 7'809 km, schwarz, CHF 7'430.-, Tel. 079 552 32 14.

KYMCO

KYMCO Downtown 300 i ABS, 2012, 17'400 km, weiss, CHF 1'490.-, Tel. 079 941 54 62.

MASH



MASH 500 Side Car, 2017, 6'100 km, grün, CHF 7'000.-, Tel. 079 678 07 89.

MONTESA



MONTESA Cota 4RT, 2016, 5'560 km, rot, CHF 4'500.-, Tel. 079 519 95 59.

MONTESA Honda Montesa Cota 4RT 260 mit Strassenzulassung, 2 Liter Tank-/Sitzkombination, 2008, 790 km, rot mét., CHF 3'700.-, Tel. 079 251 27 00.

MOTO GUZZI

MOTO GUZZI California EV, 2001, 33'000 km, bordeaux, CHF 7'300.-, Tel. 079 327 65 22.

MOTO GUZZI California II, 1987, 32'000 km, schwarz, CHF 6'900.-, Tel. 079 610 20 11.



MOTO GUZZI California 1400 Touring SE, 2016, 18'000 km, braun, CHF 11'000.-, Tel. 079 216 46 16.

MOTO GUZZI V100 S, 2023, 7'000 km, grün mét., Gar. 24 Mt., CHF 14'500.-, Tel. 079 204 39 16.

MOTO GUZZI V7 III Stone 750 Night Pack ABS, 2020, 2'900 km, schwarz, CHF 6'200.-, Tel. 076 471 75 86.

MOTRON

MOTRON Nomad 125, 2023, 1'331 km, schwarz, Gar. 8 Mt., CHF 2'500.-, Tel. 079 136 73 39.

MOTRON Nomad Motron 125, 2022, 5'000 km, schwarz, CHF 2'800.-, Tel. 078 694 95 14.

MV AGUSTA



MV AGUSTA B4 Brutale 1000 RR, 2022, 2'266 km, rot, 208 PS, CHF 19'900.-, Tel. 079 876 93 35.



MV AGUSTA B4 Brutale 1090, 2015, 11'800 km, weiss, CHF 5'500.-, Tel. 078 820 60 65.



MV AGUSTA Brutale 750 S, 2004, 8'825 km, rot, CHF 6'500.-, Tel. 078 318 33 38.



MV AGUSTA Dragster 800 Rosso, 2021, 8'700 km, rot, CHF 10'000.-, Tel. 079 322 38 01.



MV AGUSTA Superverloce 800, 2023, 1'600 km, rot, Gar. 12 Mt., CHF 23'600.-, Tel. 078 324 92 92.

PIAGGIO

PIAGGIO Vespa GTS 125 i.e ABS, 2019, 4'050 km, grau mét., CHF 4'600.-, Tel. 079 821 68 90.



PIAGGIO Vespa 125 LX 125, 2011, 33'000 km, weiss, CHF 2'500.-, Tel. 079 913 24 12.



PIAGGIO Vespa 125 Primavera ABS, 2022, 1'500 km, weiss, Gar. 48 Mt., CHF 4'700.-, Tel. 077 402 55 19.



PIAGGIO Vespa 125 Vespa I, 1958, 55'500 km, grau, CHF 8'200.-, Tel. 079 401 31 25.



PIAGGIO Vespa PK 125 S, 1986, 3'547 km, blau, CHF 3'400.-, Tel. 078 892 53 77.



PIAGGIO Vespa PX, 2013, 13'500 km, blau, CHF 3'000.-, Tel. 079 212 74 39.



PIAGGIO Vespa GTS Super 300 i.e ABS, 2016, 9'069 km, grau mét., CHF 4'100.-, Tel. 076 309 97 77.

SUR-RON



SUR-RON Ultra Bee, 2024, 2'200 km, schwarz, Gar. 24 Mt., CHF 6'800.-, Tel. 079 420 05 70.

SUZUKI

SUZUKI DL 650 ABS L7, 2019, 12'000 km, schwarz, CHF 6'500.-, Tel. 077 420 77 35.

SUZUKI GSR 600 K6, 2006, 21'090 km, grau, CHF 2'300.-, Tel. 079 935 61 89.

SUZUKI GSX 1250 F ABS GT, 2012, 9'500 km, blau mét., CHF 5'700.-, Tel. 078 825 54 74.



SUZUKI GSX-S 1000 ABS, 2015, 27'664 km, blau mét., CHF 6'900.-, Tel. 079 538 19 88.

SUZUKI GSX-S 1000 Moto GP ABS, 2018, 14'500 km, blau mét., CHF 8'200.-, Tel. 078 883 34 70.



SUZUKI Rennversion, 2017, 6'500 km, orange, 202 PS, CHF 14'000.-, Tel. 079 279 81 15.

SUZUKI RV 125 VanVan, 2006, 40'200 km, silber, CHF 2'100.-, Tel. 078 712 24 19.

SUZUKI SV 650, 2021, 700 km, mehrfarbig, CHF 8'500.-, Tel. 079 171 35 81.



SUZUKI VS 1400 GLP, 1995, 23'860 km, schwarz, CHF 3'800.-, Tel. 079 504 19 38.

TRIUMPH

TRIUMPH Bonneville 1200 Bobber Gold line, 2022, 4'000 km, rot, CHF 16'500.-, Tel. 077 521 73 25.



TRIUMPH Bonneville T120 Black, 2020, 14'825 km, schwarz, CHF 9'900.-, Tel. 079 473 32 31.

TRIUMPH Street Scrambler 900, 2018, 2'000 km, grün, CHF 9'790.-, Tel. 079 243 50 56.



TRIUMPH Speed Triple RS 1050 ABS, 2020, 20'000 km, weiss, CHF 9'000.-, Tel. 076 568 78 24.



TRIUMPH Street Triple S 660 (35kW), 2021, 3'300 km, weiss, CHF 7'600.-, Tel. 079 716 65 90.



TRIUMPH Street Twin 900 i, 2019, 3'530 km, schwarz, CHF 9'490.-, Tel. 079 787 77 21.



TRIUMPH Thruxton 900 i, 2009, 31'000 km, schwarz, CHF 8'450.-, Tel. 078 920 81 00.



TRIUMPH Street Twin 900 i, 2018, 7'412 km, schwarz, CHF 6'000.-, Tel. 079 251 66 24.



TRIUMPH Thunderbird Storm 1700 ABS, 2013, 39'500 km, anthrazit, CHF 7'500.-, Tel. 076 370 14 24.

TRIUMPH Tiger 660 Sport (35kW), 2022, 6'400 km, grau, Gar. 36 Mt., CHF 7'600.-, Tel. 076 418 77 05.

TRIUMPH Tiger 1200 XR ABS, 2020, 14'300 km, weiss mét., CHF 12'200.-, Tel. 079 691 36 46.

URAL



URAL Sportsman EFI, 2015, 34'500 km, orange, CHF 10'800.-, Tel. 078 724 16 03.

VICTORY



VICTORY Jackpot, 2016, 10'250 km, anthrazit mét., CHF 27'500.-, Tel. 079 354 02 33.

VICTORY Vision Tour, 2014, 3'030 km, weiss, CHF 12'000.-, Tel. 079 776 64 59.

YAMAHA



YAMAHA, 2015, 45'600 km, schwarz, CHF 950.-, Tel. 076 571 12 93.



YAMAHA FZ1 N ABS, 2012, 7'800 km, weiss, CHF 9'500.-, Tel. 079 370 89 63.

YAMAHA MT-09, 2022, 5'800 km, schwarz, CHF 8'500.-, Tel. 079 823 20 64.

YAMAHA N-Max GPD 125A ABS, 2020, 36'000 km, weiss, CHF 2'500.-, Tel. 076 371 23 62.

YAMAHA T-MAX XP 530 Iron Max ABS, 2015, 7'900 km, grau, CHF 11'900.-, Tel. 078 885 22 02.

YAMAHA Tenere 700 Rally Edition, 2021, 22'800 km, blau, CHF 11'500.-, Tel. 079 702 49 82.

YAMAHA TRACER 700, 2021, 11'250 km, anthrazit mét., CHF 7'200.-, Tel. 079 442 20 05.

YAMAHA Tracer 700, 2023, 1'900 km, rot, Gar. 48 Mt., CHF 8'200.-, Tel. 079 240 49 33.

YAMAHA V-MAX, 2014, 1'400 km, schwarz, CHF 15'000.-, Tel. 076 393 88 98.



YAMAHA XJ 6 N (25kW), 2012, 20'999 km, rot mét., CHF 4'200.-, Tel. 079 749 40 51.

YAMAHA XSR 900, 2020, 13'000 km, schwarz, CHF 7'200.-, Tel. 079 764 04 55.



YAMAHA XT 660 R, 2008, 45'000 km, blau, CHF 4'200.-, Tel. 079 326 76 48.

YAMAHA XV 950 R ABS, 2017, 12'200 km, grün mét., CHF 5'500.-, Tel. 079 412 34 64.

YAMAHA YFM 700 R, 2016, 1'590 km, gelb, CHF 15'960.-, Tel. 078 839 35 29.

ZERO



ZERO SR/F PREMIUM 2020 + Rapid Charger, 2021, 29'500 km, rot, Gar. 60 Mt., CHF 14'900.-, Tel. 021 502 40 01.

DIE ADMINISTRATIVE FRAGE



Airbag-Weste im Flugzeug?

Frage: Was muss bei Flugreisen mit Airbag-Weste bzw. -Kombi im Gepäck beachtet werden?

Antwort: Airbags – konkret, die Gas-Kartuschen – gelten in der kommerziellen Aviatik als Gefahrgut. Die International Air Transport Association IATA hat zwar definiert, dass Airbags sowohl als Handgepäck als auch als Check-in-Gut mitfliegen dürfen (max. ein Airbag-System pro Person), und es sind sogar zwei Gas-Kartuschen im Airbag sowie zwei Ersatz-Kartuschen erlaubt. Der Fluggast muss allerdings vor jedem Flug bei der ausführenden Fluggesellschaft die Erlaubnis einholen. Sobald das Ticket erworben wurde, muss man sich telefonisch bei der Fluggesellschaft melden und den Airbag anmelden (mind. eine halbe Stunde einrechnen). Die Fluggesellschaft hinterlegt dann – sofern bewilligt – einen entsprechenden Vermerk in der Buchung. — **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.



Foto: Urs Gellert

Beliebter Bündner Gipfelsturm

ClassicCar, Arosa GR —

Die 20. Ausgabe der Arosa ClassicCar verzeichnete mit mehr als 240 Nennungen einen neuen Rekord. Die 7,3 km-Strecke mit ihren 76 Kurven und 422 Höhenmetern bietet den Teilnehmenden eine anspruchsvolle Herausforderung und den Zuschauern ein spektakuläres Motorsporterlebnis

inmitten atemberaubender Natur in den Bündner Bergen. Star-gäste waren der zweifache Rally-Weltmeister Walter Röhrl, Le Mans Sieger Fabio Scherer sowie die Töffrennfahrer Jonas Folger, Marcel Schrötter und Jesko Raffin. Im Feld der Motorräder stand der Thurgauer Holger Lange auf seiner sehr raren Dreizylinder MV Agusta 500 am Start. Der von 1965 bis 1973 gebaute Dreizylinder errang unter Giacomo Agostini ab 1966 siebenmal die Fahrerweltmeisterschaft in Folge. Die MV «Tre» gilt bis heute als das erfolgreichste Rennmotorrad der GP-Historie. — **ec**

april®



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**
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

BERN

► **Moto Kaufmann Lyss**
Verkauf, Eintauch,
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

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

21./22.
SEPT.
2024

www.amcoberthurgau.ch



MOHL
Das Beste aus dem Apfel

ZISCH.TG



APPENZELER BIER

IMBA SEITENWAGEN
Jugendklassen-Quad



62. MOTO-CROSS
AMRISWIL

schenk
Gesteuerte Horizontal-Bohrtechnik





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

ZUG

► TT Töff Garage Truttman AG

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

► Meier Motos

Michael Meier
Winterthurerstrasse 309
Tel. 044 311 80 59
8057 Zürich
www.meiermotos.ch
info@meiermotos.ch

► Schlatter Motorräder AG

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

TT Isle of Man

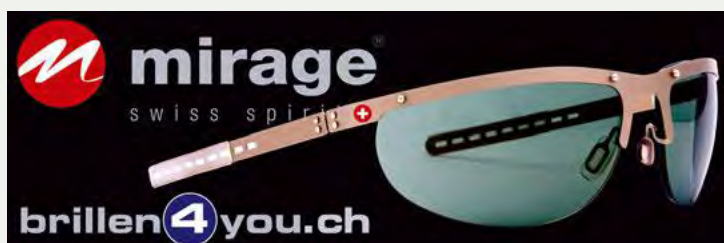
Hotelpakete mit Direktflug Option

Buchungsanfrage
+41 56 405 08 91
info@mototours.com





www.MOTOTOURS.COM



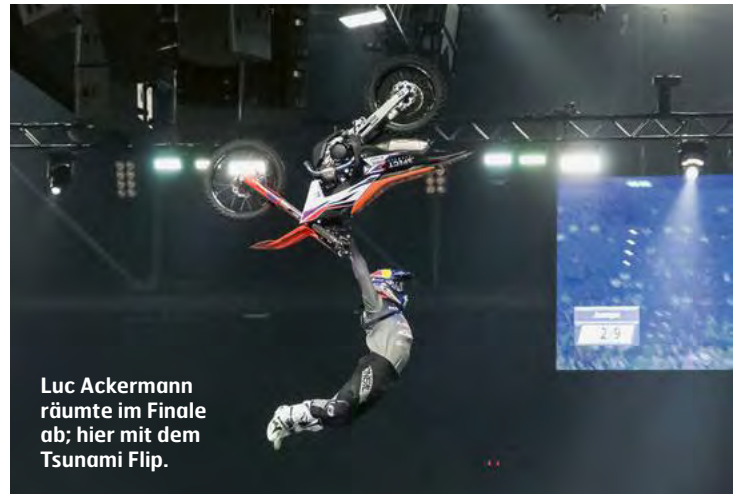
ZÜRICH

► KMS Racing AG

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



SOLOTHURN



Luc Ackermann
räumte im Finale
ab; hier mit dem
Tsunami Flip.

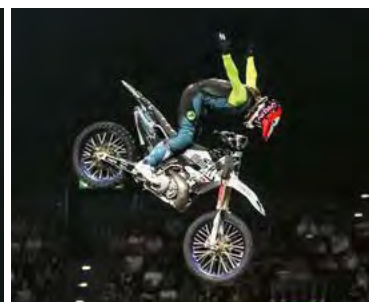
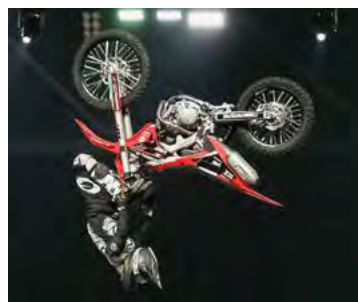
Spektakuläre Night of the Jumps

Hallenstadion Zürich — Die Freestyle Akrobaten heizten dem Publikum an der diesjährigen Night of the Jumps in Zürich wieder ordentlich ein. Bereits in der Quali gaben die Stars mit den wildesten Figuren, Backflip-Kombinationen, ja gar Frontflips, alles. Weltmeister Luc Ackermann mischte im Whip-Contest einen 360° in seine Show, konnte den schier unglaublichen Whips von Sieger Matej Cesak aber nichts entgegenhalten. Der in der Schweiz wohnhafte und für die Schweizer MX-Academy antretende Spanier Marc Pinyol verwies im FMX-Finale unter anderem mit einem Frontflip und einer California Roll (360° Körperdrehung während des Sprungs) den Italiener Davide Rossi, der etwa einen sauberen No Hand Frontflip zum Besten gab, auf den dritten Rang. Gegen FMX-Weltmeister und X Games-Gewinner Luc Ackermann hatte Pinyol hier aber das Nachsehen. Der Deutsche war in Zürich mit Sprüngen wie dem 360°, dem No Hand Frontflip oder dem doppelten Backflip einmal mehr nicht zu schlagen.

Neben den Freestyle-Crossern nahmen die Athleten des MTB- und Scooter-Best-Trick-Contests von einem über 10 m hohen Turm Anlauf und zeigten ihre krassen Tricks. Dabei setzte sich der Spanier Alejandro Bonafe mit einem doppelten Backflip, dem er nach der Landung einen Frontflip folgen liess, durch. Erstmals gaben auch Trampolin-Akrobaten ihre Tricks zum Besten. Der 19-jährige Schweizer Weltmeister Robin Steiner räumte dabei mit seinem fünffachen Salto den Sieg ab. — TK



Matej Cesak
gewann im
Whip-Contest.



Marc Pinyol mit einem Cordoba-Flip und Davide Rossi (r.) mit einem No Hand Frontflip.



Action, Stunts, Food & Bikes

Töffträff 2024 in der Motorworld Kemptthal —

2300 Töfffahrerinnen und Töfffahrer besuchten gemäss Veranstalter bei strahlendem Sonnenschein am letzten August-Weekend den «Töffträff» auf dem Gelände der Motorworld Manufaktur Region Zürich. Der Event bot ein breites Spektrum an Highlights mit spektakulären Actionshows von Michi Stuntrider und Minibike-Rennen. Auch die Louis Bikeshow war ein grosser Publikumsmagnet. Zahlreiche beeindruckend aufgebaute Motorräder wurden von den Teilnehmern präsentiert und von einer fachkundigen Jury bewertet. Die Vielfalt und Qualität der ausgestellten Bikes beeindruckten Jury und Publikum. Diverse Foodstände und Getränke-Bars waren auf die Bedürfnisse der Biker-Community abgestimmt. Töffträff-Projektleiterin Franziska Friesch zeigte sich mit dem Verlauf des Events zufrieden. «2025 werden wir in die nächste Runde gehen. Wir freuen uns schon jetzt auf das nächste Jahr und werden den TÖFFTRÄFF weiterentwickeln, um allen Bikern und Motorradfans ein noch unvergesslicheres Erlebnis bieten zu können.» — ML



Weltmeister mit Sex-Sponsor

Nachruf Christian Parzer (1962–2024) — Der Österreicher Christian Parzer fuhr ab 1988 im Boot von Klaus Klaffenböck in der Seitenwagen-EM und -WM. Klaffenböck/Parzer gehörten viele Jahre zur absoluten Weltspitze. Die beiden Österreicher sorgten auch neben der Strecke für Aufruhr, denn ihr Hauptsponsor ÖKM war ein österreichisches Kontakt-Magazin mit pornografischem Inhalt. Wenn Porno-Queen Dolly Buster mit ihrer gigantischen Oberweite am Start den Schirm hielt, waren Rolf Biland & Co. für einen Moment nur Nebendarsteller. 1998 trennten sich die Wege der beiden Oberösterreicher, doch bereits 2001 erfolgte die Wiedervereinigung. Das Teamwork klappte auf Anhieb wieder perfekt, die beiden wurden im selben Jahr Weltmeister. Am 8. Juli verstarb Parzer nach langer, schwerer Krankheit. — EC



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)

APPENZEL AR

► Hanel Motos

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

BASEL-LANDSCHAFT

► Zeletti Motos Zeller + Co.

Bahnhofstrasse 3
4203 Grenchen
Tel. 061 741 20 38
www.zeletti-motos.ch
info@zeletti-motos.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



AARGAU

► Ulrich KTM-Service

Hüttenweg 5
5103 Möriken
Tel. 062 893 31 22
www.ktm-ulrich.ch
info@ktm-ulrich.ch

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

B+B
www.huggerwald294.ch
Nähe JU, SO, F

AB 20.09.2024



21./22. September – Schallenberg Classic. Bergrennen mit historischen Rennmotorrädern.



5. Oktober – Red Bull Alpenbrevet, Interlaken BE. Legendäre Töfflirundfahrt mit 1400 Mofas.

Treffen, Messen, Tests

28.9. Saisonabschluss bei Touratech Swiss in Ebikon LU mit Pflegekurs von Motorex: «Von Helm bis zur Kette»

5.10. 14. Red Bull Alpenbrevet Interlaken BE. Mofa-Kultevent
www.redbull.com/alpenbrevet

20.10. Mogo Weinland, Kleinandelfingen ZH. www.mogo-weinland.ch

25./26.10. Motocross- und Racingmarkt Sursee LU. Kostenloser öffentlicher Occasionsmarkt für Rennmaschinen, Bekleidung, Reifen und Zubehör. www.yamaha-motor.eu/ch/de/events/crossmarkt-2024/

7.–10.11. EICMA Mailand (I), Motorradmesse. www.eicma.it

29.11.–1.12. Chlausausstellung bei Keller Motos, Siggenthal-Station AG, mit Ausstellung mit ersten Modellen 2025 von Yamaha, Kawasaki und Aprilia, Festwirtschaft, Guezli & Glühwein etc. keller-motos.ch

5.–8.12. Intermot Köln (D), Motorradmesse. www.intermot.de

7.12. Domi Fighters Racing Party im Campus Perspektiven in Schwarzenbach bei Huttwil BE. Saisonabschlussparty von Dominique Aegerter mit Grill & Chill ab 18 Uhr, und Party (ab 20 Uhr) mit diversen Live Acts und DJ.
www.domi77.com

Klassik

21./22.9. Schallenberg Classic, Vintage Motorradrennen.
www.schallenbergclassic.ch

5.10. Zweirad Oldtimermarkt im Zeughaus Uster ZH,
www.zeughaus-areal.ch

5.10. Oldtimer-Teilemarkt Niederhasli ZH, Furtstrasse. Ab 8 Uhr mit Festwirtschaft. Infos und Anmeldung 078 622 31 55

6.10. Albisgütli Classics Cars & Bikes, Zürich.
www.albisguetli.ch/albisguetli-classics

19.10. 5. OTM Koppigen BE

27.10. OTM auf dem Olma-Areal, St. Gallen

2.11. SAM's Oldtimer Teilemarkt Brunegg AG. www.samsotm.ch

8.–10.11. La Mostra Scambio, Novegro (I). parcoesposizioninovegro.it

SPORT

21./22.9. MotoGP, Misano (I)

21./22.9. Superbike-/Supersport-WM, Cremona (I)

21./22.9. FIM E-Xplorer World Cup, Crans-Montana VS, inkl. Swiss Moto E-Cup

21./22.9. Motocross-SM Amriswil, Women, IMBA-SW, SAM

21./22.9. Motocross, Prez FR, AFM

28./29.9. MotoGP, Lombok (RI)

28./29.9. Superbike-/Supersport-WM, Aragón (E)



AARGAU

► **Rolf Wullschleger**
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

THURGAU

► **R+R Mototeam GmbH**
SUZUKI, ZERO, NIU
Motorräder & Scooter
Zürcherstrasse 304
8500 Frauenfeld
Tel. 052 720 18 27
www.rr-mototeam.ch
info@rr-mototeam.ch
facebook.com/suzuki.rrmototeam

ZÜRICH

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



ST. GALLEN

► **Städler Motos AG**
Triumph Rheintal
Diepoldsauerstrasse 13
9443 Widnau
Tel. 071 722 25 15
www.staedler.ch/triumph
info@staedler.ch

Ich bin dein Töff-Öl.

Midland – Swiss Quality Oil





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 Riedwil
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

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

AB 20.09.2024



21./22. September – E-Xplorer
World Cup, Crans-Montana VS,
E-Cross national + International.



Jeweils am Mittwoch trifft man
sich beim Restaurant Chommele
in Gunzwil LU.

28./29.9. __ MXGP, Cózar (E)

28./29.9. __ Supermoto der Nationen, Carole (F)

9.9. __ Motocross, Cournillens FR, AFM

29.9. __ Trial-SM, Bassecourt JU

4.–6.10. __ Superbiker Mettet (B), Supermoto-Kult-Event

5./6.10. __ MotoGP, Motegi (J)

5./6.10. __ Seitenwagen-WM, Oschersleben (D)

5./6.10. __ Motocross der Nationen, Matterley Basin (GB)

5./6.10. __ Motocross-SM Escholzmat LU, Seitenwagen, SAM

5./6.10. __ SAM-Cross, Wängi TG, SJMCC

6.10. __ Trial-SM, Grandval BE

12./13.10. __ Superbike-/Supersport-WM, Estoril (P)

14.–19.10. __ ISDE, Silleda (E), Sixdays Enduro der Nationen

19./20.10. __ MotoGP, Phillip Island (AUS)

19./20.10. __ Superbike-/Supersport-WM, Jerez (E)

26./27.10. __ MotoGP, Buriram (TH)

26.10. __ Supercross-WM, Vancouver (CAN)

2./3.11. __ MotoGP, Sepang (MAL)

8./9.11. __ Supercross Stuttgart (D)

9./10.11. __ Seitenwagen-WM, Estoril (P)

Regelmässige Treffen

DIENSTAG __

Gurnigel BE, Töff-Träff, 17.30 Uhr (Mai – September) bei der unteren
Gantrischhütte, www.gurnigeltoefftraeff.ch

Madiswil BE, Rössli-Saloon, Oldie-Treff (Mai – September).

www.saloonmadiswil.ch/de/toefftreff

MITTWOCH __

Ins BE, Töfftreff ab 17.30 Uhr

Gunzwil LU, Restaurant Chommele. www.chommele.ch

DONNERSTAG __

Trimbach SO, Restaurant Isebähnli.

Plaffeien FR, Gasthaus Sahli, ab 18 Uhr. www.restaurant-sahli.ch

Schmitten FR, im Sternen (Täli), Oldtimer-Treffen (Auto/Traktor/
Motorrad...), ab 18 Uhr (bis Sept.)

Adliswil ZH, Restaurant Rössli, Biker-Meile (ab Mai immer am 1. und
3. Donnerstag). biker-meile.ch

FREITAG __

Schallenberg BE, Restaurant Gabelspitz, ab 17 Uhr.

www.schallenberg.ch/toeff-treff-allgemeines

Willisau LU, Krone 94, Töff-Treff ab 16 Uhr. www.krone94.ch

Grossaffoltern BE, Gasthof Traube ab 18 Uhr. www.gasthof-traube.ch

Alle Agendaeinträge: Stand 13. September 2024 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



Interview Francesco Milicia, Vice President & Global Sales bei Ducati

WACHSEN MIT BEDACHT...



Milicia – hier im Gespräch mit dem **MOTO.CH**-Chefredaktor – kam als junger Ingenieur zu Ducati und machte Karriere. Der kleine, aber feine Schweizer Markt ist für ihn sehr wichtig.

Francesco Milicia verantwortet bei Ducati auf globaler Ebene den Verkauf. Im Rahmen der World Ducati Week in Misano stand uns der Vizepräsident der Roten im Rahmen eines Exklusiv-Interviews Rede und Antwort.

— Interview: Daniele Carrozza — Fotos: ZVG, A. Marchese

Er ist bei Ducati die Nummer zwei hinter CEO Claudio Domenicali und als Verantwortlicher der «Global Sales» eine Schlüsselfigur in Borgo Panigale. Francesco Milicia, ursprünglich aus Kalabrien im Süden der italienischen Halbinsel, ist aber nicht bloss ein Zahlenmensch. Der Ingenieur kennt «seine» Produkte und gibt auch auf der Rennstrecke ordentlich Gas. Wir haben uns an der World Ducati Week 2024 exklusiv mit ihm unterhalten und in die Zukunft blicken können.

— **«Win on Sunday, sell on Monday».** Wie zutreffend ist dieses Sprichwort heute noch? Ducati ist sportlich aktuell ja extrem erfolgreich.

— Dieses Sprichwort war für Ducati noch nie so zutreffend wie heute. Ich beziehe mich dabei nicht nur auf die unglaublichen Erfolge auf den Rennstrecken dieser Welt sowie am globalen Absatzmarkt, sondern auch auf die wirklich grosse Wertschätzung unseren Kunden gegenüber der Marke. Jede Sonderserie, die wir lancieren, ist im Nu ausverkauft, und die Rekorde bei den Ticketverkäufen hier bei der WDW sprechen für sich. Hinzu kommt ein rekordhoher «Net Promoter Score», der die Wahrscheinlichkeit aufzeigt, mit der ein Ducatista sein Produkt weiterempfiehlt. Und nicht nur das; unsere Kunden fühlen sich nachweislich als Teil einer Familie. Und auch wir vom Management sind Motorradfahrer mit Leib und Seele. Ich denke, dass uns auch dieser Sachverhalt von anderen Marken unterscheidet.

— **Gibt es Pläne, von Ducati-Seite ins Segment unter 500 Kubikzentimeter einzusteigen? Stichwort Entwicklungsländer...**

— Wir wachsen kontinuierlich – Ducati war noch nie so profitabel wie heute. Dennoch dreht sich bei uns nicht alles um das reine Volumen. Natürlich geben wir Gas und entwickeln laufend neue Modelle, im Zentrum stehen jedoch die Einzigartigkeit sowie eine gewisse Exklusivität unserer Produkte, was der Marke letztendlich eine gewisse Magie verleiht. Was das Segment unter 500 ccm



Dass Francesco Milicia auch etwas von Rundenzeiten versteht, demonstriert er in diesem Bild im Sattel einer Superleggera auf eindrucksvolle Art.

Für die Bewirtung von Händlern und Kunden ist man sich nicht zu schade. Hier, gemeinsam mit Ducati-CEO Claudio Domenicali.

betrifft, haben wir diverse Untersuchungen durchgeführt. Die Resultate bestätigten unsere Überzeugung, dass unsere Produkte jene ansprechen sollen, die auf der Suche nach dem Besten sind. Dies deckt sich auch mit unserer Mission, nämlich «be the most desirable brand on two wheels». Was wiederum den Fokus auf grössere Hubräume impliziert. Insofern lautet die Antwort auf die Frage: nein. Mit Ausnahme des Offroad-Segments, wo wir mit der Desmo450 MX in den MXGP einsteigen werden. In diesem Segment wollen wir wachsen, weil wir überzeugt sind, dass hier eine sinnhafte Ergänzung unseres Portfolios vorliegt, mit der wir viele junge Motorradfahrerinnen und -fahrer ansprechen werden.

— **Dann sehen sie als Chef Global Sales mit der Einführung der Desmo450 MX ein Potenzial am Absatzmarkt?**

— Definitiv ja. Wir sprechen hier von einem für Ducati sehr ambitionierten und mutigen Projekt. Viele haben versucht, den Schritt von der On- in die Offroad-Welt zu gehen und sind dabei gescheitert. Es handelt sich um ein ausserordentlich kompetitives Segment mit hohem Kosten- und Preisdruck, in dem andere Hersteller teils jahrzehntelange Erfahrung vorweisen können. Entsprechend haben wir grossen Respekt vor diesem Schritt, und wir wissen, dass wir noch viel lernen müssen. Allerdings sind wir auf dem richtigen Weg, und wir konnten auch schon erste Erfolge feiern.

— **Zurück zur übergeordneten Ebene: In welchen Märkten sehen Sie für Ducati die grössten Wachstums-Chancen?**

— Gute Frage. Die Welt befindet sich aktuell in einer schwierigen Situation mit komplexen geopolitischen Herausforderungen. Nach Covid haben wir in Bezug auf die Nachfrage nach Erholungs- bzw. Freizeitgütern zwei unvergleichliche Jahre erleben dürfen – die Nachfrage nach Motor- aber auch Fahrrädern war überwältigend. Inzwischen hat sich die Nachfrage normalisiert, und es gibt Märkte, die uns vor Herausforderungen stellen – etwa China. Andererseits läuft unser Heimmarkt wieder sehr gut. Nirgendwo verkaufen wir aktuell mehr Motorräder als in Italien. Auch in Frankreich und Spanien, wo wir vor Kurzem die Importeursstruktur erneuert haben, verzeichnen wir ein erfreuliches Wachstum. Auch in Südamerika sehen wir ein grosses Potenzial. Generell herrschen auf dem Weltmarkt aktuell allerdings komplexe Bedingungen vor, weshalb wir prinzipiell vorsichtig agieren. Viele Hersteller haben ein Überangebot in ihren Lagerhallen, was nicht auf uns zutrifft. Unser Ziel lautet: Immer ein Motorrad weniger produzieren als am globalen Markt nachgefragt wird.

— **Es ist nicht lange her, da war jede zweite verkaufte Ducati eine Monster. Welche Modellfamilie ist heute Spitzenreiter?**

— Seit den 1990er-Jahren hat sich sehr viel verändert. Wir hatten noch nie eine gleichermassen weitreichende Modellpalette wie heute. In Bezug auf die Volumen macht klar die Multistrada-Familie das Rennen. Sie hat inzwischen die Scrambler abgelöst. Nicht zuletzt, weil wir innerhalb der Multistrada-Familie – von der V4 Grand Tour bzw. der Rally für den Fernreisenden bis hin zur Track-erprobten V4 RS – stark diversifiziert haben.

— **Die nackte Mittelklasse gehört absatzseitig weltweit zu den mit Abstand wichtigsten Segmenten. Wieso hat die Monster hier nicht mehr den gleichen Stellenwert wie vor 20 Jahren? Auch die Streetfighter V2 kann nicht an die erfolgreichen Tage**

anknüpfen. Mit Sicherheit spielt der Preis in diesem Segment eine wichtige Rolle. Leidet Ducati unter dieser Entwicklung?

— Eine sehr spannende Frage. Ich würde nicht sagen, dass wir leiden. Sicher ist es aber so, dass die Produktionskosten für uns Hersteller in den letzten Jahren stark gestiegen sind. Ein Motorrad setzt sich im Wesentlichen aus drei Komponenten zusammen: Rohstoffe, Arbeitsleistung und Energie. Die Energiekosten sind zwar wieder gesunken, befinden sich aber nach wie vor auf einem deutlich höheren Niveau als vor drei bis vier Jahren. Auch die Lohnkosten sind im EU-Raum – als Folge der Kompensationen hinsichtlich der Inflation – gestiegen. Und die Rohstoffpreise sind richtig durch die Decke gegangen. Aluminium, Stahl, Karbon, Magnesium, Titan: alles wurde signifikant teurer – teilweise um 30 bis 50 Prozent. Im Verhältnis wurden die Motorräder aber nicht teurer. Im Gegenteil; sie werden günstiger.

— **Mir scheint, es wurde recht ruhig um Scrambler. In anderen Worten ausgedrückt: Man merkt generell, dass das Heritage-Segment an Bedeutung verloren hat. Wie zufrieden seid ihr mit der Performance der Scrambler-Modellfamilie?**

— Es stimmt, dass das Heritage-Segment Federn gelassen hat. Bis zu einem gewissen Grad ist das aber normal, denn wir sprechen hier von Trends, von Modeerscheinungen. Mit der für uns nach wie vor sehr wichtigen Scrambler-Modellfamilie verfolgen wir die Strategie, unsere Marke zugänglicher zu machen. Wenn ich auf einer Scrambler sitze, fühle ich mich wie in den Ferien. Sie ist spielerisch und einfach zu fahren, vielleicht etwas teurer als das durchschnittliche Mitbewerberprodukt, doch dafür bietet die Scrambler Kurven-ABS, Ride-by-wire und weitere wichtige elektronische Assistenzsysteme.

— **Ducati macht sich im Adventure-Sport stark. Die DesertX überzeugt. Dürfen wir uns auf eine noch leichtere Abenteuer-Enduro freuen? Allenfalls etwas zwischen 450 und 900 ccm?**

— Wir arbeiten tagtäglich dran, unsere Motorräder – auch die Bestehenden – noch leichter zu machen. Sämtliche Modellneheiten, die im Laufe der nächsten 48 Monate erscheinen werden – und es werden viele sein – werden deutlich leichter sein als ihre Vorgänger. Allerdings haben wir nicht vor, die Hubräume im grossen Stil zu reduzieren, denn unser Fokus liegt definitiv nicht auf billigen Einstiegermotorrädern für den Commuting-Alltag. Wir sind ein Premium-Hersteller und werden dies auch bleiben.

— **Wie wichtig ist für Ducati der Schweizer Markt und was zeichnet ihn besonders aus?**

— Der Schweizer Markt ist seit vielen Jahren sehr wichtig für Ducati. Nicht nur, weil wir einen relevanten Marktanteil besitzen, sondern auch weil in der Schweiz eine hohe Zufriedenheit und Loyalität gegenüber Ducati vorherrscht. Ich erinnere mich, wie ich als junger Ingenieur in die Schweiz gefahren bin, um den Ducati Official Clubs die Grüsse des Werks zu überbringen. Das sind sehr schöne Erinnerungen, und damals wie heute ist in allen Landesteilen die Passion für die Marke überdurchschnittlich gross. Wir haben ein starkes Team vor Ort, das sich wirklich ins Zeug legt sowie sehr engagierte Händler-Partner. Natürlich ist die Schweiz, etwa gegenüber Deutschland oder den USA, ein kleiner Markt, aber sie ist dennoch ausgesprochen wichtig für uns. ■

AUSBRUCH & ENTSCHEIDUNG

Interview mit Iwan Steiner, Harley-Davidson Country Manager DACH

Seit Anfang 2024 zeichnet Iwan Steiner bei Harley-Davidson nicht mehr allein für den Schweizer Markt verantwortlich, sondern für den gesamten DACH-Raum. Ein Interview.

— Text: Daniele Carrozza — Fotos: ZVG, Carrozza



Nach acht Jahren an der Spitze von Harley-Davidson-Schweiz vollzieht Iwan Steiner einen beachtlichen Karriere-Schritt: Die Geschäfte der «Company» liegen – was den bezüglich Absatz sehr wichtigen DACH-Raum betrifft – seit Anfang Jahr in den Händen des 46-jährigen Schweizer.

Wir haben uns mit dem gebürtigen Walliser, der neu ein 30-köpfiges Team führt und selbst gerne am Gashahn dreht, unterhalten.

— **Iwan, Du arbeitest seit 2016 bei Harley-Davidson-Schweiz und bist seit Anfang dieses Jahres verantwortlich für den DACH-Raum. Wie oft bist Du noch in der Schweiz?**

— Leider nicht mehr so oft, wie ich es gerne wäre. Mein Hauptfokus liegt momentan etwas stärker auf dem Deutschen Markt, das Potenzial ist dort noch riesig. Logisch, der Markt ist ja auch bedeutend grösser. Gleichzeitig weiss ich, dass ich mich in der Schweiz auf ein tolles Team verlassen kann, das hervorragende Arbeit leistet und mich in meiner Rolle bestens unterstützt.

— **Die Schweiz verfügt über einen zwar kleinen, aber feinen Motorradmarkt. Wie unterscheidet er sich vom deutschen bzw. österreichischen Pendant?**

— Die Schweiz ist wirtschaftlich stark, und die Kaufkraft ist im Vergleich zu Deutschland und Österreich immer noch sehr hoch. Die Motorraddichte in der Schweiz ist beeindruckend: Auf 75 Haushalte kommt eine Harley-Davidson, das ist nach den USA die zweithöchste Dichte weltweit. In Deutschland liegt dieser Wert bei etwa der Hälfte, was zeigt, dass hier noch erhebliches Potenzial besteht. Auch die Hürden und Kosten für den Führerschein sind in Deutschland deutlich höher, was den Markt ebenfalls beeinflusst. In Österreich spielt die NoVA-Steuer eine Rolle, die die Kosten für eine Harley-Davidson im Vergleich zur Schweiz deutlich erhöht.

— **Wo siehst Du für Harley-Davidson aktuell die grössten Herausforderungen, aber auch Chancen im DACH-Raum? Stichworte Veränderung bei der Kaufkraft, neuer Trend hin zur preiswerten Mittelklasse, Entwicklung Händlernetzwerk...**

— Harley-Davidson steht seit jeher für Abenteuer und Freiheit, und davon kann man nie genug bekommen. Die demografischen Entwicklungen sind für uns vorteilhaft, insbesondere im Touring-Segment. Allerdings stellt die Veränderung der Kaufkraft und der Trend hin zu preiswerteren Modellen eine Herausfor-

GUNG

derung dar, auf die wir mit einer stärkeren Fokussierung und Anpassung unseres Angebots reagieren. Gleichzeitig sehe ich grosse Chancen in der Weiterentwicklung unseres Händlernetzwerks, um die Marke noch besser zu positionieren.

— **Und global betrachtet? Gerade auf dem system-relevanten US-Heimmarkt hat es Harley-Davidson zurzeit nicht leicht.**

— Wir konzentrieren uns darauf, unsere Kernbereiche zu stärken und gleichzeitig in Wachstumssegmente zu investieren. Die Harley-Davidson-Community ist extrem stark, und auch wenn die aktuellen gesellschaftlichen Diskussionen polarisieren, zeigt dies nur, wie eng und engagiert unsere Community ist. In einer immer schneller und digitaler werdenden Welt sehnen sich viele Menschen nach Ausbruch und Entschleunigung – beides verkörpert Harley-Davidson perfekt.

— **Mit der Pan America ist Harley-Davidson kürzlich ins Adventure-Segment eingestiegen. Seid ihr zufrieden mit dem Absatz?**

— Ja, auf jeden Fall! Wenn man bedenkt, dass das Adventure-Segment hart umkämpft ist, sind wir mit dem Start der Pan America zufrieden. Die Kundenresonanz und die Verkaufszahlen bestätigen, dass wir mit diesem Modell den richtigen Weg eingeschlagen haben.



Iwan Steiner weiss nicht nur, wie man Harleys an den Mann bzw. die Frau bringt, er versteht es auch, sie fachgerecht zu bewegen. Hier, im Sattel der neuen CVO Road Glide auf der Grand Tour of Switzerland.

Hier blüht der Walliser auf: Im Rahmen der Sommer-Party 2024 der PR-Agentur Brand Affairs hat Steiner mit geübter Hand für sämtliche Gäste köstliches Walliser Raclette zubereitet.



— **In welchem Segment stecken bei Harley-Davidson aktuell die grossen Volumen?**

— Das Touring-Segment ist derzeit unser stärkstes Segment und trägt massgeblich zu unserem Erfolg bei.

— **Wie hat sich bei Harley-Davidson der Gebrauchtmotor entwickelt?**

— Der Gebrauchtmotor entwickelt sich für Harley-Davidson vor allem in der Schweiz sehr gut. Das Verhältnis von Gebraucht- zu Neumaschinen liegt hier bei rund vier zu eins, in Deutschland und Österreich bei drei zu eins. Dies ist auch für unser Händlernetz positiv, da es zu einer hohen Auslastung der Werkstätten führt. In diesem Zusammenhang spielt unser H-D Certified-Programm eine wichtige Rolle, das wir weiter stärken wollen.

— **Wie lauten Deine Ziele für die nächsten fünf Jahre?**

— Mein Ziel ist es, zufriedene Kunden zu haben, ein starkes Händlernetz zu fördern und die Fahrfreude unserer Kunden weiter zu steigern. Natürlich stehen auch weiterhin hervorragende Produkte im Fokus. Obwohl wir uns bereits auf einem hohen Niveau befinden, strebe ich eine weitere Professionalisierung und Optimierung unserer Prozesse und der Kundenbetreuung an. Das Erlebnis, das wir unseren Kunden bieten, soll unvergesslich bleiben und sich kontinuierlich verbessern.

EINFACH FREIHEIT



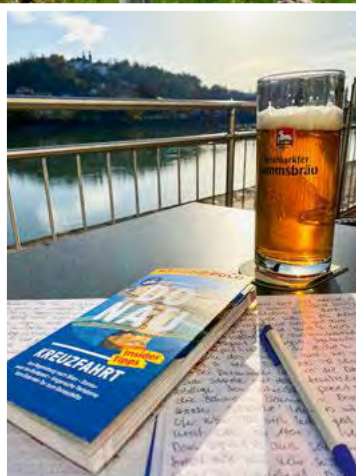
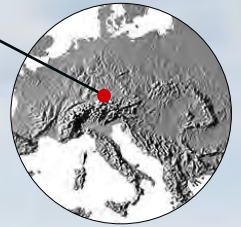
Die Wachau gilt als
eines der schönsten
Flusstäler Europas.

Entlang der Donau – Teil 1

Die Donau – mit dem Motorrad von der Quelle im Schwarzwald bis zur Mündung am Schwarzen Meer. Ganz nach dem Motto: Der Fluss ist das Ziel.

— Text und Fotos: Manuel Auf der Maur

1. Donau-Etappe



Am Abend werden die Erlebnisse des Tages zu Papier gebracht.

Mit dem fröhlichen Frühstücksei lässt sich der Tag gut gelaunt beginnen.



6 Highlights der Tour

- 1.
Donauversickerungen: davon gibt es mind. zwei, die bequem zu Fuss erreichbar sind.
- 2.
Landstrasse B3 in Österreich: 30 km entlang der Donau zwischen Grein und Krems.
- 3.
Knopfmacherfelsen: Felsvorsprung mit Aussichtspunkt. Toller Blick auf die Donau.
- 4.
Donaudurchbruch bei Weltenburg: Natürliche Engstelle. Schifffahrt bis Kelheim ist ein Muss.
- 5.
Schlögerner Blick: Aussicht auf die extrem enge Schlögerner Schlinge.
- 6.
Die Wachau: Landschaft im und um das Tal der Donau – UNESCO-Weltkulturerbe.



830 Kilometer lang ist die erste Etappe von Manuel Auf der Maurs Donau-Tour. Sie reicht vom Donau-Quellgebiet auf über 1000 m ü. M. im Schwarzwald (D) bis nach Stein a. d. Donau (A) auf 198 m.

© Kartenmaterial: Hallwag Kümmery+Frej AG



Ab Ulm können bereits kleine Schiffe die Donau befahren. Die Städtenamen sind am Uferweg aufgemalt.

Das Wasserkraftwerk mit Schiffsschleuse bei Ybbs bietet auch Führungen an.

Viele Motorradfahrer genießen die tolle Landschaft entlang der Donau.

Die Drei-Flüsse-Stadt Passau hat eine historische Altstadt.

Mehr als 200 Meter über dem Niveau der Donau erreicht man über einige Kurven den Wallfahrtsort Maria Taferl in der Wachau.

Inspiziert vom Buch «Ein Mann, ein Board: Mit dem SUP die Donau runter» von Timm Kruse – beschliesse ich ebenfalls mit meiner bewährten GS diesem Fluss in Sichtweite zu folgen. Vom Anfang bis zum Schluss. Das stelle ich mir aufregend und gleichzeitig beruhigend vor.

Die Donau ist mit ihrer Länge von 2858 km nach der Wolga der zweitlängste Fluss in Europa und durchquert den Kontinent von West nach Ost. Sie mäandert durch 10 Länder und unzählige Regionen. Damit verbindet die Donau Menschen unterschiedlichster Kulturen mit verschiedenen Sprachen, Bräuchen und Traditionen. Kein anderer Strom fliesst durch so viele Länder. Sie war schon immer eine der wichtigsten Wasserstrassen durch Europa.

Ein Tropfen Wasser von der Quelle bis zur Mündung im Schwarzen Meer braucht sieben Tage. Ich schätze meine Reisedauer bei durchschnittlich 250 km pro Tag und einigen Geniesser-Stopps auf drei Wochen, mindestens. Und die Rückfahrt noch nicht eingerechnet. So eine lange Auszeit ist ja für Job und Familie nicht ganz einfach unterzubekommen. Warum eigentlich nicht in mehreren Etappen fahren? Das hat den Vorteil, dass ich nicht innerhalb einer begrenzten Zeit eine bestimmte Strecke fahren muss. Einfach jeweils so weit kommen, wie mich der Fluss und seine Eindrücke bringen. Vielleicht werden es insgesamt drei Etappen. Oder gar vier? Dieses Gedankenspiel lässt mich nicht mehr los, weshalb ich mich sogleich an die Reiseplanung mache.

Die Donau und ihre Quellen

Bei der Recherche, wo denn nun der Start meiner ersten Etappe ist, lässt mich das weltweite Web allerdings etwas ratlos zurück. Wo entspringt denn nun

genau die Donau? In Donaueschingen mit seinem touristisch eingefassten Quellbrunnen? Oder beim Donauursprung? Oder ist es die Quelle des vorgelagerten Flüsschens Breg? Und dann verschwindet die Donau bei Tuttlingen auch noch in sogenannten Donauversickerungen und kommt beim Aachtopf wieder zu Tage. Also dort?

Gemäss meinen Suchergebnissen ist die Donau eines der wenigen Fließgewässer, welches den Nullpunkt nicht an der Quelle, sondern an der Mündung hat, weil es eben nicht klar ist, welches die Quelle ist! Das Flüsschen Breg ist mit 46 km der längste und wasserreichste Quellfluss der Donau und damit hydrografisch die Ur-Quelle der Donau. Diese Quelle ist in Furtwangen im Schwarzwald zu besichtigen. In Donaueschingen soll allerdings die offizielle Quelle der Donau sein. Hier sprudelt Regenwasser aus der Erde, welches im Schwarzwald versickert, unterirdisch abfließt und in ebendieser Quelle wieder ans Tageslicht kommt. Ab diesem Punkt heisst sie nun Donaubach, bis sie nur 100 m später mit der Brigach zusammenkommt. Und ab da wird das Gewässer nun auch Donau genannt. Deshalb heisst dieser Ort auch Donauursprung. So, wies es aussieht, hat die Donau also zwei Quellen. Ich beschliesse, auf jeden Fall beide zu besuchen.

Die Donau taucht ab

50 km ab Donaueschingen versickert der grösste Teil des Wassers der noch jungen Donau allerdings bereits wieder im karstigen Gestein zwischen Immen dingen und Möhringen. Je nach Jahreszeit verschwindet das gesamte Wasser und das Flussbett trocknet sogar aus. Ich parkiere meine BMW und gelange nach einem kurzen Fussmarsch zur Versickerung. Tatsäch-



Die Donau, hier vor Regensburg, sanft und idyllisch.

Die klassizistische Gedenkstätte Walhalla bei Donau-stauf ist nicht zu übersehen.

Zusammenfluss der zwei Quellflüsse Brigach und Breg. Ein Merkspruch hierzu lautet: «Brigach und Breg bringen die Donau zu Weg.»

Die touristisch offizielle Donau- quelle in Donau- eschingen. Die Mutter Baar weist der Donau den Weg.

lich: hier endet der Fluss. Das versickerte Wasser fließt durch ein unterirdisches Höhlensystem, kommt 12 km später im Aichtopf als Quelle der Aach wieder zum Vorschein und endet im Bodensee. Was oberirdisch abfließt, speist dann ab Möhringen wieder das Flussbett der Donau, welches auf seiner rund 2800 Kilometer langen Reise irgendwann im Schwarzen Meer mündet. Ein bewegender Start der Donau, und hoffentlich hält sie für mich viele weitere interessante Geschichten bereit.

Unterwegs sein

Mein Vorhaben, mit dem Motorrad der Donau möglichst in Sichtweite zu folgen, ist anfangs nicht möglich. Viele Strassen und Strässchen unmittelbar am Wasser führen in Wohnquartiere oder nirgendwo hin. Immer wieder muss ich umkehren. Das Navi bewahrt mich allerdings immer besser im Voraus davor, auf Abwege zu geraten. Ich kann das Terrain immer besser lesen. Zudem wird die Donau mit zahlreichen Zuflüssen immer dominanter und die Verkehrswege passen sich dem Fluss an.

Aber auch die vielen Naturspektakel, die die Donau immer wieder bereithält, lassen den Anfang meiner Reise im positiven Sinn immer wieder unterbrechen. Unerwartete Aussichtspunkte, welche ich spontan anfähre und dabei Zeit und Strecke ver- gesse. Und das ist gut so, ich habe ja kein Ziel, dass ich zu einem fixen Datum erreicht haben muss.

Hervorzuheben ist etwa die Landesstrasse B3 in Österreich. Ab Grein folgt sie 30 km dem linken Donauufer entlang bis Krems in der Wachau. Nicht zufälligerweise ist dies ein Teilabschnitt der wohl schönsten Strecke zwischen Salzburg und Wien – «die österreichische Romantikstrasse». Traumhaft, auf dieser verkehrsarmen und mit langgezogen Kur- ven versehenen Strasse entlang der Donau zu crui- sen.

Die Naturschauspiele

Die Donau bietet mir neben den Besuchen der ver- schiedenen Quellen und Versickerungen ein Schau- spiel nach dem anderen. Der Wegweiser «Aussichts- punkt», einige Kilometer vor Ulm, zieht meine Aufmerksamkeit auf sich, weshalb ich die lieb gewon- nene Donau kurz verlasse. Die schmale Strasse schraubt in engen Kehren in die Höhe, bis mir die vielen Autos und Motorräder auf einem Parkplatz verraten, dass ich mein spontanes Ziel erreicht habe. Und tatsächlich hat sich der Abstecher gelohnt. Der Knopfmacherfelsen, ein Felsvorsprung mit Aussichts- punkt im Naturpark Obere Donau. Der Ausblick von der kleinen Terrasse auf das Donautal ist überwälti- gend, und ab und zu einen Überblick zu bekommen, auch ganz gut. Nicht schwindelfreie Menschen sollten sich allerdings nicht zu weit vorwagen.

Ein weiteres Highlight ist der Donaudurchbruch bei Weltenburg. Das ist eine natürliche Engstelle des



Passau lässt sich auch wunderbar vom Schiff aus entdecken.

Die enge Stelle beim Donaudurchbruch zu passieren, ist nur zu Fuss oder mit dem Schiff möglich.

Hier wacht der Flussgott Danuvius über der Donauquelle in Furtwangen (Flüsschen Breg).

Donautals kurz vor Regensburg. Ich parke mein Motorrad beim gleichnamigen Kloster und steige um aufs Schiff. Damit gleite ich fast geräuschlos durch eine wunderbare Flusslandschaft. Kein Wunder, wir befinden uns in einem der ältesten Naturschutzgebiete Bayerns, wie mir später der Ranger erklärt.

Tief beeindruckt, wechsele ich zwei Stunden später wieder auf meine GS. Die Gegend um Regensburg hat noch einen weiteren Höhepunkt zu bieten. Diesmal allerdings von Menschenhand erschaffen. Das Walhalla-Monument (Halle der Gefallenen). Diese riesige weisse, fremd wirkende Gedenkstätte thront weit sichtbar über der Donau. 1842 auf Veranlassung des bayerischen Königs Ludwig I. erbaut, ist ein Resultat der deutschen Identitätssuche nach den Niederlagen gegen Napoleon. Im Innern befindet sich ein entsprechendes Museum, in dem Büsten bedeutender Persönlichkeiten ausgestellt sind. Das erspare ich mir allerdings. Aber nur schon der Blick von oben auf die Donau ist einen Motorradstopp wert. Zumal sich der Herbstnebel dabei immer mehr verzieht und den Ausblick auf die ruhig dahinfließende Donau freigibt.

Das wohl beeindruckendste Naturschauspiel auf meiner ersten Etappe der Donau entlang ist die Schlögener Schlinge. Der inzwischen mächtige Strom, eingezwängt zwischen den Uferhängen, weicht an dieser Stelle dem Granit der Böhmisches Masse aus. Bis zu 300 Meter tief ist die Donau hier. Der Aussichtspunkt, um die berühmte Donauschlinge zu

bestaunen, kann über einen kurzen Gehweg durch den Wald erreicht werden und ist unbedingt jedem zu empfehlen.

Die Städte

Die erste grössere Stadt und somit Ausgangspunkt für viele Abenteuer an der Donau ist Ulm. Von hier aus sind die Menschen schon im Mittelalter mit ihren Ulmer Schachteln stromabwärts der Donau gefolgt. Die Ulmer Schachtel ist ein Einweg-Bootstyp der zur Waren-, Passagier- und Truppenbeförderung diente. Mein Abenteuer in Ulm ist die Erkundung der wohl «schönsten Altstadt Deutschlands», dem Fischer-viertel. Wunderbar restaurierte Gasthäuser laden zum Verweilen ein. Dass es von hier aus stromabwärts aber noch viel zu entdecken gibt, bezeugen die Ortsnamen der Donaustädte, welche den Uferweg säumen. Auf zu neuen Abenteuern, Regensburg zum Beispiel. Ab hier ist die Donau auch für grosse Schiffe schiffbar und somit wirtschaftlich bedeutend. Ebenso bedeutungsvoll ist die Steinernen Brücke, eine UNESCO-Kultur- und Naturstätte. Die Brücke verbindet die historische Altstadt über die Donau mit dem idyllischen Stadtteil Stadthof. Am Abend lässt es sich dort gut verweilen.

Passau, wo Donau, Inn und Ilz zusammenfliessen, ist die nächste nennenswerte Stadt an der Donau. Und wo so viel Wasser sich vereint, ist es nicht weiter erstaunlich, dass die Stadt seit Jahrhunderten immer



wieder von grossen Überschwemmungen geplagt wird. Das letzte grosse Wasser war am 3. Juni 2013 und bis auf 12,89 Meter angestiegen, ein Jahrhundert-Hochwasser. Ein weiterer Grund für das häufige Hochwasser in Passau ist die geografische Lage der Stadt. Umgeben von hohen Steilhängen und der dichten Besiedelung an den Ufern hat das Wasser bei Dauerregen und steigendem Pegel eben keine Ausweichmöglichkeiten und flutet die Stadt auf der Insel.

Die jeweiligen verheerenden Rekordwerte sind an der Wand des Rathauses am Markplatz zu sehen. Erstaunlicherweise darf ich mit meinem Motorrad nicht nur bis zu diesem Merkmal fahren, sondern in fast alle anderen verwinkelten Gässchen der Altstadt. Die Suche nach meinem Hotel macht dies allerdings nicht viel einfacher. So finde ich meine Unterkunft erst nach einigen Extrarunden und unter Nachfragen der Bewohner. Am nächsten Tag gönne ich mir nochmals eine Schiffsfahrt und lerne dabei viel über die Geschichte dieser Universitätsstadt.

Die Hilfsbereitschaft

Motorradfahrern wird ja eine legendäre Hilfsbereitschaft attestiert, welche ich von meinen bisherigen Töffreisen nur bestätigen kann. Doch nicht nur Töfffahrer erweisen sich als hilfsbereit bzw. verständnisvoll. Ich stehe bei Regensburg auf einer Brücke über der Donau, um Video-Aufnahmen zu machen. Mein Motorrad in Sichtweite auf dem Streifen für Fahrradfahrer abgestellt. Der erste Radfahrer kommt direkt auf mich zu und ich überlege mir bereits eine Ausrede. «Kann ich Ihnen helfen?» Da ich konzentriert auf die unter mir fliessende Donau starre, meint er wohl, dass etwas passiert sein muss. Ich bin überrascht, verneine sehr freundlich, bedanke mich bei ihm und wir wünschen uns einen wunderschönen Tag.

Eine halbe Stunde später, ich schon wieder im Sattel, nähert sich eine Vespa, allerdings von einer schwitzenden jungen Frau geschoben. Von der so-

eben erfahrenen Freundlichkeit berauscht, kehre ich um, frage, ob es ein Problem gibt und ob ich helfen kann. Mein Angebot ist willkommen und so hantiere ich an den Schaltern der Vespa herum. Schnell finde ich heraus, dass sich nur der Notaus-Schalter verklemmt hat. Als die Vespa wieder knattert, ist die Frau sichtlich erleichtert und wir lachen beide.

Motorradfahrer bekommen auch immer wieder einen Sonderstatus im Verkehr, z.B. wenn die Autos Platz machen, um uns das Überholen zu erleichtern. Oder wir werden nicht gebüsst, wenn das Zweirad nicht ganz ordnungsgemäss abgestellt ist. Besonders in Ulm scheint man es gut mit uns Motorradfahrern zu meinen. Dort durfte ich mit meinem Motorrad nicht in die Tiefgarage fahren, weshalb mir ein freundlicher Offizieller einen inoffiziellen Abstellplatz zuwies. Perfekt am Rand der Fussgängerzone der Altstadt gelegen, nur wenige Schritte von meinem Hotel entfernt. Nochmals besten Dank dafür.

Die Wachau

Die Donau, zu Beginn wegen ihres starken Gefälles auch ein Gebirgsbach, ab Ulm schon ein Fluss, ist spätestens ab Regensburg wegen der Schiffbarkeit ein Internationales Gewässer. Ab hier fliesst sie nun gemächlich und majestätisch Richtung Osten. Allein schon wegen ihrer Grösse und Macht, mit welcher sie sich ihre Bahn zieht, kann ich ihr nun fast immer in Sichtweite folgen. Es ist spannend, zu sehen, wie sich die Donau nun in der Landschaft ihren Weg gegraben hat und sich die Menschen mit ihren Verkehrswegen angepasst haben. Dieser Teil ist einer der zwei einzigen freien Fliessstrecken in Österreich. Die Strassen folgen ihr nun direkt am Ufer entlang, wegen der Überschwemmungsgefahr, natürlich immer in gebührendem Abstand und ein paar Meter über Wasser. Die Strecke ab Passau ist deshalb ein wahrer Traum, langgezogene Kurven, abwechslungsreiche Landschaften und dazu an diesem Morgen kaum Verkehr.

Steinerne Brücke in Regensburg, fertig gebaut im Jahr 1146, verbindet die Altstadt mit dem Stadtteil Stadtamhof.

Der Kanufahrer kommt aus England und will die Donau bis Passau abfahren.

Befreiungshalle Kelheim: Gedenkstätte anlässlich der siegreichen Schlachten gegen Napoleon.

Die steinerne Landkarte kann in Donaueschingen betrachtet werden. Mir zeigt sie das Ziel meiner finalen Etappe.



INFOS

Video zum
Reisebericht
auf YouTube



Linz besuche ich das nächste Mal, denn ich möchte in die Wachau. Schon oft gehört und nun endlich besucht.

Die Wachau umfasst die rund 35 km Flusslandschaft zwischen Melk und Krems an der Donau, etwa 80 km vor Wien. Die Donau schneidet sich hier durch ein Tal, indem wegen des milden Klimas intensiv Wein- und Obstbau betrieben wird. Für deren gute Qualität sind die vielen Sonnentage und die kühlen Nächte verantwortlich. Als Weinspezialitäten gelten der Riesling, der Grüne Veltliner und der Neuburger. Beim Obst ist vor allem die «Wachauer Marille» (Aprikose) zu nennen.

Die Steinterrassen beidseitig der Donau verleihen der Region gerade jetzt im Herbst ein besonderes Flair, für welche sie zum UNESCO-Welterbe erhoben wurde. Wahrlich ein Genuss, hier entlangzufahren.

Einfach Freiheit

Am Abend beziehe ich meine Unterkunft mit Flussblick, die grossartige Donau Lodge in Ybbs. Von der Terrasse aus kann ich die riesig-langen Transport-schiffe bestaunen, welche sich langsam, aber sicher Flussaufwärts bemühen. Nach dem besten Frühstück ever, welches ich ausgiebig geniesse, packe ich meine Taschen und reise in gemächlichem Tempo weiter. Ich bin mir noch nicht sicher, ob ich heute noch Wien erreichen oder gar bis Bratislava fahren soll. Erst auf der Fahrt möchte ich das entscheiden. Ein gutes Gefühl. Einfach Freiheit.

Nach Krems geht die Landschaft in eine breite Ebene über. Die Donau bekommt immer mehr Raum und kündigt zusammen mit dem vermehrten Aufkommen von Lastwagen Wien an. Deshalb beschliesse ich kurz vor den Toren der pulsierenden Metropole, meine erste Etappe zu beenden. So soll's sein. Die Heimreise absolviere ich auf der Autobahn mit einem Übernachtungsstopp in Salzburg. Die Vorfreude auf meine zweite Donau-Etappe ist riesig. Der Autoreisezug von Feldkirch direkt nach Wien ist bereits gebucht...

— Der Name Donau

Donau heisst der Fluss im deutschsprachigen Raum. International wird er «Danube» genannt. Der Ursprung dieser Namen ist nicht eindeutig geklärt. Vermutet wird, dass der Name Donau seinen Ursprung in der Sprache der Kelten hat, die einst im Quellgebiet lebten. Da gab es «Dona-aw» für «tiefes Wasser» und «Do-avv» für «zwei Wasser», was sich auf die beiden Quellflüsse beziehen könnte. «Danube» dagegen hat seinen Ursprung im indogermanischen «danu», was so viel wie Fluss bedeutet. Die Römer hatten einen Gott des Wassers, genannt «Danubius». In frühen Urkunden wird der Fluss «Tonach» genannt, später auch «Donaw» und ab 1763 «Donau». Quelle: *planet-wissen.de*

— Geschwindigkeit und Wassermenge

Die Strömungsgeschwindigkeit beträgt im Durchschnitt 1-3 m/s. Die mittlere Wasserführung liegt bei rund 6850 m³/s, bei Hochwasser allerdings bis zu 11 000 m³/s.

— Internationales Gewässer

Wenn die Donau die Grenze zwischen zwei Staaten bildet, sind Schiffe, Reisende und Güter im Transit von allen Zöllen befreit. Das bedeutet, dass die Donau internationales Gewässer und somit frei von auf dem Land geltendem Rechtssystem ist. Damit darf die Donau mit Schiffen unentgeltlich befahren werden.

— Reisezeit/Wetter

Ideal von April bis Oktober

— Kulinarik

Ein ausgiebiges Frühstück hält meist bis zum Abend. Restaurants fürs Abendessen vor Ort je nach Stimmung und Lust ausgesucht. In der Wachau sind die Marillen und die tollen Weine zu empfehlen.

— Unterkünfte

Stelzenhütte Danubio, Schützenring 10, 86609 Donauwörth, Deutschland
Hotel Schmales Haus, Fischergasse 27, 89073 Ulm, Deutschland
Hotel Donau Lodge, Wiener Strasse 10, 3370 Ybbs an der Donau, Österreich

— Nützliche Links

Autobahn-Vignetten braucht es in den folgenden Ländern: (Online Bestellung möglich):

- Österreich (asfinag.at/digitale-vignette)
- Slowakei (eznamka.sk)
- Ungarn (ematrixa.nemzetiutdij.hu und maut-tarife.hu)
- Kroatien A1, A3, A4, A5, A7, A10, A11 (hac.hr), A8/A9 (bina-istra.hr), A2 (azm.hr)
- Serbien (putevi-srbije.rs)
- Rumänien (roviniete.ro)
- Bulgarien (bg toll.bg/de)
- Moldawien: Dieses Land muss für diese Tour nicht befahren werden. Es verfügt über kein Autobahnnetz.
- Ukraine: Dieses Land muss für diese Tour nicht befahren werden.

— Motorrad und Ausstattung

«CH»-Aufkleber
Erste-Hilfe-Ausrüstung (Typ A für Motorrad) und Feuerlöscher (Rumänien)

Empfohlen:
Pannendreieck (Bulgarien); Warnweste, Reservebirnen, wenn nicht LED (Ungarn).

Die Identitätskarte (ID) reicht für alle Länder (ausser Ukraine).

Grüne Versicherungskarte
Eine «Bewilligung zur Benutzung eines Fahrzeugs durch Drittpersonen», wenn das Motorrad ausgeliehen oder gemietet ist.

GRANDIOSES PANORAMA

Zernez-Runde



Sie kämpft sich langsam, aber unaufhaltsam in die Höhe und überwindet dabei Steigungen von bis zu sieben Prozent: die Berninabahn.

Von den weiten, freien Flächen des Oberengadins in die hochalpinen Steinwüsten und die unberührte Wildnis des Schweizer Nationalparks.

— Text und Fotos: Jürgen Theiner

Unsere Tour beginnt in Zernez. Der Ort liegt im Talboden am Zusammenfluss von Spöl und Inn, dem wir flussaufwärts folgen. Begleitet von der Trasse der Rhätischen Bahn gelangen wir in den ersten grösseren Ort: S-chanf. Es lohnt sich, durch das beschauliche Dorf zu rollen, kopfsteingepflasterte Gassen schlängeln sich um liebevoll dekorierte Häuser und Plätze. Dasselbe gilt für Zuoz und noch mehr für Madulain, das kleinste Dorf des Oberengadins und eines der schönsten der Schweiz.

Die Auffahrt zum Albulapass bleibt rechts liegen. Auf schnurgeradem Weg erreichen wir Samedan und die Abzweigung zum Berninapass. Seine bestens ausgebaute, relativ flach verlaufende Strasse lässt es zu, die einnehmende Landschaft des Berninatals mit dem gleissenden Mortaratsch-Gletscher zu betrachten. Parkbuchten und -plätze laden ein, den Verlauf der Berninabahn, die ins ewige Eis ragenden Gletscherbahnen oder das Glitzern des Lago Bianco zu bestaunen.

Nach der Passhöhe fällt die Strasse lebhaft ins Val Poschiavo ab. Wenige Kilometer später biegen wir nach Italien und zur Forcola di Livigno ab. Vorbei an ausgewaschenen, bleichen Berghängen und spitzen Felsnadeln schlängelt sich der Weg über den 2315 m hohen Pass und bringt uns durch ein flaches Hochtal ins optisch wenig reizvolle Livigno. Aber: So günstig wie hier tankt man nie wieder, auch Parfüm, Zigaretten oder Alkohol werden,



WEITE BÖGEN & SERPENTINEN

Links: In den beschaulichen Oberengadiner Dörfern rufen versteckte Winkel zum Innehalten, zum Ausruhen und zum Geniessen der Landschaft. Plätschernde Brunnen sind an heissen Sommertagen eine Wohltat.

Mitte: Am Ofenpass ist Schnellfahren nicht nötig, um Schräglagen geniessen zu können.

Unten: Wenig ästhetisch, aber in diesem ausgesetzten Gelände notwendig. Lawinenschutzbauten an der Nordrampe der Forcola di Livigno.



UNSERE ROUTE

Sehen Erleben Mitnehmen

**Nationalparkzentrum
Zernez** – Wissenswerte
Einblicke in den ältesten
Nationalpark der Alpen.
nationalpark.ch

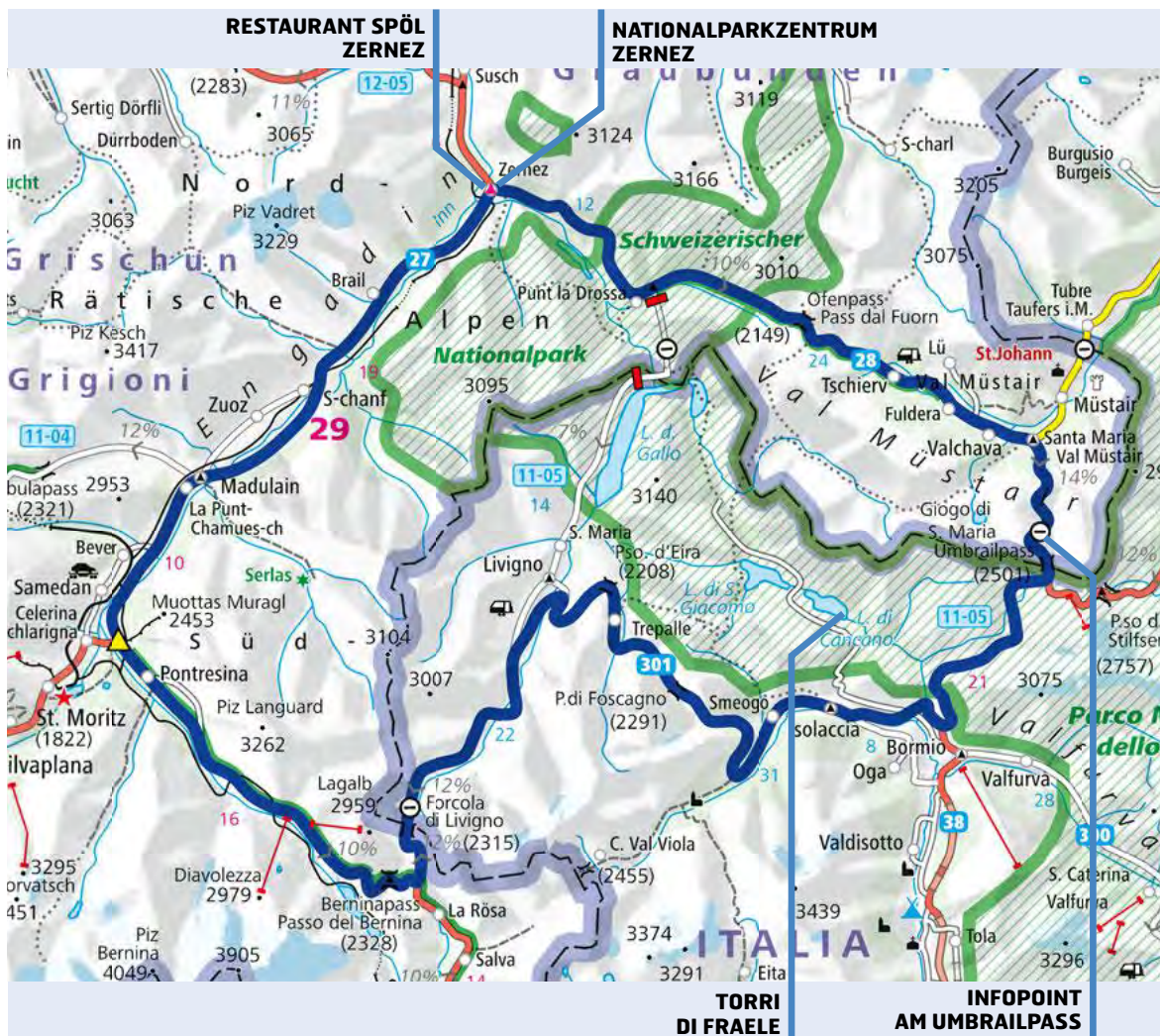
Restaurant Spöl, Zernez
– Das Restaurant Spöl
hat durchgehend geöff-
net und bietet erstklas-
sige und zugleich preis-
werte Küche.
hotel-spoel.ch

Torri di Fraele – Stich-
strasse kurz vor Bormio
mit 17 Serpentinaen, die zu
den zwei Cancano-Stau-
seen führt und ein beein-
druckendes Panorama
über das Valldidentro
bietet.

**Infopoint am Umbrail-
pass** – Die Geschehnisse
des Ersten Weltkriegs im
Ortgebiet auf Info-
tafeln visualisiert. Ergän-
zend dazu das Museum
14/18 in Santa Maria Val
Müstair. [stelvio-umbrail.
ch/vsuhp/museum-14-18](http://stelvio-umbrail.ch/vsuhp/museum-14-18)



GPS-Download auf
www.moto.ch



© Kartenmaterial: Hallwag Kümmery+Frei AG

da Zollausschlussgebiet, zu sensationellen Preisen angeboten. Vorsicht ist dennoch geboten: Am Passo di Foscagno, der über den etwas niedrigeren Passo d'Eira zu erreichen ist, kontrolliert der italienische Zoll und kassiert für zu viel Gekauftes, was mitunter finanziell schmerzhaft Folgen haben kann.

Die Strasse hinab durch das Valldidentro führt nach Bormio, den Hauptort des Veltlins. Die sanierungsbedürftigen Schutzgalerien oben am Berg erzählen ebenso wie der rissige Fahrbahnbelag von nicht immer guten alten Zeiten. Die kurvenreiche Fahrt ins Tal kann jedoch als Aufwärmübung für den Höhepunkt dieser Tour dienen. Denn ab Bormio schraubt sich Italiens höchster Pass, das Stilsfer Joch, dramatisch in die Höhe. 34 Kehren und enge Tunnels am Abgrund der Braulioschlucht sorgen für ein unver-

gessliches Erlebnis. 17 engagierte Motorradkilometer später grüsst der höchste Schweizer Pass, der Umbrail. Er verzichtet auf den touristischen Rummel seines italienischen Pendantes, geizt aber auch nicht mit Serpentinaen und spannendem, stellenweise sogar einspurigem Verlauf.

In seinem unteren Abschnitt schiebt sich schliesslich der letzte Pass dieser Tour ins Blickfeld: der Ofenpass. Seine Westrampe beginnt in Sta. Maria im Val Müstair, quert nach einem kurzen Anstieg die Ebene von Fuldera und Tschieriv und geht dann in eine traumhafte Strecke durch den sich selbst überlassenen Schweizer Nationalpark über. Begleitet von wilden Wäldern, tiefen Schluchten und immens breiten Bachbetten, die aus den versteckten Seitentälern drängen, schwingen wir wieder in die Talsohle des Engadins und erreichen nach rund 170 km Zernez.

MORTERATSCH- GLETSCHER

Dieser Anblick zwingt zum Fotostopp: Ein grosser Teil der Berninapass-Nordrampe wird vom mächtigen Morteratsch-Gletscher dominiert. Parkbuchten, um dieses Naturwunder in aller Ruhe zu bestaunen, gibt es genügend. In den letzten 150 Jahren zog sich die Gletscherzunge um 3 km zurück und der Gletscher verlor zwei Drittel seines Volumens. glacierexperience.com



ANFANGSORT ZWEIER PÄSSE

Santa Maria Val Müstair (1375 m ü. M.), ganz im Osten des Kantons Graubünden gelegen. Hier nehmen sowohl der Umbrail als auch der Ofenpass ihren Anfang. Die 33 km lange Umbrailpassstrasse (Passhöhe: 2501 m) führt nach Bormio (1217 m) in der Lombardei, die 35 km lange, ganzjährig befahrbare Ofenpassstrasse (2149 m) nach Zernez (1473 m).



Superbike-WM, Magny-Cours (F)

SCHLECHTE AUSSICHTEN



Aegerter ist verletzt, wird wohl weiterhin fehlen und bangt um seine Zukunft. Brenner ist auch nicht einsatzbereit und die letzten drei Weltmeister verletzten sich in Magny-Cours.

— Text: Tobias Kloetzli — Fotos: Yamaha, BMW, WorldSBK.com

Gerade schien Domi Aegerter Vertrauen getankt und zu seinem Speed zurückgefunden zu haben – immerhin war er in Portimão (P) erfolgreichster Yamaha-Pilot – da passierte es: Ende August stürzte Aegerter beim MTB-Training in Österreich und verletzte sich schwer. «Ich war etwas aus der Spur gekommen, hingte mit dem Pedal an und dann schlug es mich gegen die Böschung. Ich merkte sofort, dass etwas nicht gut war. Ich konnte kaum atmen», erklärt Aegerter den Unfall. Also wurde der Rettungshelikopter aufgeboden und Aegerter nach Klagenfurt ins

Spital geflogen. Vier gebrochene Rippen sowie Knochenabbrüche an Schlüsselbein, Schulterdach und Schulterblatt, lautete die Diagnose.

Mit Rega zur Notoperation

«Kevin (Red.: Aegerters Bruder und Manager) nahm sofort Kontakt mit meinem Vertrauensarzt Stefan Joss auf, vereinbarte einen Operationstermin und organisierte den Rücktransport mit der Rega nach Bern», erklärt Aegerter. «Dort wurden die Knochen-teile an der Schulter verschraubt und der Bruch am Schulterblatt fixiert. Eine Rippe konnte nicht operiert werden, der Bruch war zu nahe an der Wirbelsäule. So wurden da die spitzen Knochenteile abgeschliffen.»

Aegerter verpasste die WM-Runde in Magny-Cours (F) und auch mit den nächsten Rennen sieht es schlecht aus: «Ich kann mich noch kaum bewegen, so wird es mit Cremona und Aragón wohl auch nichts», stellt der Domifighter betrübt fest.



BMW-Teamkollege Toprak Razgatlioglu war der erste Gratulant bei Sieger Michael Van der Mark.

Nicolo Bulega (11) und Jonathan Rea stürzten in Rennen 1 in der nassen Schikane.

Domi Aegerter (77) ist bei GRT-Yamaha nur noch zweite Wahl und kann nur auf eine Absage von Wunschkandidat Andrea Iannone (rechts in Gelb) hoffen. Doch will der Italiener wirklich von Ducati zu Yamaha wechseln?

Aegerter ist aus dem Spital zurück, kann sich aber kaum bewegen.

Wird Aegerter noch weitere Erfolge mit dem GRT-Team feiern können?

2025: Aegerter nur noch zweite Wahl

Aegerter hätte sich in der heissen WM-Schlussphase nach Portimão (P) mit weiteren Topresultaten für 2025 empfehlen können, doch daraus wird nichts. Die Aussichten sind nicht rosig. «Das GRT Yamaha-Team hatte mir erklärt, dass sie mit mir weitermachen wollen. Ich habe auch zugesagt und nun warte ich seit einem Monat auf einen Vertrag.» Bei GRT ist inzwischen Andrea Iannone der Wunschkandidat.

Sollte der Italiener zusagen, wäre allenfalls Iannones Go Eleven Ducati-Team eine Option für Aegerter. «Bei GRT muss ich derzeit nichts bezahlen, bei Go Eleven müsste ich 200 000 bis 300 000 Euro bringen...», zeigt sich Aegerter skeptisch. «Es ist nicht schön, bei Vertragsverhandlungen die zweite Wahl zu sein. Ich konnte diese Saison aber sicher auch nicht meine besten Leistungen bringen. Ich verpasste die Vorsaisonstests, war durch den Virus geschwächt, dann die Motorschäden und nun noch diese Verletzungen. Dennoch denke ich, dass ich immer noch zu den besten Fahrern im Feld gehöre und grosses Potenzial habe.»

Für Yamaha selbst läuft es inzwischen aber auch nicht mehr optimal. Die Ducati ist überlegen und BMW, Honda sowie Kawasaki haben aufgeschlossen. Aus eigener Kraft können Yamaha-Piloten kaum mehr aufs Podest fahren. Dennoch ist Aegerter überzeugt: «Am besten wäre, wenn ich bleiben könnte. Ich glaube noch daran, dass Yamaha vorwärtsmacht und etwas Neues bringt. Ein Wechsel ist auch immer ein Risiko, und Geld zu bringen, ist für mich mit 33 Jahren sicher auch nicht das Ziel!«

Brenner fehlt auch

Mit Marcel Brenner (Kawasaki) trifft es auch den zweiten Schweizer im SBK-Zirkus. Der Supersport-WM-Pilot hatte nach der Hitzeschlacht in Portimão einen Schwächeanfall erlitten, war in Magny-Cours noch nicht einsatzbereit und wird auch in Cremona fehlen. Ärztliche Untersuchungen, die Klarheit über Ursache und Lösungen bringen, sind noch im Gange.

Razgatlioglu: Übler Sturz

Für ein Schreckmoment sorgte in Frankreich WM-Leader Toprak Razgatlioglu (BMW), der die letzten 13 Rennen gewinnen konnte. Er schien auf gutem Wege zu sein, diesen Rekord in Magny-Cours weiter auszubauen. Doch im Training stürzte der Weltmeister von 2021, schlug mit hoher Geschwindigkeit brutal gegen die Streckenbegrenzung, von wo er auf die Strecke zurück gewirbelt wurde – es musste vom Schlimmsten ausgegangen werden. Doch der Türke verliess die Unfallstelle auf eigenen Füßen, musste mit starken Prellungen und einer traumatischen Lungenembolie aber auf die Rennen verzichten.

Teamkollege Michael Van der Mark sicherte sich die Poleposition und setzte am Samstag im Regenrennen BMWs-Siegesserie fort. In der WM blieb Razgatlioglus klarer 92-Punkte-Vorsprung unverändert, denn Verfolger Nicolo Bulega (Ducati) stürzte.

Rea und Bautista out

Rekordweltmeister Jonathan Rea (Yamaha) kam bei Bulegas Sturz auch zu Fall und konnte mit Daumenbruch und tiefer Hautabschürfung nicht mehr antreten. Weltmeister Alvaro Bautista (Ducati) der in der verregneten Superpole nicht über Rang 17 hinausgekommen war, zeigte in Rennen 1 eine tolle Aufholjagd und wurde Zweiter. Im Superpole-Rennen am Sonntag zog er sich bei einem Sturz aber einen Rippenbruch zu und fiel aus. Bulega verkürzte seinen Rückstand auf Razgatlioglu am Sonntag mit den Siegen im Superpole-Rennen und Rennen 2 auf 55 Punkte. ■

Rennen 1: 1. Michael van der Mark (NL), BMW; 2. Alvaro Bautista (E); 3. Danilo Petrucci (I), beide Ducati; 4. Scott Redding (GB), BMW; 5. Andrea Iannone (I), Ducati. – **Superpole-Rennen:** 1. Nicolo Bulega (I), Ducati; 2. Alex Lowes (GB), Kawasaki; 3. Petrucci; 4. Redding; 5. Xavi Vierge (E), Honda. – **Rennen 2:** 1. Bulega; 2. Petrucci; 3. Garrett Gerloff (USA), BMW; 4. Lowes; 5. Van der Mark. – **WM-Stand:** 1. Toprak Razgatlioglu (TR), BMW, 365 Punkte; 2. Bulega, 310; 3. Bautista, 243; 4. Lowes, 235; 5. Petrucci, 10. – Ferner: 12. Dominique Aegerter (CH), Yamaha, 79.

Supermoto-SM, Bürglen TG

REVIVAL

Nach neun Jahren konnte das Supermoto im Beton- und Kieswerk in Bürglen mit dem SM-Finale wiederbelebt werden. Jannik Hintz feierte mit dem Sieg in Lauf 1 seinen vierten SM-Titel.

— Text und Bilder: Michael Dichtl/www.midi-pics.de

Auf staubiger und entsprechend rutschiger

Piste wurden die Trainings und Qualirennen am Samstag bei bestem Wetter ausgetragen. Da die schmale Startgerade nur Platz für 3 Fahrer nebeneinander bot, waren das samstägliche Zeittraining und das Quali-Rennen äusserst hart umkämpft. Rennfahrerlegende Simon Baumann (GasGas) zeigte

einen Bombenstart, musste sich am Ende aber mit Rang 2 hinter Titelverteidiger Jannik Hintz (Yamaha) begnügen. Dahinter setzte sich der noch immer blitzschnelle Gelegenheitspilot Stephan Züger (Yamaha) im Kampf um den letzten Platz in der ersten Startreihe knapp gegen Ex-Meister Raoul Tschupp (KTM) und Julien Haenggeli (Yamaha) durch. Hintz baute so seinen Vorsprung auf Tschupp auf 31 Punkte aus. Haenggeli lag nach seinem Plattschlag von Frauenfeld 44 Zähler zurück.

Hintz: Titel im Trockenen

«Ich hoffe, den Titel im ersten Rennen einfahren zu können, denn mir behagt die Piste nicht besonders. Sie ist teils echt gefährlich, und im steinigen Geländeteil holst du dir schnell einen Platten», wirkte der



Titelverteidiger Jannik Hintz konnte in der Schweiz seinen vierten Prestige-Titel einfahren.



Julien Haenggeli (77) konnte trotz seines Laufsiegs Raoul Tschupp (42) Rang 2 in der SMC nicht mehr entreissen.

Die 43-jährigen Oldies Stephan Züger (66) und Simon Baumann (verdeckt) kämpften noch wacker ganz vorne mit.

Die Meister v.l.: Sandra Schumacher (Minibike 160 Ladies), Rolf Forrer (Quad), Jay-Colin Ingold (S2), Mattia Wildi (Minibike 190), Sascha Kaufmann (Minibike 160), Tanja Kellenberger (S5), Cornel Grab (S4), Jannik Hintz (S1) – es fehlt David Cort-hésy (Senior).

Titelverteidiger am Sonntag skeptisch. Doch dann lief alles zu seinen Gunsten: Bei noch trockenem Wetter musste der Allgäuer Ingenieur nur beim Start Baumann den Vortritt lassen, erkämpfte sich rasch die Führung und einen beachtlichen Vorsprung, den er perfekt verwaltete. Mit dem Laufsieg verbuchte er seinen insgesamt vierten SM-Titel. Während Baumann mit plattem Hinterrad ausfiel, lagen Urgestein Züger und Haenggeli voll im Clinch, wobei sich der Romand in der letzten Runde knapp durchsetzte. Im Kampf um Rang 4 behauptete sich Luca Maldoff (Husqvarna) stark vor Randy Götzl (Yamaha) und Tschupp, der ausgangs Geländeteil durch einen Sturz zurückgeworfen worden war.

Plattfuss verhindert Doppelsieg

Bei leichtem Regen zog Hintz in Rennen 2 vom Titelgewinn beflügelt auf nasser Fahrbahn vorne weg. Dahinter lieferten sich Züger und Haenggeli einen heissen Zweikampf vor Tschupp, Alex Zanetta (KTM), Maldoff und dem früh zurückgefallenen Baumann.

Und dann bewahrheiteten sich Hintz' Befürchtungen: In der Schlussphase rollte der Meister mit plattem Hinterrad aus. Haenggeli setzte sich nach unzähligen Angriffen gegen Züger durch und holte sich den Sieg. Hinter dem Freiburger musste sich Züger zuletzt breit machen, um die stark drängelnden Tschupp, Zanetta, Götzl und Baumann hinter sich zu halten. Tschupp verteidigte mit Platz 3 in Rennen 2 knapp seinen zweiten Rang im SM-Schlussklassement, das der vorzeitige Meister Hintz (356) vor Tschupp (336), Haenggeli (332), Götzl (297) und Zanetta (241) dominiert. Zum Saisonabschluss verabschiedete sich Götzl: «Ich war 19 Jahre erfolgreich dabei – jetzt ist Schluss!» Ganz kann sich der 31-Jährige allerdings nicht vom Motorsport trennen: «Ich bestreite zum Plausch dann Töffli-Rennen.»

SUPERMOTO-SPLITTER

S2 (CHALLENGE) — Mit einem Laufsieg und einem dritten Rang sicherte sich das derzeit wohl grösste Nachwuchstalente, Jay-Colin Ingold (Yamaha), den Titel. Den Tagessieg kassierte Gastfahrer Yannick Raschle. In der SM klassierte sich hinter dem 14-jährigen Meister und Joao Rebelo der letztjährige S4-Champion Nick Gräzer (alle Yamaha).

+++

S4 (PROMO) — In Bürglen machte Robin Baumgartner (KTM) fette Beute: Mit dem Punktemaximum von 62 Zählern verbesserte er sich noch auf den zweiten Rang in der SM. Dass sich Konstanz auszahlt, bewies der letztjährige S5-Meister Cornel Grab (21): Der Yamaha-Akteur war nur in Moncalieri (I) siegreich und sicherte sich doch den S4-Titel. Youngster Lenny Mark (KTM) sicherte sich punktgleich mit Baumgartner SM-Bronze.

+++

S5 (FUN) — Wie erwartet behielt Tanja Kellenberger (KTM) die Nerven und sicherte sich mit Köpfchen fahrend die Meisterschaft als erste Frau in der Geschichte des Supermotos. Den Tagessieg holte sich hochverdient Luca Baumann (Husqvarna) vor Gastfahrer Marcel Kunz und Elektroracer Thomas Widmer (Stark).

+++

SENIOR — Mit zwei Laufsiegen sicherte sich der Jurassier David Cort-hésy (Kawasaki) den Tages- und Meisterschaftssieg. Erneut gab der Innerschweizer Markus Barmettler mit Zügers Leihbike (Yamaha) eine sehr gute Figur ab: Der Treppenbauer gewann den Vizetitel vor Simon Mark (KTM) und Ex-Strassenrennfahrer Philipp Reichen (Husqvarna). Grosses Pech hatte Titelverteidiger Peter Fischer (TM), der nach einem Sturz am Sonntag nicht mehr antreten konnte.

+++

QUAD — Den Tagessieg bei den Vierrädern entführte Brendan Dolo nach Belgien. Titelverteidiger Rolf Forrer (41) liess sich nach den mitreissenden Duellen von Frauenfeld in Bürglen auf keine Spielchen mehr ein, verwaltete sein Punktekonto mit zwei sicheren zweiten Plätzen und liess sich erneut zum Schweizermeister kürten. Hinter Forrer und Dolo sicherte sich in der SM trotz verletzungsbedingter Abwesenheit Alfred Wolber (60) die Bronzemedaille. Alle Medaillen-Gewinner gingen auf RST-Yamahas auf Punktejagd.



MXGP of Switzerland, Frauenfeld TG



Jeremy Seewer (91) blühte in Frauenfeld von den Fans angefeuert zu Höchstleistungen auf und legte sich mit Weltmeister Jorge Prado (1) an.

MX-MEKKA

Der MXGP of Switzerland war ein Volksfest und bot alles von brütender Hitze bis zur Schlamm Schlacht. Dabei wurde packender Rennsport auf höchstem Niveau geboten, und ganz vorne dabei war Jeremy Seewer.

— Text: Tobias Kloetzli — Fotos: Kloetzli, Kawasaki

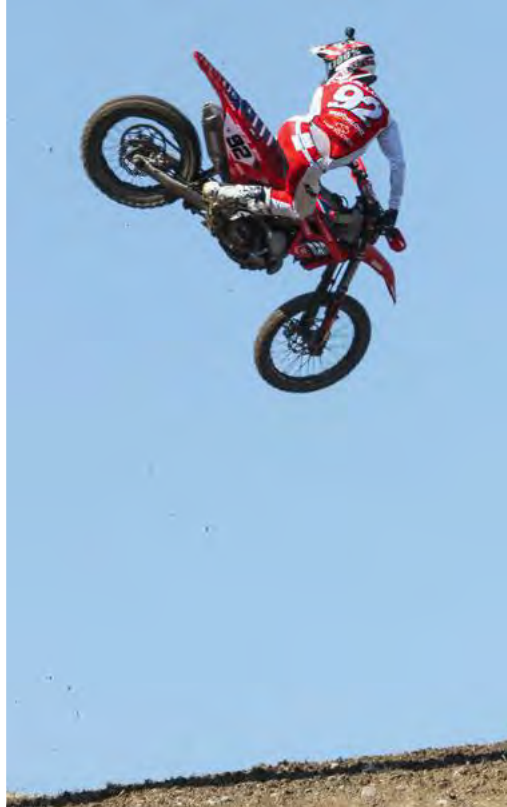
Den 200. Grand Prix in Folge bestreift der Schweizer Jeremy Seewer exakt am MXGP of Switzerland. Dieses Jubiläum unterstreicht die einzigartige Konstanz und Zuverlässigkeit von Seewer. «Toll, diesen Meilenstein vor dem Schweizer Publikum feiern zu können. Was zählt, sind jedoch Podestplätze und Siege», erklärte der fünffache Vizeweltmeister, der erst kurz vor dem Heim-GP von seiner Rekordmarke erfuhr. Mit Podestplätzen harzte es 2024 noch – der dritte Platz in Maggiora (I) war diesbezüglich der bisher einzige Erfolg von Seewer.

Dass er diese Saison nicht ganz vorne mitmischen konnte, liegt einerseits am Wechsel zu Kawasaki, auf deren Werksmaschine sich Seewer noch immer nicht zu 100 Prozent wohlfühlt, aber auch daran, dass die WM-Spitze mit den Multichampions Tim Gajser

(Honda), Jorge Prado (GasGas) und Jeffrey Herlings (KTM) derzeit unglaublich stark fährt – quasi in einer eigenen Liga. Doch Seewer zeigte sich im Vorfeld des MXGP of Switzerland zuversichtlich, es, mit der Unterstützung seiner Fans, dennoch aufs Podium zu schaffen.

Seewer kämpft um die Führung

Dass der 30-Jährige in Frauenfeld gut drauf war, zeigte er am Samstag bei brütender Hitze eindrücklich: Mit der drittbesten Zeit sowohl im Freitaining als auch im Zeittraining mischte sich der WM-Fünftplatzierte unter die Weltmeister. Im Quali-Rennen reihte sich der Zürcher Unterländer sogar direkt an zweiter Position hinter Ruben Fernandez (Honda) ein. Seewer bedrängte den Spanier, stürzte nach zwei Runden aber. «Ich versuchte, die Spitze zu übernehmen und habe dabei ein wenig zu sehr gepusht, sodass in einer Kehre die Rille weggebrochen ist», erklärt er das Missgeschick. Doch Seewer rappelte sich auf, reihte sich als Siebter wieder ein und kämpfte sich in der Folge bis auf Position 5 vor. Nur ein kleiner Schnitzer vereitelte die finale Attacke des Lokalmatadors auf den viertplatzierten Maxime Renaux (Yamaha).



Guillod: Startcrash!

Der Romand Valentin Guillod (Honda) hatte in den Trainings ebenfalls vorn mitgemischt, stürzte im Quali-Rennen aber im Gerangel der ersten Kurve. Er nahm das Rennen als Letzter wieder auf und kämpfte sich im 40-köpfigen Feld stark bis auf Rang 11 vor. Guillod: «Die Stimmung hier ist einfach fantastisch! Sie hat mir bei der Aufholjagd sehr geholfen.»

Kevin Brumann (Husqvarna), der dritte Schweizer Stammfahrer in der MXGP-Klasse, war im Quali-Rennen gut vom Gatter weggekommen, in der ersten Kurve aber weit herausgedrängt worden und aus den Top-30 gefallen. Der 20-Jährige kämpfte sich schliesslich aber noch bis auf Rang 18 vor.

Seewer unter den Weltmeistern

Nachdem den Fahrern am Samstag die Hitze zu schaffen gemacht hatte – Guillod: «Es war noch heisser als in Indonesien!» – waren es am Rennsonntag die Streckenbedingungen, denn in der Nacht und am Morgen hatte es geregnet. Es war schmierig, schlammig und die Rillen wurden immer tiefer – die Piste war definitiv selektiv!

Beim Start zu Rennen 1 hatte sich Renaux durchgesetzt, wurde aber noch in der ersten Runde vom späteren Sieger Gajser von der Spitze verdrängt. Seewer hatte sich als Fünfter eingereiht, verbesserte sich noch in der ersten Runde auf Position 4, drängte hinter Prado und knöpfte dem Weltmeister Rang 3 ab. Herlings war es, der den Schweizer wieder aus den Top 3 verdrängte. Doch als Renaux allmählich nachliess, knackte Seewer die Abwehr des Franzosen. Prado gab sich zuletzt nochmals einen Ruck und bezwang Seewer, der mit Rang 4 hinter den drei Titelanwärtern das Podest um 1,3 Sekunden verpasste.

In Rennen 2 kämpfte sich Seewer in den ersten Kurven bis auf Rang 4 hinter Renaux, Prado und Romain Febvre (Kawasaki) vor. Doch noch in den ersten Runden verdrängten die nicht optimal gestarteten Cracks Gajser und Herlings den Schweizer auf die sechste Position. Beide zogen schliesslich auch am zwischenzeitlichen Leader Prado vorbei, womit zuletzt wieder die Top 3 der WM auf dem Podest standen. Seewer kämpfte sich am durchgereichten

Valentin Guillod (92) hatte kein Glück bei den Starts, zeigte aber jeweils beeindruckende Aufholjagden.



Die Live-Übertragung im Fernsehen hat uns sicherlich 5000 oder mehr Zuschauer gekostet.»

WILLY LÄDERACH
OK-PRÄSIDENT

SPORTSPLITTER

16 000 ZUSCHAUER — Die Besucherzahlen in Frauenfeld blieben klar unter den Erwartungen. Brütende Hitze mit Temperaturen über 30 °C am Samstag sowie eine verregnete Nacht und unsichere Wetterprognose für den Sonntag hielten viele davon ab, nach Frauenfeld zu pilgern. Mit 16 000 Besuchern blieb der Event, obwohl sichtlich mehr Aufwand betrieben wurde, klar unter den Vorjahreszahlen (28 000). OK-Präsident Willy Läderach schrieb die enttäuschenden Zahlen neben dem Wetter aber auch der live Übertragung auf SRF2 zu: «Diese Tatsache hat uns sicherlich 5000 oder mehr Zuschauer gekostet», erklärte der 83-Jährige.

+++

480 HELFER — Neben dem Tross von Promotor Infront und der FIM waren im OK-Team 480 Helfer im Einsatz, darunter auch Sportler, wie die Strassenrennsport-Nachwuchshoffnungen Levin und Lenox Phommara, die Parktickets verkauften.

+++

MXON — In Frauenfeld wurde die Vorselektion für das Team Schweiz am MX der Nationen vom 5./6. Oktober in Matterley Basin (GB) bekanntgegeben. Jeremy Seewer (30) und Valentin Guillod (31) waren für die Klassen MXGP und Open gesetzt. Für die MX2-Klasse wurden Kevin Brumann (20), Arnaud Tonus (33) und Nico Greutmann (20) nominiert. Obwohl die Umfragen für Greutmann sprachen, wurde schliesslich zugunsten von Tonus entschieden.

+++

DOMI AEGERTER gab in Frauenfeld mit Rennfahrern wie Tom Lüthi, Mat Rebeaud oder Supermoto Weltmeister Marc-Reiner Schmidt Autogramme. Der Superbike-WM-Pilot, 1999 selbst Junioren-Motocross-Meister, konnte sich seinen Fans auf einer Ehrenrunde auf der WM-Strecke mit seinem Crosstoff präsentieren.

+++

LORIS FREIDIG (Husqvarna) trat in Frauenfeld in der Königsklasse MXGP an, wurde beim Start zum Quali-Rennen aber in einen Sturz verwickelt und brach sich das Schlüsselbein.

+++

THOMAS OECHSLIN hätte als bester Schweizer in der MX2-SM (P2) – der Titel ging vorzeitig an den Belgier Nick Triest – eine Wildcard für die MX2-WM erhalten. Oechslin fährt aber einen 250er-Zweitakter und die sind in der MX2-WM nicht erlaubt, weshalb er in der Klasse EMX250 antrat.

+++

MIKE GWERDER wollte in der MX2-WM antreten, der Zürcher Unterländer musste aber wegen einer Verletzung passen, womit in dieser Klasse kein Schweizer vertreten war. Die Laufsiege gingen an WM-Leader Kay de Wolf und Simon Längenfelder. Hauptattraktion war aber Liam Everts, der nach frühen Zwischenfällen in beiden Rennen packende Aufholjagden zeigte und die Plätze 2 und 5 einfuhr.

Renaux vorbei auf Position 5 und versuchte in der Schlussphase, Febvre Rang 4 streitig zu machen. Sein finaler Angriff wurde aber durch einen Über- rundeten vereitelt. Im MXGP Klasselement verpasste Seewer das Podest, war einmal mehr «best of the rest» und rückte auch im WM-Zwischenklassement auf Rang 4 vor. «Das war ein sehr gutes Wochen- ende», strahlte Seewer. «Ich konnte meine Ge- schwindigkeit deutlich erhöhen. Nur das letzte Quäntchen fehlte noch fürs Podium. Die Schweizer Fans waren wie immer supercool. Sie unterstützten mich bei jedem Wetter und geben mir viel Energie.»

Guillod: Kein Glück mit den Starts

Beim Start zu Rennen 1 war Guillod nicht optimal weggekommen und verlor in der ersten Kurve wei- tere Plätze. Doch der 31-Jährige schlug sofort ein hohes Tempo an und drängte in der Schlussphase am Hinterrad des siebtplatzierten Glenn Coldenhoff (Fantic), fand aber keinen Weg vorbei. Mit Rang 8 war er aber einmal mehr der beste Fahrer aus einem Privatteam.

Der Start zu Rennen 2 gelang Guillod eine Spur besser, er reihte sich etwa um Position 15 ein. Doch noch in der ersten Runde passierte es: «Wegen einer Kollision bin ich übel abgefliegen und in der Strecken- begrenzung gelandet. Von ganz hinten konnte ich mich mit der Unterstützung der Fans aber wieder bis auf Position 11 verbessern und bin mit meiner Lei- stung sehr zufrieden», erklärte der unermüdliche Guil- lod, der sich so Rang 9 im Tagesklassement sicherte.



Für Kevin Brumann (84) war der HeimGP atembe- raubend. Der 20-Jährige kämpfte stark und punktete in beiden Rennen.

Brumann: Viele Überholmanöver

Mit einem auf dem Startgatter ausbrechenden Hin- terrad war Brumann in Rennen 1 als letzter wegge- kommen, kam aber bereits als 26. aus der ersten Runde zurück und holte sich mit Rang 18 schliesslich noch zwei WM-Punkte. Rennen 2 gestaltete sich ähnlich, denn der Aargauer kam erneut nicht optimal aus den Startlöchern, verbesserte sich anschliessend aber stark bis auf den 15. Platz. Brumann: «Die Atmo- sphäre mit den Fans hier war atemberaubend. Es ist schön, zuhause zu fahren! Ich konnte konstant stark fahren und bin mit meiner Leistung zufrieden.» Für 2025 steht wieder ein Teamwechsel an. Gespräche mit einer Werksmannschaft laufen bereits!

EM: Oppliger, Greutmann, Diserens & Co. – starke Schweizer!

Im Rahmenprogramm des MXGP wurden am Samstag und Sonntag EM-Läufe der 125er und 250er ausgetragen. Und auch hier sorgten Schweizer für Hochspannung.



EMX125 — Ryan Oppliger (15) hat bereits drei SM- Titel auf dem Konto, auf das er 2023 zudem den französi- schen 85er-Titel und Rang 5 in der Junior-WM buchen

konnte. Aktuell führt der KTM-Pilot den ADAC Junior 85 Cup an. In Frauenfeld sorgte er im ersten EMX125-Rennen für Aufsehen: Das Nachwuchstalent buchte den Holeshoot und setzte sich gleich einige Meter ab. «Ich bin super weggekommen, zog sofort rüber und war vorne», strahlte der Romand. «Nach einigen Runden unterlief mir ein Fehler und ich fiel auf Position 3 zurück. Ich fuhr richtig schnell, schneller als sonst und das war wohl etwas zu viel ...», Oppliger stürzte und kam als 13. ins Ziel. Im verregneten zweiten Rennen missglückte der Start, Oppliger kehrte erst als 25. aus der ersten Runde zurück und musste schliesslich frühzeitig aufgeben.

SM-Pilot Nyron Polsini (GasGas) be- legte am Samstag Rang 29 und schied am Sonntag aus.

EMX250 — Der 20-jährige Nico Greut- mann (Husqvarna) führt den ADAC MX Youngster Cup überlegen an und ist Sechster des EMX250-Zwischenklas- sements. Von Startposition 4 wurde der Schaffhauser beim Start zu Rennen 1 auf Position 15 verdrängt, kämpfte sich aber stark durchs Feld bis auf Position 4 vor. Greutmann knöpfte sich den Dritten vor, stürzte dann aber und wurde schliesslich Siebter. Im Sonntagsrennen fuhr er nach besserem Start erneut auf Position 3, fiel beim Überwinden aber wieder auf Rang 4 zurück. Greutmann: «Schade, dass es nicht ganz aufs Podest gereicht hat, doch zuhause mein bisher bestes Ergebnis ein- zufahren, war super.»

Luca Diserens (Honda) fuhr in Rennen 1 von Position 22 schnell auf Rang 5 vor, verausgabte sich dabei aber zu sehr und fiel wieder bis auf Rang 12 zurück. Im Schlammrennen von Sonntag fuhr er trotz Zurückhaltung auch bald an fünfter Posi- tion, stürzte dann aber und wurde Neun- ter. «Beim ersten EM-Einsatz in die Top 10 zu fahren, ist super und gibt mir viel Ver- trauen, in der SM weiter vorzurücken», erklärte der SM-Dritte vor dem Finale in Roggenburg (Bericht Seite 72). Dort ist



Nico Greutmann (36) kämpfte ums Podest und Luca Diserens (200) war kurz Fünfter.

Thomas Oechsli sein Hauptkonkurrent. Der Innerschweizer und sein Zwillingenbru- der Samuel (beide Husqvarna) verpassten am Samstag die Punkteränge knapp (P21/ P23). Am Sonntag fuhr Thomas bis zu einem Sturz stark in den Top 10 und punk- tete schliesslich mit Rang 14. Zufrieden zeigte sich auch Samuel, der nach müssi- gem Start rasch auf Position 13 vorfahren konnte, durch Stürze aber auf Rang 16 zurückfiel und wie sein Bruder erste EM- Punkte einfahren konnte.

Der 19-jährige Arthur Steffen (Honda) punktete bei seiner EM-Premiere am Samstag mit Rang 19, wurde am Sonntag aber nicht gewertet.

SM-Piloten an der WM

Unter den SM-Piloten, die mit einer Wildcard antraten, stach erwartungsgemäss der langjährige WM-Pilot und aktuelle Schweizermeister Arnaud Tonus (Yamaha) hervor. Der Genfer reihte sich beim Start zu Rennen 1 um Position 25 ein, fuhr stark und kämpfte sich bis auf Rang 15 vor. In Rennen 2 gelang dem 33-Jährigen der Start besser und er arbeitete sich zwischenzeitlich bis auf Position 13 vor. «Nach etwa 15 Minuten hatte ich jedoch keine Energie mehr. Die Intensität im MXGP ist sehr hoch, also entschied ich mich, etwas Tempo rauszunehmen.» Der frisch gebackene Familienvater fiel sechs Plätze zurück, verbesserte sich zuletzt aber wieder auf Rang 17 und punktete damit erneut.

Der Liechtensteiner Luca Bruggmann (GasGas) wurde in Rennen 1 mit Rang 26 nur einmal überrundet, während Alessandro Contessi (Kawasaki) mit Rang 27 und Nicolas Bender (Husqvarna) mit Rang 30 zuletzt zwei, beziehungsweise drei Runden Rückstand auf die Spitze hatten. Bei den SM-Piloten ging es auch mehr ums MXGP-Erlebnis als ums Resultat. In Rennen 2 schied Bruggmann aus, Bender sicherte sich Rang 23 und Contessi fuhr auf den 25. Platz.

Der MXGP of Switzerland war sportlich definitiv ein Erfolg, mit einigen Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr. Hoffen wir, dass die Rahmenbedingungen nächstes Jahr besser passen, sodass der Schweizer Grossanlass auch finanziell erfolgreich durchgeführt werden kann.

Bericht von den MXGP Türkei und China sowie die Resultate von Frauenfeld auf Seite 72. ■



Der Schweizer Meister und langjährige MXGP-Pilot Arnaud Tonus hat den Speed noch, konnte ihn aber nicht zwei Rennen durchziehen.



Für die übrigen SM-Piloten wie Alessandro Contessi (949) galt es auch einfach den MXGP-Einsatz vor grossem Publikum zu geniessen und aufzupassen, dass man den Spitzenkämpfern nicht in die Quere kam.

Gautschi: Sieg gegen grossen Namen



Supermotard-Ikone Beat Gautschi (#62) vor William Rubio (#48).

Supermoto Revival, Villerancher-de-Rouergue (F) —

Alain Blanchard machte sich in den 90ern als Promotor des aufkommenden Supermotard-Sports einen Namen. In der von ihm organisierten französischen Meisterschaft waren Stars wie die Brüder Stéphane und Boris Chambon, Thierry Van den Bosch, Eddy Seel oder eben auch der Aargauer Beat Gautschi gross geworden. Nun wollte Blanchard die Euphorie von damals neu aufleben lassen und lud die Stars von früher zu einem Super-

motard-Revival. All die grossen Idole von früher kamen, mit dabei auch der MOTO.CH-Testfahrer und Schweizer Supermotard-Pionier Beat Gautschi. Der inzwischen 61-jährige Gautschi hatte sich zu diesem Zweck von einem Freund seines Sohnes eine Supermoto-Husqvarna ausgeliehen. Um vor dem Rennen einige Runden mit der 450er-Husky gefahren zu sein, machte Gautschi auf dem Weg nach Südfrankreich Halt bei der Piste von Sundgau Kart. Gautschi: «Dort schliff ich mir am Morgen bei zwei Stürzen den kleinen Finger und die Lederkombi an.» Am Mittag ging es weiter nach Villerancher und Gautschis Partnerin nähte die Kombi auf den folgenden 850 km im Auto wieder zusammen.

«Obwohl es regnete, war die Stimmung super: Full House und eine Riesenshow», schwärmte Gautschi, der in der Klasse über 56 Jahre gegen Fahrer wie Gilles Salvador, Eddy Seel, Patrick Demaria, William Rubio oder Laurent Pidoux antrat. «Im ersten Training klassierte ich mich auf Position 2 hinter Rubio. Im Zeittraining fuhr ich die Bestzeit und im Halbfinale konnte ich sofort die Führung übernehmen und sie bis ins Ziel verteidigen», war Gautschi selbst überrascht.

Im Finale setzte sich Rubio beim Start vor Gautschi durch. Gautschi: «Hinter mir haben die Verfolger schon gedrückt, ich hörte ständig eine Zweitakt-Kawasaki (Red.: Vincent Genre) drängen. Ich musste vorbei! Doch dann würgte Rubio den Motor ab, und die Sache hatte sich damit erledigt.» Gautschi setzte sich an der Spitze ab. «Als es ans Überrasunden ging, war der Vorsprung wieder weg — es gab keine blauen Flaggen.» Gautschi gab nochmals alles, verteidigte seine Führung bis ins Ziel und feierte schliesslich den Sieg im ersten Supermard-Revival. «Es war super-cool, ein Riesenerfolg! Super war auch, wieder mit all den Fahrern von früher Supermotard zu fahren. Es war wie ein grosses Familientreffen», schwärmt Gautschi. Und alle Beteiligten drängten bei Blanchard bereits auf eine Wiederholung des Revivals. Und Gautschi selbst? Blut geleckt? «Ich bin ja ein 63er-Jahrgang. Also wäre es schon schön, mit 63 Jahren nochmals anzutreten und den Senioren-Titel in der Supermoto-SM einzufahren. Und beim Superbiker in Mettet will ich auch nochmals aufs Podest!» — TK



Sieger Beat Gautschi, Verfolger Vincent Genre und der drittplatzierte Patrick Demaria (6).

Márquez siegt – Turbulenzen im Titelkampf

MotoGP — Marc Márquez war der dominierende Mann in Aragón (E), sicherte sich im Qualifying überlegen die Poleposition und triumphierte mit klaren Siegen sowohl im Sprint als auch im Rennen. Nach drei Jahren Durststrecke konnte der achtfache Weltmeister auf Ducati erstmals wieder siegen. Weltmeister Francesco Bagnaia (Ducati) startete neben Pedro Acosta (GasGas) von der dritten Position. Sein Startplatz war nach den nächtlichen Regenfällen dreckig und noch nass, sodass er beim Start zum Sprint einige Plätze verlor. Der Weltmeister fand kein Gefühl fürs Vorderrad und wurde nur Neunter, während Titelkonkurrent Jorge Martin (Ducati) aus Reihe 2 Rang 2 vor Acosta einfuhr und sich die WM-Führung zurückholte. Auch beim Start zum Hauptrennen drehte Bagnaia's Hinterrad durch, weshalb er fünf Plätze verlor. Während

Marc Márquez überlegen führte, hatte Bagnaia bereits zum drittplatzierten Alex Márquez (Ducati) aufgeschlossen, als der wegen eines Fehlers fast von der Piste abkam. Bagnaia zog vorbei, doch der Spanier kehrte auf die Ideallinie zurück und räumte Bagnaia ab. Acosta erbt Rang 3 hinter Martin, der in der WM seinen Vorsprung auf 23 Punkte ausbaute.

Im Heimrennen in Misano (I) sicherte sich der angeschlagene Weltmeister zwar die Poleposition, doch WM-Leader Martin übernahm aus Reihe 2 im Sprint gleich die Führung, schüttelte Bagnaia zuletzt ab und baute seinen Vorsprung mit dem Sieg auf 26 WM-Punkte aus. Im Rennen setzte sich Bagnaia beim Start vor Martin durch. Als erste Regentropfen fielen, steuerte Martin die Box an und wechselte auf Regenreifen. Bagnaia blieb wie viele andere draussen und behielt recht, denn



Bild: Reinhold Trescher

sogleich hörte es wieder auf zu regnen – Martin musste erneut an die Box, um das Motorrad zu wechseln und kam mit Runnenrückstand zurück. An der Spitze war Marc Márquez nicht mehr aufzuhalten und sicherte sich vor Bagnaia und Enea Bastianini (Ducati) einen weiteren Sieg. Martin holte sich mit Rang 15 nur einen Punkt, wodurch Bagnaia wieder bis auf 7 Punkte zum Spanier aufschloss. —TK

Aragón (E), Sprint: 1. Marc Márquez (E); 2. Jorge Martín (E), beide Ducati; 3. Pedro Acosta (E), GasGas; 4. Alex Márquez (E), Ducati; 5. Miguel Oliveira (P), Aprilia — **Rennen:** 1. Marc Márquez; 2. Martin; 3. Acosta; 4. Brad Binder (ZA), KTM; 5. Enea Bastianini (I), Ducati. — **Misano (I), Sprint:** 1. Martin; 2. Francesco Bagnaia (I); 3. Franco Morbidelli (I), beide Ducati; 4. Bastianini; 5. Marc Márquez. — **Rennen:** 1. Marc Márquez; 2. Bagnaia; 3. Bastianini; 4. Binder; 5. Marco Bezzecchi (I), Ducati. — **WM-Stand:** 1. Martin, 312; 2. Bagnaia, 305; 3. Márquez, 259; 4. Bastianini, 250; 5. Binder, 161.



Bild: Reinhold Trescher

Marc Márquez (93) ist wieder ein Siegertyp und der Titelkampf zwischen Jorge Martin (89) und Francesco Bagnaia (1) birgt unglaubliche Spannung. Bilder: Reinhold Trescher

Ogura: WM-Führung

Moto2-WM — Ein weiteres Debakel erlebte WM-Leader Sergio Garcia in Aragón (E), wo der Spanier nicht auf Touren kam: Startplatz 28 und frühzeitige Rennaufgabe. Sein Verfolger in der

WM, Boscoscuro-Teamkollege Ai Ogura, der in Österreich die Hand gebrochen hatte, fuhr immerhin Rang 8 ein. So war es Jake Dixon, der sich im Führungskampf gegen Tony Arbolino durchsetzte. Deniz Öncü (alle Kalex) stand mit dem einsamen dritten Rang wie Arbolino erstmals diese Saison auf dem Podest. Ogura erkämpfte sich in Misano den Sieg vor Aron Canet und Arbolino. Der Japaner übernahm damit die WM-Führung von Garcia, der nicht über Rang 12 hinaus kam. —TK

Aragón (E): 1. Jake Dixon (GB); 2. Tony Arbolino (I); 3. Deniz Öncü (TR), alle Kalex; 4. Alonso Lopez (E), Boscoscuro; 5. Manuel Gonzalez (E), Kalex. — **Misano (I):** 1. Ai Ogura (J), Boscoscuro; 2. Aron Canet; 3. Tony Arbolino (I), Kalex; 4. Gonzales; 5. Dixon — **WM-Stand:** 1. Ogura, 175 Punkte; 2. Sergio Garcia, Boscoscuro, 166; 3. Joe Roberts (USA), Kalex, 133; 4. Lopez, 130; 5. Dixon, 130.



Bild: Reinhold Trescher

Sieger Ai Ogura wird 2025 eine MotoGP-Aprilia fahren und ist neuer Moto2-Leader.

Piqueras erster Sieg

Moto3-WM — In Aragón (E) wurde WM-Leader David Alonso mit Gripproblemen Vierter, während José Antonio Rueda vor Collin Veijer seinen ersten Sieg feierte. Trotz doppelter Long-Lap-Penalty fuhr der 17-jährige Rookies-Cup-Sieger Angel Piqueras in Misano (I) seinen ersten Sieg ein. Alonso folgte mit einer Sekunde Rückstand auf Rang 9. —TK

Aragón (E): 1. Jose Antonio Rueda (E), KTM; 2. Collin Veijer (NL), Husqvarna; 3. Luca Lunetta (I), Honda; 4. David Alonso (COL), CFMoto; 5. Joel Kelso (AUS), KTM – ferner: 27. Noah Dettwiler (CH), KTM. — **Misano (I):** 1. Angel Piqueras (E), Honda; 2. Daniel Holgado (E), GasGas; 3. Ivan Ortola (E), KTM; 4.3 Taiyo Furusato (J), Honda; 5. Veijer. – ferner: 20. Dettwiler. — **WM-Stand:** 1. Alonso, 246; 2. Holgado, 176; 3. Ortola, 173; 4. Veijer, 173; 5. David Muñoz (E), KTM, 117 – ferner: 25. Dettwiler, 2.



Bild: Reinhold Trescher

Sieger Angel Piqueras (17) kam nur dank Rookies-Cupsieg schon in die WM.

Prominente Ausfälle und ein Schweizer Titelgewinn

87. Bol d'Or, Le Castellet (F) —

Vor 71 000 Zuschauern begann das Finale der Langstrecken-WM für das Schweizer Bolliger Endurance Team mit einem Paukenschlag, der an die Substanz ging. Im freien Training brachte eine Mistral-Böe ihren spanischen Fahrer Pedro Romero am Ende der Start-Ziel-Gerade zu Fall. Beim üblen Sturz brannte die Kawasaki ab und wurde vollkommen zerstört.

Beim Start zum 24-Stunden-Rennen übernahm das französische Tati-Team (Honda), in dem Randy Krummenacher antritt, die Führung. Probleme mit dem Schaltgestänge und ein Sturz von Krummenacher — der Schweizer kam zu Fall, als ihm das Benzin in der letzten Kurve vor der Boxeneinfahrt ausging — warfen das Team zurück. Am Sonntagmorgen dann das Aus durch Motorschaden.

Kevin Bolliger und sein Team fuhren die ersten Stunden noch in den Top-10, doch Probleme mit dem Kettenspanner warfen sie immer wieder zurück. Nach neun Stunden brachte der Portugiese Alex Toledo die Kawasaki mit einem rie-



Alex Toledo des Schweizer Bolliger Teams, das mit Motorschaden aufgeben musste.

sigen Loch im Motorengehäuse zur Box. Trotz Ausfall holte sich das Schweizer Team Rang 6 im WM-Schlussklassement.

Das französische Team National Motos (Honda) mit den Schweizern Sébastien und Valentin Suchet reiste als Leader des Superstock-Weltcups an. Diverse Probleme warfen es aber weit zurück. Mit Rang 17 konnten die Schweizer mit dem Franzosen Guillaume Raymond als zehntes Superstock-Team schliesslich doch noch knapp den Weltcup-Sieg feiern.

Ganz vorn war das Weltmeisterteam YART mit Bridgestone-Reifen, die sich aufgelöst und deren Teile die Yamaha

beschädigt hatten, früh weit zurückgefallen. SERT (Suzuki) konnte sich unterdessen auf Rang 1 festsetzen und mit Gregg Black, Etienne Masson und Dan Linfoot den Bol d'Or-Sieg und den Weltmeistertitel feiern. Platz 2 im Rennen ging an das belgische KM99-Team (Yamaha) mit den Fahrern Florian Marino, Randy De Puniet und Jérémy Guaroni. Teamchef Mario Kupper hatte sich als langjähriger Mechaniker im Bolliger Team das nötige Rüstzeug geholt. YART musste sich mit den Fahrer Niccolò Canepa, Marvin Fritz und Karel Hanika im Rennen mit Rang 3 begnügen und fiel in der WM auf Rang 2 vor das BMW-Werksteam zurück.

Die Westschweizer Samuel Trueb und Gregory Monay kamen mit dem Franzosen Marc Miralles im französischen Team Mana-au Competition (Honda) zum Einsatz und holten sich den 13. Schlussrang.

Noan Vasta (24) aus Châtel St. Denis FR kann sein erstes Langstrecken-Rennen als geglückt abbuchen. Ohne Stürze und technische Probleme reichte es zum 16. Schlussrang. — NIKLAUS RÄZ



Randy Krummenacher stürzte mit der Tati-Honda, als der Vortrieb wegen Benzinmangel nachliess. Nach gutem Start folgte der Ausfall mit Motorschaden.



V.l.n.r.: Das National Motos-Team mit Guillaume Raymond, Teamchef Stéphane Haddadj und den Schweizern Valentin und Sébastien Suchet sichert sich den Endurance-Weltcup 2024.

Dettwiler schöpft Vertrauen

Moto3-WM — Der 19-jährige Moto3-Rookie Noah Dettwiler (KTM) kannte Aragón (E) bereits aus der Junioren-WM, doch die Piste wurde neu asphaltiert und war noch schmutzig. Nach Rang 26 am Freitag beeindruckte der Schweizer Supermoto-Youngster-Meister am Samstag auf nasser Piste mit einer starken Pace und beendete das zweite Zeittraining auf dem starken elften Platz. Aufgrund langsamerer Rundenzeiten als am Freitag musste er dennoch ins Q1, wo der Basler lange um den Einzug ins Q2 kämpfte, sich aber schliesslich mit Startposition 20 begnügen musste. Dettwiler: «Es fühlte sich an wie beim Flat-Track. Trotzdem machten wir einen guten Job. Es gab eine Menge Stürze!» Dettwiler selbst fing einen heftigen Highsider sturzfrei ab.

Trotz nasser Stellen rückten fürs Rennen am Sonntag alle auf Slicks aus. Dettwiler kam als 18. aus der ersten Runde zurück, verbesserte sich rasch bis auf Position 16, verlor durch einen Fehler aber den Anschluss zur Gruppe und musste sich mit Rang 17 begnügen. Dettwiler: «Das war eines der schwierigsten Rennen meiner bisherigen Karriere. Aber ich hatte endlich eine starke erste Runde. Wir haben als Team einen tollen Job gemacht!»

In Misano war Dettwiler gesundheitlich nicht fit und kämpfte sich durchs Wochenende: «Ich wollte einfach nur ins Ziel kommen und so viele Informationen wie möglich für das nächste Rennen hier in zwei Wochen mitnehmen.» Mit Platz 20 verlor er 27 Sekunden auf die Punkteränge. — TK



Noah Dettwiler schildert Tom Lüthi den wilden Rutscher, den er abfangen konnte.

Spannung im Kampf um die Verfolgerplätze

Motocross-SM, Roggenburg BL —

Nach der wetterbedingten Absage der Inter-Rennen in Linden BE war in der MX-Masters-Klasse für Arnaud Tonus (Yamaha) mit einem Vorsprung von 43 Punkten die Titelverteidigung nur noch Formsache. Verfolger Loris Freidig musste mit 30 Punkten Vorsprung auf Nicolas Bender (beide Husqvarna) nach seinem Schlüsselbeinbruch am MXGP of Switzerland (Bericht ab Seite 66) hingegen um Rang 2 bangen. Doch der Emmentaler hatte sich von der OP gut erholt und übernahm in Rennen 1 gleich die Führung vor Robin Scheiben (GasGas) und Tonus, während Bender auf Position 7 aus Runde

1 zurückkehrte. Freidig verteidigte die Führung gut 20 Minuten, musste dann aber Tonus ziehen lassen. Der Genfer sicherte sich mit dem Sieg den Titel erneut, während Freidig mit Rang 2 vor Scheiben definitiv SM-Zweiter war. Bender brachte mit Platz 4 SM-Rang 3 ins Trockene. Mit Tonus vor Freidig und Bender bestätigten in Rennen 2 die Top-3 ihre Platzierungen im SM-Schlussklassement. Dort zogen in Roggenburg Ramon Keller (KTM) mit den Plätzen 7 und 4, Scheiben (P3/P5) und Alessandro Contessi (Kawasaki, P23/P10) an Luca Bruggmann (GasGas), der mit einer Daumenverletzung fehlte, vorbei und verwiesen ihn in der SM auf Rang 7.

In der MX2-Klasse war dem Belgier Nick Triest (Honda) mit 52 Punkten Vorsprung der Titel mit der Rennabsage in Linden bereits sicher. Im Kampf um SM-Rang 2 steckte jedoch noch viel Spannung: Luca Diserens (Honda) drängte 9 Punkte hinter Zweitaktпилот Thomas Oechslin (Husqvarna), hatte beim MXGP of Switzerland in der EMX250-Klasse stark aufgetrumpft und dort den Innerschweizer bezwungen. In Roggenburg schien die Rechnung zunächst aufzugehen. Diserens zog in Rennen 1 mit dem Tageslizenzierierten Bradley Mesers (KTM) am Heck vorne weg, während Oechslin nur gerade auf Rang 14 aus Runde 1 kam. Diserens verteidigte die Führung, bis er zwei Runden vor dem Ziel mit technischem Problem ausrollte. Mesers holte sich den Sieg vor Ludovic Macler (Kawasaki) und Meister Triest. Oechslin baute seinen Vorsprung mit Rang 8 weiter aus. Cyrill Elsener (KTM) führte Rennen 2 lange an, wurde dann aber von Mesers und Triest, der den Sieg knapp vor dem Holländer einfahren konnte, auf Rang 3 verwiesen. Thomas Oechslin sicherte sich mit Rang 7 den Vizemeistertitel, während Yann Crnjanski (Yamaha, P4/P4) sich SM-Rang 3 mit nur gerade einem Punkt Vorsprung auf Oechslins Zwillingsbruder Samuel (Husqvarna, P7/P6) sicherte. Diserens, der in Rennen 2 nicht mehr antrat, rutschte auf SM-Rang 5 ab. —TK



Arnaud Tonus (4) wird als MX-Masters-Meister gefeiert, Loris Freidig (31) ist Vizemeister und Thomas Oechslin (24) ist in der MX2-Klasse als Vizemeister bester Schweizer.

Seewer: Kawasaki-Sieg und Ducati-Vertrag

MXGP — Im türkischen Afyonkarahisar war Jeremy Seewer (Kawasaki) im Qualirennen Sechster geworden und legte in Rennen 1 einen sauberen Start-Ziel-Sieg hin. «Ich war selbst überrascht, denn die ersten Drei sind diese Saison so schnell. Sie zu schlagen, ist enorm schwierig. Ich war entspannt und konnte mit der Strecke spielen. In der ersten Hälfte des Rennens habe ich gepusht, dann aber in den Cruise-Modus gewechselt», erzählt Seewer, der den Sieg vor Maxime Renaux (Yamaha), Jorge Prado (GasGas) und Tim Gajser (Honda) einfahren konnte, stolz. In Rennen 2 fiel Seewer im Startgerangel aus den Top 10, arbeitete sich aber bis auf Rang 6 vor und holte sich so den dritten Platz auf dem MXGP-Tagespodest – Jeffrey Herlings (KTM) belegte trotz eines Sturzes in Rennen 1 mit Rippenbrüchen noch die Plätze 10 und 4.

Im Vorfeld des China-GPs wurde endlich auch offiziell bestätigt, dass Seewer 2025/26 auf dem neuen Desmo-Crosser von Ducati antreten wird. Wegen einer Taifun-Warnung wurde das Programm komprimiert und auf ein Qualirennen verzichtet. Seewer gelang in Rennen 1 der



Jeremy Seewer fuhr in der Türkei seinen ersten Sieg für Kawasaki ein und wird 2025/2026 auf Ducati antreten.

Holeshot. 30 Minuten hielt er sich in den Top-5, wurde in den letzten beiden Runden aber durch ein Problem auf Rang 10 durchgereicht. Prado verdrängte mit Rang 2 hinter Febvre WM-Leader Gajser von der Tabellenspitze. Der Slowene war nach Stürzen nicht über Rang 17 hinausgekommen. Auch zu Rennen 2 war Seewer gut gestartet, wurde aber noch in der ersten Runde in einen Massensturz verwickelt und schied aus. Prado baute seine WM-Führung mit einem Star-Ziel-Sieg

vor Gajser und Febvre auf 7 Punkte aus. Vor dem WM-Finale in Spanien schloss Febvre bis auf 32 Punkte zum viertplatzierten Seewer auf. —TK

Frauenfeld TG, Rennen 1: 1. Tim Gajser (SLO), Honda; 2. Jeffrey Herlings (NL), KTM; 3. Jorge Prado (E), GasGas; 4. Jeremy Seewer (CH), Kawasaki; 5. Maxime Renaux (F), Yamaha – ferner: 8. Valentin Guillod (CH), Honda; 15. Arnaud Tonus (CH), Yamaha; 19. Kevin Brumann (CH), Husqvarna; 26. Luca Bruggmann (LIE), GasGas; 27. Alessandro Contessi (CH), Kawasaki; 30. Nicolas Bender (CH), Husqvarna. — **Rennen 2:**

1. Gajser; 2. Herlings; 3. Prado; 4. Romain Febvre (F), Kawasaki; 5. Seewer. – ferner 11. Guillod; 15. Brumann; 17. Tonus; 23. Bender; 25. Contessi. — **Afyonkarahisar (TR), Rennen 1:** 1. Seewer; 2. Renaux; 3. Gajser; 4. Andrea Bonacorsi (I), Yamaha – ferner: 14. Guillod; 19. Brumann. — **Rennen 2:** 1. Prado; 2. Gajser; 3. Herlings; 4. Febvre; 5. Glenn Coldenhoff (NL), Fantic; 6. Seewer – ferner: 13. Guillod; 18. Brumann.

— **Shanghai (CN), Rennen 1:** 1. Febvre; 2. Prado; 3. Herlings; 4. Ruben Fernandez (E), Honda; 5. Coldenhoff – ferner: 10. Seewer; 12. Guillod; 15. Brumann. — **Rennen 2:** 1. Prado; 2. Gajser; 3. Febvre; 4. Herlings; 5. Jan Plancar (SLO), KTM – ferner: 11. Brumann; 14. Guillod; 21. Seewer. — **WM-Stand:** 1. Prado, 943; 2. Gajser, 936; 3. Herlings, 895; 4. Seewer, 643; Febvre, 611 – ferner: 9. Guillod, 359; 27. Brumann, 63; 40. Tonus, 10.

Maurer: «20 km/h fehlen»

IRRC Frohburg (D) — Nachdem Meisterschaftsleader Come Geenen (BMW) in Horice (CZ) schwer gestürzt und mit gebrochener Hüfte im Titelkampf ausgefallen war, reiste David Datzer (BMW) mit fünf Punkten Vorsprung auf Titelverteidiger Lukas Maurer (Yamaha) zum Finale in Frohburg (D). Nach dem Qualifying erklärte Maurer: «Ich werde alles geben, um den Titel zu verteidigen, aber realistisch gesehen, fehlen mir gegen die BMWs 20 km/h Topspeed.» Nach dem Drama vom Samstag — bei einem Unfall verletzte sich Luca Salvatori tödlich — wurden am Sonntag dennoch die Rennen gestartet. In Rennen 1 setzte sich Maurer beim Start durch, wurde auf der ersten Geraden aber wieder überholt. Mit vollem Einsatz kam er auf der Bremse wieder vorbei, machte beim wiederholten Mal aber einen Fehler, klassierte sich als drittschnellster IRRC-Pilot und verlor auf Datzer weitere neun Punkte. Für Rennen 2 kam der



Road-Racing Titelverteidiger Lukas Maurer kämpfte bis zuletzt, hatte aber kein Glück.

erhoffte Regen. Maurer fuhr lange auf Rang 2 hinter Gastfahrer Erno Kostamo (BMW) verlor zuletzt mit einem Motorschaden aber noch einen Platz. Das änderte am Titelduell nichts mehr, denn Datzer fuhr kontrolliert Rang 6 und damit den IRRC-Titel 2024 ein. — TK

Rossés 15. Titelgewinn

Enduro-SM — Bereits vor dem Saisonfinale in Ériz-la-Petite (F) konnte Titelverteidiger Jonathan Rossé (Yamaha) seinen insgesamt 15. Schweizer Meistertitel einfahren. Der Romand blieb auch beim achten Rennen ungeschlagen und siegte vor Vizemeister Luc Hunziker (Beta) und Loris Gaillard (KTM).

Bei den Inter-Junioren reichte Achille Borloz (KTM) Rang 2, um den Titel mit einem Punkt Vorsprung auf Sieger Silvan Ming (Honda), der in Vouziers (F) einen Nuller verbucht hatte, einzufahren.

In der National Open-Klasse reichte Rick Flückiger (TM) Rang 3 hinter Sieger Tom Pitussi (KTM) und Tristan Neukomm (Beta), um den Titel ins Trockene zu bringen.

Mit einem weiteren Sieg fuhr Marc Blättler (KTM) den National Junior Open-Titel ein.

Bei den Senioren legte Alex Dänzer (Beta) einen starken Schlusspurt hin und feierte mit dem vierten Sieg in Folge den SM-Titel.

Meister Rossés Vater Jean-Daniel Rossé (Yamaha) fuhr bei den Veteranen einen weiteren Titel ein. — TK

Jonathan Rossé blieb auch dieses Jahr ungeschlagener Enduro-Meister.



Lenox Phommara fühlt sich besser denn je und punktete in Jerez.

Phommara: Punkte!

JuniorGP, Jerez (E) — Nach Rang 18 und einem Sturz im Rookies Cup in Aragón (E) setzte sich Lenox Phommara (KTM) beim Saisonfinale in Misano (I) in Rennen 1 in der Gruppe im Kampf um Rang 16 durch. In Rennen 2 verpasste der 17-Jährige die Punkteränge um lediglich 0,108 sec. Der Cup-Sieg ging an den Spanier Brian Uriarte. Phommara beendete den Cup mit 5 Punkten auf dem 26. Rang. In der Folgeweche war Phommara im JuniorGP in Jerez (E) am Start, wo er in Rennen 1 mit Rang 17 die Punkteränge knapp verpasste. In Rennen 2 erkämpfte er sich die Führung in der Verfolgergruppe und sicherte sich mit Rang 14 zwei weitere Punkte in der Junior-Moto3-WM. «Leider verlor ich früh den Anschluss zur Spitze, hatte dann aber ein hohes Tempo hingelegt und gute Positionskämpfe. Das zeigt mir, dass ich so weit bin, auch weiter vorn mitzukämpfen und gibt mir viel Zuversicht für die nächsten Rennen», zeigte sich Phommara zufrieden. — TK

SPORTSPLITTER

ALESSANDRO BINDER (15) hatte im Northern Talent Cup (NTC) wiederholt vorne mitgemischt, beim Saisonfinale auf dem Nürburgring (D) aber kein Glück: «Nach gutem Start gab es direkt vor mir einen Sturz, bei dem ich über das liegende Motorrad sprang», erklärte Binder, der sturzfrei weiterfahren konnte.

Doch der 250er-Honda-Motor wurde beschädigt und verendete in der letzten Runde. In Rennen 2 kämpfte der Aargauer in der Führungsgruppe, musste dann aber mit defekter Schaltung aufgeben.

+++

LEVIN PHOMMARA (16) schloss am NTC-Finale auf dem Nürburgring (D) in Rennen 1 von Position 18 bis zur Gruppe, die um Rang 3 kämpfte, auf, stürzte aber in der letzten Runde. Nach einer starken Aufholjagd brachte Phommara in Rennen 2 Rang 7 ins Ziel.

+++

MAXIME SCHMID (17) verpasste im R7-Cup auf dem Nürburgring den Sieg um lediglich 0,5 Sekunden und musste sich mit Rang 4 begnügen. Im Cup hat er beim Finale in Hockenheim (D) vom 21./22. September nur noch theoretische Chancen auf den Sieg. Auf den Viertplatzierten hat der Romand ein Polster von nur noch 10 Punkten.

+++

NICO GREUTMANN (20) musste im ADAC MX Youngsters Cup den Titelgewinn vertagen: In Jauer (D) konnte der Husqvarna-Pilot nach schlechtem Start Platz 9, in Rennen 2 nach einem Sturz Platz 6 und in Rennen 3 den Sieg einfahren. Somit reist der Schaffhauser mit 56 Punkten Vorsprung als Leader zum Finale vom 21./22.9. in Holzgerlingen (D).

An der 250er-EM in Afyonkarahisar (TR) klassierte sich Greutmann im Zeittraining auf Position 11, doch schied er in Rennen 1 auf Position 14 aus. In Rennen 2 war Greutmann früh in die Top-10 vorgerückt, musste sich nach Zwischenfällen aber mit Rang 13 begnügen.

+++

RYAN OPPLIGER (15) konnte im ADAC MX Junior Cup 85 in Jauer (D) seine Führung vor dem Finale auf 44 Punkte ausbauen und steht kurz vor dem Cupsieg.

VORSCHAU HEFT 12/2024, ERSCHEINT AM 18. OKTOBER

CFMoto 450MT gegen Royal Enfield Himalayan 450: Mit den Budget-Reiseenduros von der Schweiz in die Enduro-Ferien nach Kroatien und zurück.



Im Sattel der MT-09 testen wir das neue, automatisierte Schaltgetriebe von Yamaha (Y-AMT). Technische Spielerei oder zukunftsweisende Entwicklung?



Wie schneidet die Kawasaki Ninja 7 Hybrid, der erste echte Hybrid-Töff, im Praxistest ab? Auf dem Programm stehen City, Landstrassen und Sport.



Generationenwechsel im Schweizer Töff-Fachhandel. Problemstellung, Herausforderungen, Expertenstimmen und Tipps.

Alle Angaben der Vorschau ohne Gewähr

«KREUZUNG BITTE FREIHALTEN»

— Text: Dimitri Hüppi



MIT
SCHARFEM
BLICK



Die Ausfahrt am Milchbuck-Tunnel in Richtung Zürich-City. Der weisse Maserati steht hier so in der Kreuzung, dass er die Linksabbieger blockiert.

Ob es noch grün oder schon gelb war, als der weisse Maserati die Ampel am Ausgang des Zürcher Milchbuck-Tunnels passierte, spielt keine Rolle für diese Momentaufnahme. Entscheidend ist der Fakt, dass dieses Auto so auf dem linken Fahrstreifen Richtung City zu stehen kommt, dass es diejenigen blockiert, die links zum Milchbucktunnel abbiegen wollen. Und zwar länger als ein paar Sekunden, so dass die Linksabbieger ihre Grünphase ungenutzt lassen müssen. Und damit alle am Lichtsignal weiter hinten Wartenden wohl ebenso.

Wer schon einmal in den USA Motorrad oder Auto gefahren ist, wird bemerkt haben, dass dort an (grossen) Kreuzungen Schilder angebracht sind, auf denen steht «DO NOT BLOCK INTERSECTION» – auf Deutsch: «Kreuzung nicht blockieren».

In der Schweiz brauchen wir solche Hinweise nicht, oder?

Angesichts des immer grösseren Verkehrsaufkommens wäre eine entsprechende Signalisation vielleicht auch hierzulande gar keine schlechte Idee mehr. Genauso wie die (immer noch zu selten anzutreffenden) Schilder, die bei Spurreduktionen beidseits an das Prinzip «Reissverschluss (mit Toleranz)» erinnern. Ob sich alle daran halten? Aber zumindest könnten mehr positiv formulierte Hinweise (z.B. «Kreuzung bitte freihalten») – als Ergänzung zur Überzahl an Verboten und Einschränkungen – die Chance auf ein netteres Miteinander auf unseren Strassen sowie auf besseren Verkehrsfluss erhöhen.

25 JAHRE MOTO SPORT

50 Jahre lang wurde Moto Sport Schweiz veröffentlicht, ehe es zusammen mit dem Schwesterblatt TÖFF-Magazin in MOTO.CH aufging. Zur «Halbzeit», also nach 25-jährigem Bestehen, erschien eine MSS-Jubiläumsausgabe.

Im Sommer 1997 wurden 25 Jahre Moto Sport Schweiz gefeiert, wobei die damalige Redaktion einen umfangreichen Rückblick aufbereitet hatte. Doch bevor wir gemeinsam zurückblättern, muss man sich bewusst sein, warum und in welchem Umfeld MSS überhaupt entstanden

ist. 1972 in der Schweiz Töfffahren, das hiess: kein Tempolimit ausserorts, kein Fahrschulobligatorium, keine 125er-Pflichtsaisons, aber horrend hohe Versicherungsprämien. Gleichzeitig war die Renaissance des Motorrads gerade von den USA nach Europa über-

geschwappt. Wobei sich der Boom auch im Schweizer Motorradsport niederschlug. Für die rasch wachsende Schweizer Töffszene wollte MSS-Gründer Peter Althaus ein Sprachrohr schaffen, was ihm und seinen Mitstreitern definitiv gelungen ist. Hier nun einige Schlagzeilen aus der MSS-Pionierzeit. 1972: «Verbandsstreit FMS gegen SAM», «Der Stern von Bruno Kneubühler geht auf», erster MSS-Reisebericht. 1973: Tempo 100 ausserorts (Erdölkrise). 1974: Jacques Cornu debütiert in Strassen-SM, Honda bringt die Gold Wing, 130 auf Autobahnen. 1975: Neues MSS-Layout, Test Norton Commando 850. — DC

Die Jubiläumsausgabe 28/1997 war am goldenen Querbalken zu erkennen, der normalerweise jeweils blau war.

Hochkonjunktur: Links, der für heutige Verhältnisse gigantische Neubau der Zweirad Sport Kung AG in Nänikon ZH. Suzuki bewarb die TL1000S, deren V2 in seinen Grundzügen in der V-Strom auch heute noch im Einsatz ist.



IMPRESSUM

REDAKTION
Redaktion MOTO.CH
Baslerstrasse 60, 8048 Zürich
T +41 58 344 98 98
www.moto.ch
moto@galliedia.ch

**CHEFREDAKTOR/
PUBLIZISTISCHER LEITER**
Lic. phil. Daniele Carrozza

REDAKTION
Tobias Kloetzli (Co-Chefredaktor),
Lic. phil. Dimitri Hüppi,
B.A. Patrick Schiffmann
(Co-Leitung Digital),
Roger Sperandio

FREIE MITARBEITER
Ulf Böhringer, Imre Paulovits,
Hanspeter Küffer, Daniel Riesen,
Markus Lehner, Beat Gautschi,
Peter Studer

FOTOGRAFEN
Oskar Moyano, Michele Limina

GRAFIK UND PRODUKTION
Armin Heinzer, Barbara Märkli

VERLAG
Galliedia Fachmedien AG
Baslerstrasse 60, 8048 Zürich
T +41 58 344 98 98
www.galliedia.ch

VERLAGSMANAGER
Guido Käppeli
guido.kaeppli@galliedia.ch

**LEITUNG MEDIENBERATUNG
PRINT / ONLINE**
Peter Spycher
peter.spycher@fachmedien.ch
T +41 58 344 98 11

**ANZEIGENVERWALTUNG /
ANZEIGENANNAHME**
Luca Finadri
moto-ch@fachmedien.ch
T +41 44 928 56 39

DRUCK
Galliedia Print AG
Burgauerstrasse 50, 9230 Flawil

ERSCHEINUNGSWEISE
52. 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@galliedia.ch

AUFLAGE (WEMF 2022/2023)
Druckauflage 14 700 Ex.
Verbreitete Auflage 9797

**WEITERE TITEL DER
GALLIEDIA GROUP AG**
TIR transNews, Organisator,
Marketing & Kommunikation,
Immobilien Business,
Management & Qualität,
AutoSprint,
SicherheitsForum, Safety-Plus

gedruckt in der
schweiz

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