

MOTORCYCLE TESTS 2023

by Klaus Nennewitz

2023/XX

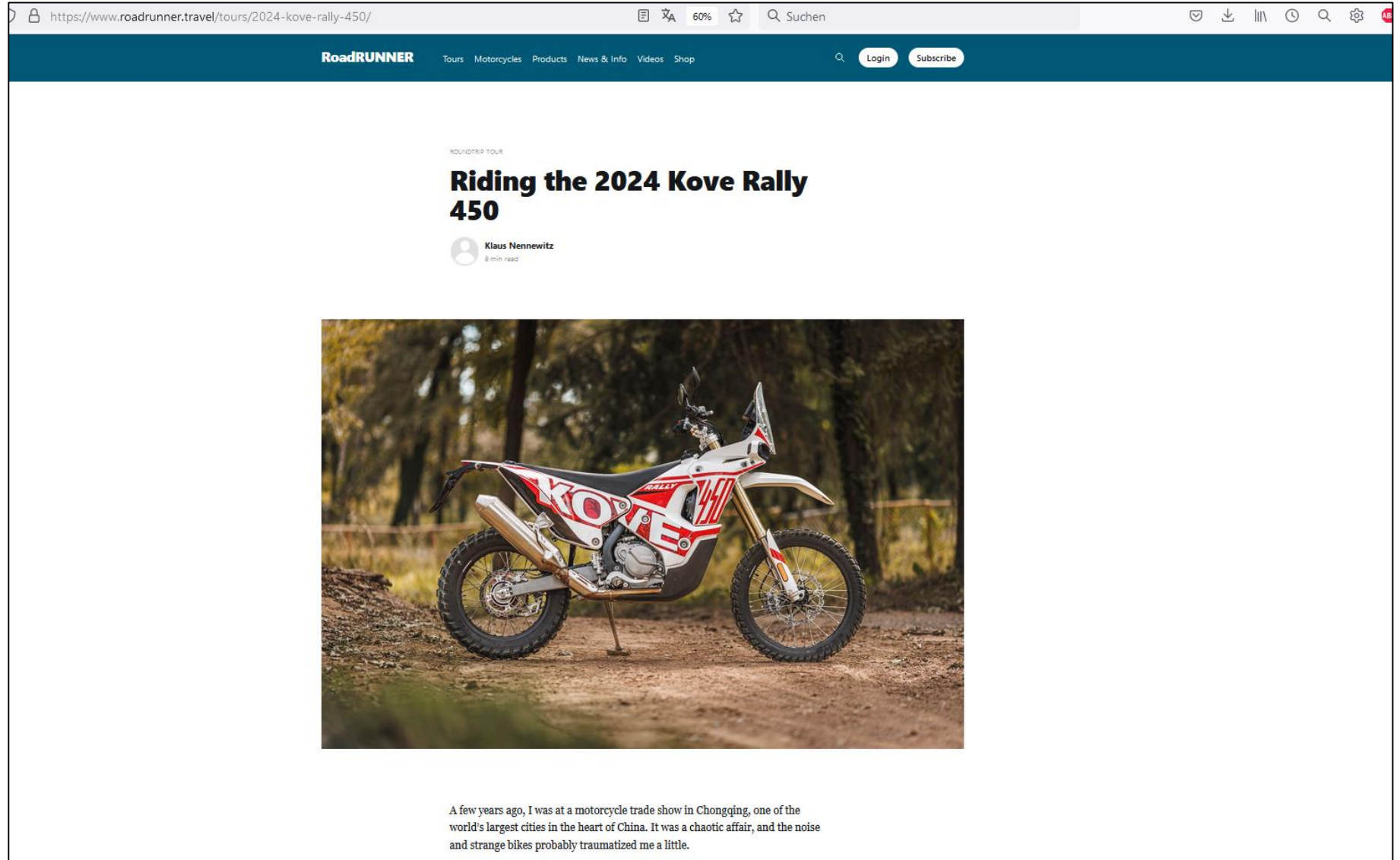
Motorcycle test

Kove 450 Rally

RoadRUNNER website

USA

November 2023



The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.roadrunner.travel/tours/2024-kove-rally-450/>. The browser's address bar shows a 60% zoom level and a search bar with the text 'Suchen'. The website's header is dark blue with the 'RoadRUNNER' logo and navigation links for 'Tours', 'Motorcycles', 'Products', 'News & Info', 'Videos', and 'Shop'. There are also 'Login' and 'Subscribe' buttons. The main content area features the text 'SOULTRIP TOUR' above the title 'Riding the 2024 Kove Rally 450'. Below the title is the author's name 'Klaus Nennowitz' and a small profile picture, with '8 min read' underneath. A large, high-quality photograph of a white and red Kove Rally 450 motorcycle is centered on the page. The motorcycle is parked on a dirt path in a wooded area. Below the image, there is a short paragraph of text: 'A few years ago, I was at a motorcycle trade show in Chongqing, one of the world's largest cities in the heart of China. It was a chaotic affair, and the noise and strange bikes probably traumatized me a little.'

2023/XX

Motorcycle test

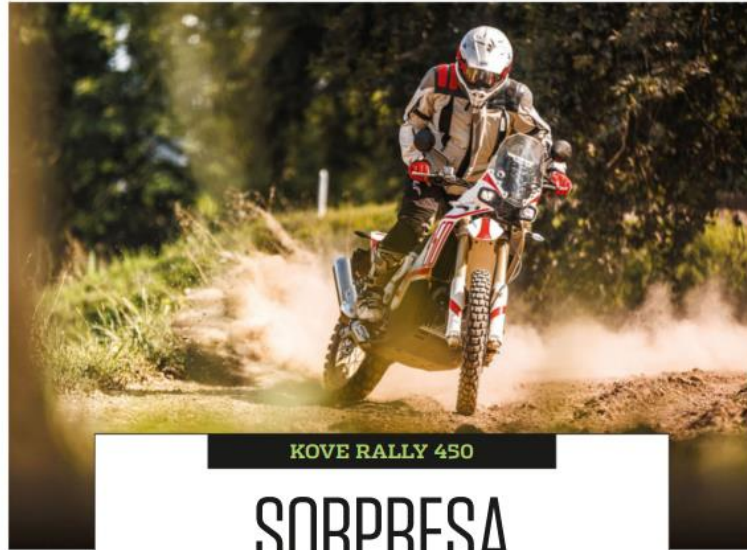
Kove Rally 450

MOTOCICLISMO magazine

Spain

2 pages November 2023

PRUEBA



KOVE RALLY 450

SORPRESA

UNA MOTO "DAKAR" HOMOLOGADA, FABRICADA EN CHINA, A UN PRECIO ASEQUIBLE. ¿UN SUEÑO? LO QUE LLEVAMOS AÑOS ESPERANDO DE LA INDUSTRIA EUROPEA NOS LO OFRECE KOVE, CON EL SELLO Y LA CERTIFICACIÓN DE LAS TRES MOTOS QUE CORRERON Y QUE LLEGARON A META EN EL ÚLTIMO DAKAR 2023.

TEXTO: KLAUS NENNEWITZ. FOTOS: MASSIMO DI TRAPANI.

La Kove 450 Rally pone el dedo en la llaga. Sobre todo por el precio que será de unos 8.990 euros de la versión básica, que parece gemela de la KTM Rally Replica 2015, el año de la última victoria de Marc Coma en el Dakar sudamericano. De repente, la idea de correr "a la africana" en las pistas de grava locales se transforma en un espectáculo asequible, porque el billete para despegar ya no cuesta más de 30.000 euros como para una KTM, y ni siquiera 16.000 euros para una Fantic Replica. Pero, ¿será fiable? ¿La habrán probado como es debido? Ese motor, ¿cómo funcionará? Preguntas legítimas para una moto que viene desde China. Una primera respuesta puede leerse en la clasificación final del último Dakar: el equipo Kove llevó a la meta a tres pilotos "novatos": Sunier Sunier (27º), Deng Liansong (44º) y Fang Mingji (54º). Kove forma parte de Tibet New Summit Motor Co., Ltd., un fabricante de motos a

gran escala que se dedica a la investigación y el desarrollo, la producción y la venta de muchos tipos de motos, scooters, ATV y bicicletas eléctricas. La empresa se fundó en el Tibet en 1994 con el renombrado título de "Primera motocicleta de China", y ahora tiene su sede en la región de Chongqing, una de las ciudades más grandes del mundo situada en el suroeste de China. En 2017, puso en marcha la nueva fábrica de Kove y hoy cuenta con más de 600 empleados con una integración vertical muy importante: componentes estratégicos como bastidores, motores, escapes y depósitos de gasolina se fabrican internamente. Estrategia ganadora, como nos ha enseñado KTM.

BUEN RITMO
Los ingenieros de Kove han hecho un buen trabajo en la acústica del sistema de admisión y escape: las emisiones sonoras son aceptables para una moto que se va a

utilizar en off road. El rendimiento del motor es decente para un monocilíndrico de 450 cc, pero yo no lo llamaría "de carreras". Está bien para una moto ligera de aventura y resulta suficiente para poner la moto de lado en pistas de tierra aunque no esté a la altura de una Fantic Rally o una KTM 450. El par

TODO EL MUNDO HABLA DE LA KOVE RALLY. GENERA MUCHA EXPECTACIÓN POR SU PRECIO/RENDIMIENTO



El bastidor es de tubo de acero ovalado siguiendo una forma de diamante y con doble cuna inferior cerrada. El subchasis es el depósito plástico trasero portante (15 litros) sobre el que descansa el sillín.

Los dos depósitos delanteros son de 7 litros cada uno. Los soportes del depósito son ajustables y para desmontarlos sólo necesitas una llave Allen de 6 mm, pero debe ser muy larga! El carenado se sujeta con 6 cierres rápidos.

La precarga y el freno hidráulico en compresión y rebote son ajustables en la horquilla de 48 mm y el amortiguador está conectado por bieletas al basculante de aluminio fundido.

El motor es de Zongshen y usa un cárter similar al de la Fantic Caballero 500, pero con su propia unidad de combustión con dos árboles de levas en cabeza. Rinde 51 CV a 9.500 rpm.



La instrumentación TFT es de 5". Muestra mucha información con datos sobre el trayecto, el consumo... Para desconectar el ABS se necesitan 6 toques de 2 botones en la pila (izquierda). Sería mejor disponer de un solo botón para ello.

motor a bajas revoluciones es bueno, al acelerar se nota un aumento del ruido mecánico mientras que las vibraciones se mantienen siempre por debajo del umbral de molestia. A bajas revoluciones haría falta un mejor control del motor para una dosificación más fina. A veces, el motor responde con un ligero retraso al mando de gas y no de forma perfecta al conducir despacio por terrenos difíciles. El mismo margen de mejora se encuentra también en los frenos, que podrían ofrecer una mayor sensibilidad y progresividad de frenada. En las pistas y caminos de la prueba, la Kove demuestra una manejabilidad digna de una moto ligera de enduro (peso en seco declarado: 145 kg). Aunque la placa superior de la horquilla está preparada para la instalación de un amortiguador de dirección tipo Öhlins, la moto mostró una estabilidad tranquilizadora ya de serie. Las suspensiones reaccionan bien a las asperezas de las pistas

de tierra, en cambio en la pista de cross llegan pronto al límite porque la progresividad y el freno hidráulico de esta versión "básica" no están realmente diseñados para este tipo de uso. En carretera se conduce bien y con seguridad gracias a la protección contra el viento y la ausencia de vibraciones, pero no nos esforzamos haciendo largos viajes a velocidades legales de 120 km/h. Hay que tener en cuenta que estamos probando la versión básica, es decir, la homologada Euro 5 que estará disponible en Europa a partir de diciembre, en España importada por Motos Bordo. No se trata de una réplica de la moto oficial del Dakar, por lo que monta neumáticos CST, también de origen chino, y con un perfil de trail mixto más que de enduro. La versión básica de la Kove 450 está pensada para ser una moto de aventura "fácil" y es una alternativa viable y mucho más barata que las bicilíndricas para los pilotos que hacen más off-road que carretera. La

monocilíndrica china se sitúa justo en el medio entre las motos tipo Honda CRF 300 y las grandes monocilíndricas del grupo KTM, aunque sin alcanzar el nivel de polyvalencia de estas últimas. La Kove se desenvuelve con más soltura fuera del asfalto pero el confort en carretera se resiente un poco. Así que para los traslados largos por carretera requiere un poco de paciencia. Aquellos que quieran utilizarla para participar en competiciones de Rally deberían plantearse sustituir el soporte de los instrumentos para montar un robusto soporte de roadbook. Cuando el CEO Zhang habla del plan quinquenal del programa rally raid del Dakar tras terminar en la primera participación, realizada con tres motos, situarse entre los veinte primeros en la segunda, la próxima de 2024, situarse entre los diez primeros en la tercera (2025), subir al podio en la cuarta (2026) y ganar el Dakar en la quinta (en 2027)... Tenemos que tomarte en serio. **M**



SUZUKI V-STROM 800 TECH // LIVEWIRE S2 DELMAR // KAWASAKI ZX-4RR

MOTOCICLISMO

BMW R 1300 GS

PRE SALÓN DE MILÁN

2842 414

AÚN PODÍA SER MEJOR

INFORME BOLSAS GLÁSICAS



COMPARATIVA TRAIL MEDIAS

HONDA XL750 TRANSALP // KTM 790 ADVENTURE SUZUKI V-STROM 800 DE // YAMAHA TENERE 700

SUPERPRUEBA

TRIUMPH STREET TRIPLE 765 RS

2023/XX

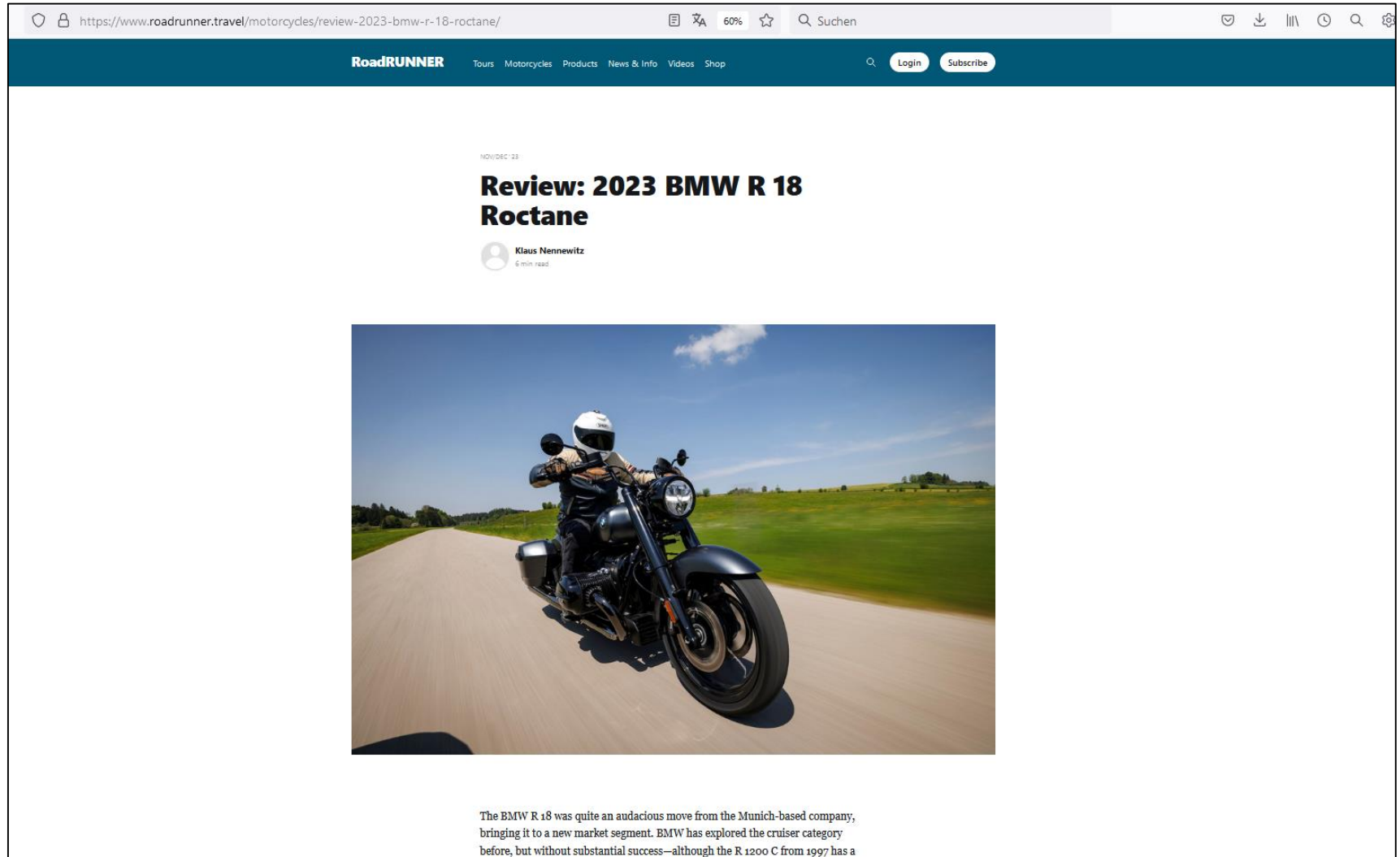
Motorcycle test

BMW R 18 Roctane

RoadRUNNER website

USA

December 2023



The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.roadrunner.travel/motorcycles/review-2023-bmw-r-18-roctane/>. The browser's address bar shows a 60% zoom level and a search bar with the text "Suchen". The website's header is dark blue with the "RoadRUNNER" logo and navigation links for "Tours", "Motorcycles", "Products", "News & Info", "Videos", and "Shop". There are also "Login" and "Subscribe" buttons. The main content area features a date "NOV/DEC '23" and the article title "Review: 2023 BMW R 18 Roctane" in large, bold black text. Below the title is the author's name "Klaus Nennewitz" and a small profile picture, with "6 min read" underneath. A large, high-quality photograph of a person riding a BMW R 18 Roctane motorcycle on a paved road through a green landscape is centered on the page. At the bottom of the article, the first line of text reads: "The BMW R 18 was quite an audacious move from the Munich-based company, bringing it to a new market segment. BMW has explored the cruiser category before, but without substantial success—although the R 1200 C from 1997 has a

2023/XX

Motorcycle test

BMW R 1300 GS

Road Trip magazine

France

7 pages, November 2023



TRAIL Road test

Fiche technique

BMW R 1300 GS

Moteur : Boxer bicylindre à double AGT

Cylindrée : 1300 cm³

Alésage x Course : 105,5 x 73 mm

Puissance : 145 ch à 7 500 tr/min

Couple : 140 Nm à 6 500 tr/min

Alimentation : Injection électronique

Boîte de vitesses : 6 rapports

Transmission secondaire : par arbre et cardan

Empattement : 1538 mm

Cadre : cadre principal et cadre arrière boulonnés, moteur porteur

Suspension AV : BMW Motorrad EVO Telelever, incision du guidon décapotée par un élément stabilisateur central, élé. 190 mm

Angle de tête de direction : 63,5°

Chassis : 112 mm

Suspension AR : BMW Motorrad EVO-Paralever, mono bras oscillant en aluminium coulé, roulements, de bras oscillant réglés transversalement, jambe de force centrale W10, pied-charge du ressort entièrement réglable, élé. 200 mm

Réservoir : 19 litres (dont 4 l de réserve)

Frein AV : double disque semi flottant, diamètre 320 mm, étriers de frein radiaux à 4 pistons

Frein AR : monodisque, diamètre 285 mm, étrier flottant à double piston

Pneu AV : 120/70 R19

Pneu AR : 170/60 R17

Garde au sol : 110 mm

Hauteur de selle : 850 mm

Poids secs pleins faits : 237 kg

Prix : 20 690 €

BMW R 1300 GS Nouvelle reine !

Pour sa nouvelle R 1300 GS, BMW n'a pas fait dans la demi-mesure. L'objectif avoué, développer une machine complètement nouvelle pour renforcer encore sa domination du marché du gros trail. Mais dans quelle mesure cette nouveauté est-elle réellement meilleure que le modèle précédent ? Verdict...

Par Klaus Nennenwitz - Photos Markus Jahn, Jörg Künste



2023/XX

Motorcycle test

Harley-Davidson Panameric

RoadRUNNER website

USA

November 2023

https://www.roadrunner.travel/motorcycles/review-2022-harley-davidson-pan-america-1250-special/ 40% Suchen


Special Cyber Monday: See Save 30% on 100 Subscriptions, 5000 Off Subscriptions, and up to 50% Off 500 Items [Learn More](#)

RoadRUNNER Tours Motorcycles Products News & Info Videos Shop Login Subscribe

MOTORCYCLE REVIEW

Review: 2022 Harley-Davidson Pan America 1250 Special

Klaus Nennwitz
8 min read



The first impression is always the most important, whether you're visiting your potential mother-in-law for the first time, going to a job interview, or seeing a brand new bike at a motorcycle show. The Harley-Davidson Pan America sure made an impression when it stood undisguised and naked in a glass box at the 2019 EICMA show in Milan, Italy.

Built with honest engineering, the bike was pleasingly proportioned and robustly knitted around the 1250cc Revolution Max engine. In 2021, the Motor Company's first adventure bike hit the showrooms, featuring a front fairing and headlight design like nothing before.

Some found the Pan America's style to resemble a knight's armor for the campaign against the top dog, the BMW GS series.

2023/XX

Motorcycle test

BMW R 1300 GS

Website

www.klaus-nennewitz.com

Germany

October 2023

The screenshot shows a web browser window displaying a blog post on the website 'Klaus Nennewitz'. The browser's address bar shows the URL 'https://www.klaus-nennewitz.com/blog'. The website's header includes the name 'Klaus Nennewitz' and navigation links for 'Start', 'Reports', 'My Bikes', 'Timeline', 'Blog', and 'Contact'. Below the header, there is a search bar and a button labeled 'Anmelden/Registrieren'. The main content area features a large photograph of a rider on a BMW R 1300 GS motorcycle. Below the image, the post is attributed to 'nennewitzracing' with a verified badge, dated '20. Okt. • 14 Min.'. The title of the post is 'Last Generation', and the text begins with 'Die neue BMW R 1300 GS ist ein komplett neues Motorrad und schickt sich an, die Saga des extrem erfolgreichen Premiumbikes und...'. At the bottom of the post, it shows '494 Ansichten' and '0 Kommentare', along with a heart icon and the number '2'.

2023/XX

Motorcycle test

Kove Rally 450

Roadbook Magazine

Italy

6 pages November 2023



SU STRADA

GATTA CI KOVE

La Kove 450 Rally è una moto da rally raid omologata per l'uso su strada, prodotta in Cina e commercializzata a un prezzo accessibile. L'azienda ha realizzato ciò che da anni aspettavamo dall'industria europea, con la certificazione del traguardo all'ultima Dakar in Arabia Saudita.

L'entusiasmo con cui è stata accolta la Kove 450 Rally si spiega con la sua presentazione a EICMA 2022, un'edizione segnata dall'assenza di alcune tra le maggiori Case, con poche vere novità. Da qui lo scalpore per l'entrata in scena di un'azienda cinese, fondata appena 6 anni fa dall'oggi trentaseienne CEO Zhang Xue e oggi operativa con più di 600

dipendenti. A emozionare c'è però il fatto che, con l'arrivo di Kove, correre "all'africana" sugli sterrati nostrani diventa uno spettacolo accessibile perché il biglietto da staccare non costa più gli oltre 30.000 euro della KTM, e nemmeno i 16.000 di una Fantic Replica. La Kove 450 Rally costa 8.990 euro nella versione base – che ricorda la KTM Rally

Replica del 2015, quella con cui Marc Coma vinse la Dakar sudamericana – e rende realizzabile il sogno adolescenziale di avere una vera moto da rally raid. Riguardo all'affidabilità di una moto fatta in Cina, la risposta è nella classifica finale dell'ultima Dakar, in cui i tre rookies del team Kove sono tutti arrivati al traguardo: Sunier Sunier (46°), Deng Liansong (67°) e Fang Mingji (77°).



di KLAUS NENNEWITZ



FOTO MASSIMO DI TRAPANI

KOVE 450 RALLY

2023/XX

Motorcycle test

Interview w Projectleader
BMW R 1300 GS

Mo Motorrad Magazin

Germany

1 page October 2023



INTERVIEW MIT JOCHEN BECK PROJEKTLEITER BMW R 1300 GS

Jochen Beck, Jahrgang 1970, zeichnet sich als Projektleiter verantwortlich für die brandneue BMW R 1300 GS. Seit 1998 arbeitet er bei BMW Motorrad und hat sich während 15 Jahren mit der Montage- und Werksprojektplanung der Motorräder im Berliner Motorradwerk beschäftigt. Über die Industrialisierung des ersten Wasserboxers kam er 2013 nach München und ist seitdem für die Entwicklung der GS zuständig. Bei der Pressevorstellung in Málaga war er mit uns auf dem neuen Motorrad unterwegs.

[MO] Jochen, wann kamen die ersten Ideen für eine Neukonstruktion der GS? Gab es einen Schlüsselmoment, vielleicht ausgelöst durch einen Wettbewerber?

[JOCHEN BECK] Wir betrachten den Wettbewerb schon immer, aber unabhängig davon macht man sich immer Gedanken, welche Innovationen man ins Fahrzeug bringen kann. Meistens ist man erstmal eingeschränkt, da es eine bestehende Architektur gibt, die man zwar verbessern oder überarbeiten kann, aber eben nicht revolutionieren.

Die Chance, etwas wirklich Neues zu machen, die habe ich nur, wenn ich so einem Bike eine neue Architektur gebe. Dazu sammeln wir die Themen und überlegen uns: Wo wollen wir hin, wieviel Leistung brauchen wir? Man könnte viel mehr machen, was aber nicht GS-spezifisch ist, weil bei der Maschine die Fahrbarkeit im Vordergrund steht. Deshalb haben wir schon die 1250er nicht auf Maximalleistung hin, sondern auf Fahrbarkeit mit der ShiftCam entwickelt. Bei der 1300er hatten wir dann die ShiftCam-Technologie schon, was uns neue Möglichkeiten bei der Motorgestaltung geboten hat. Die Positionierung der Maschine wurde lange diskutiert, wir wollten den Turnaround machen und weg von immer größer, schwerer, fetter. Natürlich sollte das Fahrzeug deutlich dynamischer werden, aber eben nicht mehr über die klassischen Attribute wie mehr Hubraum und mehr Leistung, sondern vor allem auch durch Reduzierung und Bauteilintegration. Dann haben wir das Ganze zusammengedampft, um das Maximum in einem beherrschbaren, handlichen und kleinen Motorrad zu bekommen.

[MO] Kann man sagen, von wem der Input dazu kam? Von den Technikern an der Basis, dem Management oder dem Marketing?

[JB] Wir sind ein Team von Experten, die die GS machen und sie verstehen, es ist ein iterativer Prozess, wo wir uns gegenseitig auch

Mister GS.
Jochen Beck ist GS-Mann durch und durch und seit einem Jahrzehnt Kopf des engagierten Projektteams



Natürlich sollte das Fahrzeug deutlich dynamischer werden, aber nicht nur über mehr Leistung, sondern vor allem über Reduktion

mit dem Vertrieb über Workshops abstimmen, und uns fragen: Will ich alles bewahren oder was möchte ich radikal ändern? Dann beginnt man, abzuwägen, was geht und wie man das Package mit der vorhandenen Technologie gestalten könnte, und man schaut, was es in der Vorentwicklung gibt. Wir haben auch den einen oder anderen Freak, der seine Note mit reinbringt, aber natürlich gibt es nicht mehr wie vor hundert Jahren den einen Menschen, der ein Motorrad zeichnet, das dann auch produziert wird. Einzelne Technologien sind Ideen unserer Mitarbeiter und kommen nicht unbedingt von der Geschäftsleitung oder dem Marketing. Das Enduro-Schmiederad zum Beispiel ist ein Thema, wo einer gesagt hat: Es muss doch auch ohne das Gewicht des Kreuzspeichenrads mit gewissen Einbußen bei der Solidität gehen, um eine Enduro-Tauglichkeit zu bekommen. Solche Ideen kommen von einzelnen Kollegen, die in dem Gebiet unterwegs sind, wir sind sehr offen in dieser Phase, wo man Ideen einstreuen kann.

[MO] Kann man sagen, ob es „Schwachpunkte“ der alten GS gab, bei denen Ihr angesetzt habt?

[JB] Die GS 1250 gewinnt heute immer noch Vergleichstests, deshalb möchte ich nicht von Schwachpunkten reden. Das Wesentliche ist:

Es gibt immer die Möglichkeit, etwas zu verbessern. Ich hätte auch in eine 1250 das ACC reinbekommen, aber es ist wichtig, den Blumenstrauß von Ideen im Rahmen einer neuen Architektur umzusetzen, da gibt es Möglichkeiten, das anders zu definieren und neu zu bündeln.

[MO] Wie spürt ein Fahrer bei sportlicher Fahrweise die Vorteile des EVO Telelever ganz konkret?

[JB] Der Telelever stand in der Kritik, dass die Rückmeldung vom Vorderrad reduziert war. Aber auch hier ist es wieder die Summe der vielen Dinge, die zusammenspielen: Der EVO Telelever in Verbindung mit dem neuen D-ESA bringt einfach eine Radhaftung auf ebener Strecke, wie man sie vorher nicht kannte. Das System ist steifer, dadurch ist die Rückmeldung direkter. Wir hatten diese Technologie schon bei der HP 2 Sport, allerdings hatten wir dort den Lenker nicht entkoppelt, das ging bei dem relativ geringen Federweg. Bei der GS, wo der Lenker die Bewegung strahlensatzmäßig nach außen transferiert, mussten wir uns diesbezüglich was einfallen lassen. Über die Entkopplung haben wir einen steifen Lenker mit der Anbindung, wie ich sie vom Sportmotorrad kenne. □

2023/XX

Motorcycle test

Kove Rally 450

INMOTO Website

Italy

October 2023

<https://www.inmoto.it/news/test/2023/10/05-6742015/prova-kove-450-rally-la-dakar-alla-portata-di-tutti>



The screenshot shows the INMOTO.IT website interface. At the top, the logo 'INMOTO.IT' is prominent in yellow and black. To its right are navigation links: 'LISTINO MOTO NUOVE', 'ANNUNCI MOTO', 'LEGGI LA RIVISTA', and 'ABBONATI ORA'. Below this is a secondary menu with categories like 'MENU', 'TUTTE LE NEWS', 'TEST', 'SPECIAL', 'SCOOTER', 'GREEN', 'TURISMO', 'ABBIGLIAMENTO', 'ACCESSORI', 'FOTO', and 'VIDEO'. A search icon is also present. The main content area features a breadcrumb trail 'HOME / TEST /' followed by the article title 'PROVA KOVE 450 RALLY: LA DAKAR ALLA PORTATA DI TUTTI' in large, bold, white letters. Below the title is a horizontal menu with links for 'Kove', 'Kove 450 Rally', 'Zhang Xue', 'Dakar', and 'Newsletter'. The central image shows a rider on a Kove 450 Rally motorcycle performing a wheelie on a grassy hill. Below the image, a text block reads: 'NEWSLMANEGGEVOLEZZA DEGNA DI UNA ENDURO MA SI VIAGGIA BENE ANCHE SU STRADA GRAZIE ALLA BUONA PROTEZIONE AERODINAMICA. SCOPRIAMO COME È FATTA E COME SE L'È CAVATA'. At the bottom left, there is a small circular profile picture and the author's name, Klaus Nennowitz.

2023/XX

Motorcycle test

Kove Rally 450

Revista Moto Magazine 243

Mexico

9 pages October 2023



PRUEBA ACTIVA

KOVE 450 RALLY

BIENVENIDOS AL MUNDO DEL RALLY

Una moto de rally homologada para la carretera, fabricada en China y a precio asequible parece un sueño, pero Kove lo pone al alcance con la certificación de tres llegadas a la línea de meta en el Dakar

EN BREVE

¿CÓMO ES SU DISEÑO?
Está inspirado en las motocicletas del Rally Dakar, con un semicarenado robusto, doble faro LED, parabrisas a media altura e instrumental elevado. Es una moto alta, con el asiento a 960 mm del suelo, tiene capacidad de combustible para 14 litros en dos tanques delanteros, y pesa sólo 145 kilos en seco. No es una moto de competencia, sino una trail con buenas capacidades off-road.

¿CÓMO ES SU MOTOR?
Fabricado por la empresa china Zongshen, este monocilíndrico de 449 cc tiene doble árbol de levas, cuatro válvulas, inyección electrónica y un cambio de seis marchas. Genera potencia máxima de 52 CV a 9,500 rpm, par máximo de 40 Nm a 7,000 rpm y velocidad punta de 170 km/h. Está muy bien para una moto ligera de aventura y es suficiente para poner la moto de lado en pistas de tierra.

¿CÓMO ES SU MANEJO?
Ofrece la maniobrabilidad de una moto ligera de enduro y las suspensiones reaccionan bien a las asperezas de las pistas de tierra. En carretera se conduce bien y con seguridad, gracias a la protección contra el viento y la ausencia de vibraciones, pero no haríamos en ella viajes largos por autopista a velocidades superiores a 120 km/h. La ergonomía es perfecta para el off-road.

PRUEBA ACTIVA
REVISTA MOTO

2023/XX

Motorcycle review

BMW R 18 Roctane

BMW Bikes Magazine
fall 2023

Japan

tbd pages fall 2023

Title page is just a placeholder,
The story will be published in fall 2023



2023/XX

Motorcycle review

BMW R 18 Roctane

SOLO MOTO Magazine 2089

Spain

5 pages September 2023



Title page is just a placeholder

prueba

Una R 18 más 'deportiva'

Rockstar

La quinta versión de la BMW R 18 con el motor boxer refrigerado por aire más grande de todos los tiempos llega al mercado con el nombre de R 18 Roctane. Una revisión específica del modelo hace que la nueva máquina sea interesante para un público más amplio. La probamos durante dos días en Baviera.

Cómo va en

Ciudad

El elevado peso se nota en el tráfico urbano, el slalom entre coches es difícil debido también a la geometría de la dirección y el manillar ancho.

Carretera

El motor lleno de par hace que circular por carreteras comarcas sea toda una experiencia, mientras que el chasis mejorado permite un ritmo alegre.

Autopista

Hasta 120 km/h, la protección contra el viento está bien, hasta la velocidad máxima de 180 km/h, las vibraciones también aumentan significativamente. Muy estable.

BMW R 18 Roctane

Potencia 91/48 CV
Peso 374 kg
Carnet A/A2
Precio 28.900 €



Klaus Nennenwitz
Fotos: BMW, Markus Jahn, Jörg Künstele

La BMW R 18 es una decisión valiente de la empresa de Múnich para entrar en un segmento con un propulsor completamente nuevo, segmento en el que ya estuvieron, pero sin éxito, con la R 1200 C de 1997. Hoy goza de una gran comunidad de fans y los precios de las motos usadas son muy estables. Los que tuvieron una o la siguen conduciendo hoy en día siguen maravillados por la armoniosa transmisión y el gran chasis... para tratarse de una moto custom.

Por eso debió hacer falta algo de diplomacia en Múnich para volver a poner sobre la mesa la idea de una cruiser bávara. Durante más de dos años, BMW construyó prototipos con el motor boxer de dos cilindros más grande de todos los tiempos, en colaboración con constructores de motos custom, que se mostraron en varios salones para comprobar su posible aceptación. Cuando las primeras imágenes de la máquina terminada y las primeras pruebas hicieron la ronda en 2020, personalmente no había pensado en una historia de éxito para la R 18: la inclinación en curvas limitada a 30 grados, la posición de asiento muy especial, con un asiento bajo y los enormes cilindros que exigen un ángulo de rodilla estrecho no eran algo que pudiera imaginar muy cómodo... En la primavera de 2022 pude conducir la R 18 durante 4 días por carreteras llenas de baches a través del país centroamericano Costa Rica durante un tour y volví algo decepcionado de este viaje de ensueño. Era una buena moto de exhibición, la R 18 con su potente motor, excelente acabado y apariencia segura de sí misma. Pero para una gira de varios días, simplemente era demasiado agotadora.

Por eso me desilusioné cuando BMW me envió una invitación para la presentación a la prensa de la R 18 Roctane. "Vale, si es necesario, lo haré...".

Sin embargo, el viaje a Múnich y el estudio de los datos técnicos dieron lugar a la esperanza: ruedas más grandes (21/18 pulgadas en lugar de las 19/16 de la Pure), por tanto, más distancia al suelo y ángulo de inclinación (33 en lugar de 30°), además de un asiento acolchado más grueso. También un nuevo y distintivo faro redondo led que integra el velocímetro, un manillar modificado y maletas. Como accesorio está disponible también el parabrisas.

El cambio en la ergonomía se nota inmediatamente al sentar-



El faro circular con carcasa clásica en forma de bala es full led cuenta con luz de día y aloja la instrumentación en su cuerpo.

2023/XX

Motorcycle review

BMW R 18 Roctane

RoadRUNNER Magazine
fall 2023

USA

8 pages fall 2023



2023 BMW R 18 ROCTANE

A Bavarian ROCKSTAR

Text: Klaus Nennewitz
Photography: BMW, Markus Jahn, Jörg Künstle

The BMW R 18 was quite an audacious move from the Munich-based company, bringing it to a new market segment. BMW has explored this category before, but without substantial success—although the R 1200 C from 1997 has a large fan base today and the prices for used machines are pretty stable. That doesn't really make the Baroque Angel (as the bike is nicknamed in Europe) a classic, but those who owned one or still ride one swear by the torquey powertrain and the well-handling chassis.

So, it must have taken some office diplomacy in Munich to put the idea of a Bavarian cruiser back on the table. For more than two years, BMW worked with custom bike builders around the world to prepare prototypes with the largest twin-cylinder boxer engine ever. Some of these bikes were shown at various shows to gauge riders' acceptance of the innovative concept.

Yet, when the first pictures and tests of the finished bike made the rounds, my thoughts went back to the R 1200 C and I couldn't imagine the R 18 being a success story. With 30 degrees of lean angle and the unique seating position with a low seat, plus the huge cylinders demanding a narrow knee angle ... I just couldn't picture a comfortable ride.

2023/XX

Motorcycle review

BMW R 18 Roctane

Revista Moto Magazine 08.2023

Mexico

11 pages August 2023



PRUEBA ACTIVA

BMW R 18 ROCTANE

ROCKSTAR AUTÉNTICA

La quinta versión de la BMW R 18, con el motor Bóxer refrigerado por aire más grande de todos los tiempos, llega como una nueva máquina interesante para un público más amplio

EN BREVE

¿CÓMO ES SU DISEÑO?

La quinta entrega de la familia BMW R 18 se presenta como una cruiser que reinterpreta el concepto bagger al estilo alemán, con manillar alto, maletas rígidas y ruedas de aleación de 21 y 18 pulgadas. Como es típico de la serie, el diseño evoca la historia y tradición de la marca, con elementos de modelos clásicos como la BMW R 5, en combinación con tecnología moderna. El elemento central es el motor Big Bóxer, sinónimo de motociclismo purista y placer en la conducción.

¿CÓMO ES SU MOTOR?

El bicilíndrico plano Big Bóxer de 1,802 cc, enfriado por aire/aceite, es el más grande fabricado por la marca alemana en 100 años de historia. Ha modificado la caja de admisión y el sistema de escape para entregar potencia máxima de 91 caballos a 4,750 rpm y 158 Nm de par a 3,000 rpm, con 150 Nm disponibles entre las 2,000 y 4,000 rpm. En la BMW R 18 Roctane, el impulsor presenta un acabado negro Avus metálico mate con tapas negras de alto brillo. La transmisión final es por cardán.

¿CÓMO ES SU MANEJO?

Con ruedas de 21 y 18 pulgadas, una mayor distancia al suelo, ángulo de inclinación de 33 grados en lugar de 30, asiento a 720 mm de altura, y manillar más estrecho y cercano al piloto, el conjunto permite un estilo de conducción más deportivo que los otros cuatro modelos BMW R 18. El centro de gravedad bajo, en combinación con un motor poderoso, te permite hacer lo que quieras en cualquier marcha desde las 1,200 rpm. Aunque es una moto manejable en ciudad, saca su mejor nota en carretera.



2023/XX

Motorcycle test

Kove Rally 450

Moto Verde Magazine 10.2023

Spain

6 pages September 2023



PRESENTACIÓN RAIDS

IMPACTO

KOVE 450 RALLY 9.000 €

Una moto "Dakar" homologada para la carretera, fabricada en China, a un precio asequible. ¿Un sueño? Lo que llevamos años esperando de la industria europea nos lo regala ahora la Kove, con el sello y la certificación de las tres motos que corrieron y que llegaron a la línea de meta del último Dakar 2023 en Arabia Saudí. Todo un bombazo de gran impacto.

Todo el mundo habla de la Kove, incluso compañeros periodistas... y todo el mundo está entusiasmado con la Rally 450 y no ve la hora de probarla, algunos incluso especulan con comprarla para tener por fin una moto ADV "como Dios manda". Pero, ¿cómo se produce este fenómeno? La presencia de la empresa china y de su carismático CEO Zhang Xue, de 46 años, en el último EICMA de Milán, el pasado otoño 2022, se produjo en un momento en el que algunos de los principales fabricantes están ausentes de la feria más importante del sector. Ya se ha visto todo, y las verdaderas novedades se pueden contar con los dedos de una mano. Por eso llama la atención la entrada de una empresa china, fundada hace sólo seis años y que cuenta ya con más de 600 empleados.

La otra razón del entusiasmo hay que buscarla probablemente en nuestra adolescencia, cuando hojeábamos en los quioscos las primeras revistas con las fotos y aventuras del Dakar africano. Todos los chicos que han pilotado motos de enduro han soñado con participar en el Dakar al menos una vez. Un sueño inalcanzable también por razones de presupuesto para la mayoría de nosotros. Pero sí, al menos una vez, has tenido la oportunidad de poner el culo en una auténtica moto de rally africana... este sueño se convierte en una espina clavada para el resto de tu vida. Porque una moto del Dakar, especialmente las oficiales fabricadas en Austria, expresan el más alto nivel de ingeniería motociclista, hecha sin

concesiones y sólo con un objetivo: correr lo más rápido posible de forma segura por el desierto. Y entonces no puedes quitártelo de la cabeza: la potencia, la precisión del chasis, la suspensión super eficaz y la velocidad de más de 150 km/h en pistas de tierra.

La Kove 450 Rally pone el dedo en la llaga. Sobre todo por el precio que será de unos 8.990 euros de la versión básica, que parece gemela de la KTM Rally Replica 2015, el año de la última victoria de Marc Coma en el Dakar sudamericano. De repente, la idea de correr "a la africana" en las pistas de grava locales se transforma en un espectáculo asequible, porque el billete para despegar ya no cuesta más de 30.000 euros como para una KTM, y ni siquiera 16.000 euros para una Fantic Replica.

Pero, ¿será fiable? ¿La habrán probado como es debido? ¿Ese motor, ¿cómo funcionará? Preguntas legítimas para una moto que viene desde China. Una primera respuesta puede leerse en la clasificación final del último Dakar: el equipo Kove llevó a la meta a tres pilotos "novatos": Sunier Sunier (27º), Deng Liansong (44º) y Fang Mingji (54º).

¿QUÉ ES KOVE?

Kove forma parte de "Tibet New Summit Motor Co., Ltd.", un fabricante de motos a gran escala que se dedica a la investigación y el desarrollo, la producción y la venta de muchos tipos de motos, scooters, ATV y bicicletas eléctricas. La empresa se fundó en el Tibet en 1994 con el renombrado título de "Primera motocicleta de China", y ahora tiene su sede en la región de Chongqing, una de las ciudades

más grandes del mundo situada en el suroeste de China.

En algún momento de la historia, el destino de Zhang Xue, ahora director general de Kove, con 46 años, se entrelazó con la Tibet New Summit. Zhang soñaba con ser piloto, así que empezó a trabajar como mecánico de moto y en 2007 participó en el Campeonato de China de Motocross con un éxito modesto. Sus motos, modificadas y aligeradas, causaron sensación, así que decidió ampliar sus conocimientos técnicos entrando como mecánico en una empresa de fabricación de motos.

Cuatro años después salió con la experiencia como ingeniero, construyó su primera moto y fundó la empresa con una plantilla de 10 personas. En 2017 puso en marcha la fábrica de Kove y hoy cuenta con más de 600 empleados con una integración vertical muy importante: componentes estratégicos como bastidores, motores, escapes y depósitos de gasolina se fabrican internamente. Estrategia ganadora, como nos ha enseñado KTM. Xue asegura que todos sus empleados son entusiastas de las motos y, por tanto, saben lo que se necesita sin perderse en discusiones inútiles entre departamentos. Una afirmación un tanto atrevida para un país que no tiene una historia motociclista a sus espaldas como Europa o Estados Unidos. Supongamos: con un esfuerzo sobrehumano, Xue aún consigue dirigir los procesos en su empresa y tomar las decisiones importantes, además sus chicos estarán súper motivados para hacer de Kove un éxito y llevar a China a



2023/XX

Motorcycle test

Benelli TRK 702

Roadbook Magazine 10.2023

Italy

6 pages Sep 2023

WWW.ROADBOOKMAG.IT

GARMIN ZUMO XT2 IL NAVIGATORE DA MOTO SI EVOLVE

ROADBOOK

VIAGGI E AVVENTURE IN MOTO

PREALPI DA SCOPRIRE

DALLA VALPOLICELLA ALLA LESSINIA
CON LA KAWASAKI VERSYS 650

CON TRACCE GPX SCARICABILI

REDATTORE PER UN GIORNO
Un lettore con noi all'avventura



NORVEGIA
Sulle isole Lofoten



SARDEGNA
Gran Tour dell'isola



MARCHE
Vagando nel Montefeltro

SU STRADA



DI KLAUS NENNEWITZ

La Benelli TRK 502 è un fenomeno che da quattro anni domina la classifica delle moto più vendute in Italia (e da poco anche in Portogallo), mettendo in agitazione i vertici delle aziende motociclistiche più blasonate. Nessun'altra Casa era riuscita a offrire una

moto da entro-fuoristrada a un prezzo così basso. A EICMA 2021 l'azienda pesarese – dal 2005 appartenente al gruppo cinese Qianjiang – aveva presentato in pompa magna la versione da 800 cc della famiglia, affiancata da una variante da 700 cc che, ovviamente, occupava nello stand un

posto di secondo piano. L'attesa per la TRK 800 era cresciuta dopo la presentazione della Leoncino 800, avvenuta in primavera dello scorso anno, perché il motore a due cilindri in linea da 754 cc della scrambler offre prestazioni discrete e una potenza di circa 76 CV, con una ciclistica adatta a una

guida sportiva e divertente sulle strade di campagna. Nel frattempo, molte nuove proposte sono arrivate nella combattuta categoria delle medie cilindrata avventurose, e la TRK 502 si è ritrovata a combattere contro la nuova Honda Transalp per il primo posto nella

classifica delle moto più vendute in Italia. Ora è finalmente arrivata la nuova TRK 702, ma non c'è traccia della 800. Parlando con l'amministratore delegato Yan "Clara" Haimel a margine della presentazione stampa in Valle d'Aosta, è emerso che il progetto TRK 800 è stato fermato. Non

avrebbe molto senso offrire due modelli molto simili che si differenziano solamente per 50 cc di cilindrata; molto meglio invece dedicarsi, almeno in termini di teoria e strategia, a una versione "grande" della TRK, con cilindrata notevolmente superiore agli 800 cc.

56

ROADBOOK

SU STRADA

ALTE ASPETTATIVE

La famiglia delle adventure bike Benelli si allarga con la TRK 702. L'abbiamo provata in Valle d'Aosta per capire se la nuova ammiraglia riuscirà ad affermarsi nell'agguerrito segmento delle medie cilindrata, replicando il successo della TRK 502.

SU STRADA

ROADBOOK

57

BENELLI TRK 702



TEST

VOLKSMOTORRAD

Die Adventurebike-Familie der italienischen Marke Benelli bekommt mit der **TRK 702** Zuwachs. Kann das neue, günstige Flaggschiff an die Erfolgsgeschichte der TRK 502 anknüpfen und sich im heiß umkämpften mittleren Hubraumsegment etablieren?

TEXT: KLAUS NENNEWITZ FOTOS: WERK

Auf der EICMA 2021 in Mailand stellte Benelli neue Adventurebikes mit 700 und 800 ccm vor. Corona-bedingte Reisebeschränkungen verzögerten den Projektabschluss und die Markteinführung der komplett in China gefertigten Maschinen bisher. Inzwischen ist die 800er Variante der 1911 gegründeten und seit 2005 zum chinesischen Qianjiang-Konzern gehörende Firma aus Pesaro gestoppt worden, die neue 700er wurde kürzlich in Italien vorgestellt. Als straßenorientierte TRK 702 rollt sie auf 17-Zoll-Gussfelgen, die 702 X trägt 17-/19-Zoll-Speichenräder mit Schlauch. Weitere Unterschiede: Bei der X ist der Hauptständer serienmäßig, und sie verbaut am Vorderrad zwei schwimmend gelagerte Bremszangen an der 320-Millimeter-Doppelscheibe, bei der Straßenversion finden sich radial verschraubte Vierkolben-Bremszangen.

Der Federweg der nicht einstellbaren Upside-down-Gabel mit 50 Millimetern Standrohrdurchmesser beträgt bei beiden Versionen 140 Millimeter. Hinten bietet die Straßenversion 154 Millimeter Exkursion und die X 173 Millimeter. Durch diese ungewöhnliche Fahrwerksauslegung steht die Gabel bei der X etwas steiler und soll in Verbindung mit dem 19-Zoll-Vorderrad für eine adäquate Handlichkeit sorgen. Normal gewachsene Fahrer sind auf der 702 X mit 835 Millimetern Sitzhöhe gut aufgehoben, mit der niedrigeren Sitzbank (790 mm) und dem reduzierten Federweg passt die Straßenversion auch für kleinere Piloten gut. Hebeln und Gas sind leichtgängig, die hinterleuchteten Lenkerarmaturen kommen in Ausführung und Haptik sehr einfach rüber, die dicken Griffgummis sind sehr weich und verdrehen sich bei kräftigem Zugriff.

Auf den Bergstraßen zwischen Aosta und Courmayeur fährt sich die X mit dem 19-Zoll-Vorderrad handlich und neutral, so lange der Untergrund perfekt ist. Bei Unebenheiten oder Wellen macht sich vor allem in



Der Zweizylindermotor der TRK 702 ist weder ein aufgebogener 500er, noch ein runtergebückter 800er. Er entstammt einer eigenen Motorenfamilie

Kurven die schwache Dämpfung der Vordergabel bemerkbar, das Vorderrad folgt nicht immer der angepeilten Ideallinie, dafür geht aber der Geradeauslauf in Ordnung.

Der Zweizylinder-Reihenmotor mit 180 Grad Kurbelzapfenversatz entspringt einer eigenen Motorenfamilie und geht mit 70 PS bei 7000/min sowie einem Drehmoment von 70 Nm bei 6000/min verhalten zu Werke. Unter 5000/min hat er wenig Dampf, enge Kehren in den Bergen müssen zum Teil im ersten Gang genommen werden, und für zügiges Vorankommen muss fleißig im Getriebe gerührt werden, dafür sind Schaltbarkeit, Kupplungsdosierung sowie Leerlaufsuche gut. Der mit einer Ausgleichswelle bestückte Twin läuft bis 8000/min relativ vibrationsfrei, dafür sorgt auch die vordere Motorauflängung im Gitterrahmen über Silenztöcke.

Bei der Pass-Abfahrt vermisst man Biss an der Vorderbremse und einen konkreten Druckpunkt an der Hinterrad. Offroad-Exkursionen liegen der X nicht: Die Telegabel schlug bei zivilem Tempo an querliegenden Wasserrinnen der Schotterwege durch, auch die hohe Losbrechkraft



Die straffere Federungsabstimmung der Straßenvariante ist besser gelungen, auch die Vorderbremse ist effizienter



Ganz leichte Geländeaufzüge sind mit der TRK 702 X möglich, bei sportlichen Ambitionen setzt die Gabel das Limit



Ungewöhnlich: Die Kontrollleuchten sind etwas außerhalb des Blickwinkels oberhalb des TFT-Displays positioniert



Grauzone: Einige der Schalter an den Lenkerarmaturen sind hinterleuchtet, die Griffgummis sind etwas dick geraten

der Gabel macht im Gelände keine Freude. Das ABS kann für Offroadbetrieb nicht abgeschaltet werden, und es gibt keine Traktionskontrolle.

Auf der Straßenvariante sitzt der Fahrer deutlich tiefer in der Maschine und nimmt ein starkes Eigenlenkverhalten des 17-Zoll-Vorderrads wahr, das trotz härterer Federate in die Kurve fällt, die angepeilte Linie muss oft korrigiert werden. Dafür erweisen sich aber die radialen Vierkolben-Bremszangen vorne als deutlich potenter.

Überzeugend ist das Platzangebot beider Versionen: Fahrer und Beifahrer können es sich auf zwei komfortablen Sitzmöbeln bequem machen, letzterer kann sich an zwei stabilen und gut positionierten Griffen sicher festhalten. Interessant auch die Zuladung von mehr als 220 Kilogramm für Besatzung und Gepäck.

FAZIT: Auf den ersten Blick ist die Benelli TRK 702 durch ihren Kampfpfeils ein interessantes Angebot, die dynamischen Qualitäten und das Finish der beiden komplett in China gefertigten Modelle bieten Verbesserungspotenzial, sportliches Fahren über anspruchsvolle Alpenpässe ist nicht das Metier der 702. Wer ein günstiges Allroundmotorrad ohne gehobene Ansprüche mit der Optik großer Vorbilder und mit viel Platz für Fahrer und Beifahrer sucht, könnte mit der TRK 702 bedient werden. □

Unten die ADV-Variante 702 X mit 19- und 17-Zoll-Rädern und serienmäßigem Hauptständer. 441 kg zulässiges Gesamtgewicht



TECHNISCHE DATEN: BENELLI TRK 702 (702 X)

Preis: 7999 Euro einschließlich Nebenkosten (702 X: 7999 Euro), inklusive Drei-Koffer-Set gratis (für die ersten Maschinen); Wert 1399 Euro
 Leistung: 70 PS bei 8000/min, max. Drehmoment 70 Nm bei 6000/min
 Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, 4-Ventiler, wassergekühlt, dohc, Hubraum 698 ccm, Bohrung x Hub 83 x 64,5 mm, Verdichtung 116, Ölwanne, 5-Gang-Getriebe, Endantrieb Kette
 Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen, Upside-Down-Gabel vorne, Ø 50 mm, Federweg 145 mm, Aki-Schwinge mit Zentralfedern hinten, Federzuspannung einstellbar, Federweg 154 mm (173 mm), Doppelscheibe vorne, Ø 320 mm, mit ABS, nicht abschaltbar, keine Traktionskontrolle, Bremscheibe hinten, Ø 280 mm, Gussräder 120/70/17 vorne und 160/60/17 hinten (Speichenräder 110/80/16 vorne, 150/70/17), Radstand 1565 mm, Sitzhöhe 790 mm (836 mm), Gewicht fahrbereit 239 kg (244 kg), zulässiges Gesamtgewicht 441 kg, Tankinhalt 20 l

2023/XX

Motorcycle test

BMW R 1250 RS

Motorrad & Reisen

Germany

7 pages Aug 2023



2023/XX

Motorcycle test

Fantic Caballero 700

MO Magazine

Germany

9 pages July 2023



2023/XX

Motorcycle test

Fantic Caballero 700

Motorrijder Magazine

Belgium

6 pages August 2023



Test Klaus Neuenwitz Fotografie Fantic

FANTIC CABALLERO 700

Fantic blijft volgas gaan en verbaast vriend en vijand met de Caballero 700, aangedreven door Yamaha's populaire CP2 krachtbron. Maar is de impulsieve Italiaanse motorfabrikant wel klaar voor een avontuur op twee cilinders?

2023/XX

Motorcycle test

Ducati Multistrada Rally

MO ADV magazine

Germany

6 pages April 2023



TEST

RAUMSCHIFF



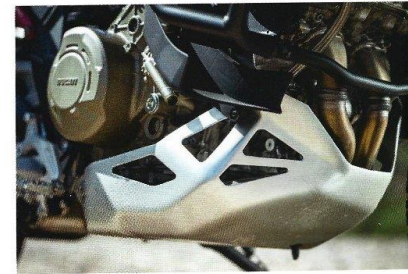
Einmal erste Klasse mit Vollgas bitte! Die Multistrada Rally ist ein Hightech-Paket, das man schon im Stand einfach begrebschen möchte

Das bequemste Superbike der Welt, jetzt getarnt als Luxus Adventure Bike: Die **MULTISTRADA RALLY** bringt Rennsporttechnik auf die Straße und bis ans Ende der Welt, jetzt mit noch mehr Komfort, Elektronik und Reichweite

TEXT: KLAUS NENNEWITZ
FOTOS: ALEX PHOTO, KN

Unlock Earth“ – die neue Multistrada Rally als Premium-Reisemaschine, um auch die entlegensten Winkel der Erde auf der Straße oder im Gelände zu entdecken. Bescheidenheit war eben in den letzten Jahren nicht gerade ein typisches Merkmal der Maschinen und Leute aus Borgo Panigale. Darf sein, 2022 haben die Männer und Frauen um Claudio Domenicali und Gigi Dall'Igna schließlich nach langer Durststrecke wieder die MotoGP- und die Superbike-WM gewonnen.

Luxus und Premium geht immer, und die neue Multistrada Rally hat mit einem Grundpreis von 26.990 Euro für die „Brushed Aluminium & Matt



Black“-Version nun die Latte richtig hoch gelegt. Ausgestattet mit Koffern, Bullbar, Kühlerschutz und Zusatzscheinwerfern wie unsere Testmotorräder auf Sardinien, klettert der „Scontrino“, also der Kassenzettel, auf 31.481 Euro für die silber-schwarze Version. So teuer war Adventure Bike-Fahren noch nie...

Jetzt mit mehr Freigang: Eine solide Aluplatte schützt den Motor, und die hintere Bremspumpe wurde besser integriert

Dafür bekomme ich aber eine Maschine, die den Basismotor mit der Weltmeister-Panigale aus der Superbike-WM teilt. Politisch korrekt heißt er in der Multistrada „V4 Granturismo“ und suggeriert so etwas wie souveränes Dahingleiten mit Leistung im Überfluss. „Granturismo Omologato“, abgekürzt GTO, stand übrigens in den 60er Jahren am Ferrari 250 GT und wurde damit zum sagenumwobenen Logo für zugelassene Rennwagen, mit denen die Gentleman Driver auf Achse zu den Rennen und wieder nach Hause fahren konnten. Mit einem V12 unter der Haube.

Die Multistrada hat zwar „nur“ einen V4 zwischen den Rädern, ansonsten passt aber die GTO-Philosophie. Mit 170 PS und 123 Nm bleibt

2023/XX

Motorcycle test

Ducati Multistrada Rally

Australia

3 pages April 2023

2023/XX

Motorcycle test

Ducati Multistrada Rally

MO Motorrad Magazin 05.2023

Germany

3 pages April 2023

PERLE DES MONATS: Moto Morini Gran Passo Mai 2023 Nr. 5

MOTORRAD MAGAZIN
ECHT. BEWEGEND.
NEU

TEST UND ÜBERSICHT:
Neues von Dunlop und die
besten Adventure-Reifen

BLAUES WUNDER: Führt die
Suzuki GSX-8S an die Spitze?

NEU

GROSSES COMEBACK: Erster
Test der neuen Honda Transalp

DUCATI
STREETFIGHTER V4 S
NACKTER
WAHNSINN
DAS ENDE DER SUPERBIKES?

Deutschland 6,90 €
Sonstige Länder 7,50 €
Erscheinungstermin: 04.05.2023
ISSN 1439-8811
P 001 100000
P 001 100000



Die erste luftgekühlte Multistrada 1000 DS kam 2003 mit 17-Zoll-Vorderrad auf den Markt und stellte ein eigenes Konzept dar, das keine Reisenduro sein wollte, sondern eher ein Sportbike mit bequemer Sitzposition. Unter dem Codenamen „Cayenne“ entwickelte Ducati für 2010 die zweite Generation mit dem wassergekühlten Twin, 2015 kam die 1200 DVT mit dem Testastretta-Motor und 2021 schließlich die vierte Ausbaustufe mit dem V4 Granturismo.

Mit der „Rally“ geht Ducati noch einen Schritt weiter und presst in die Multistrada fast alles technisch Machbare, um sie als Luxus-Adventurebike zu etablieren, das zwei Personen bequem bis ans Ende der Welt bringen soll. Verbesserungen von Fahrwerk, Komfort und Reichweite standen im Lastenheft, während die Motorleistung unverändert blieb. Zur Senkung des speziell vom deutschen Markt kritisierten Benzinverbrauchs wurde das Mapping des Motors überarbeitet und eine zeitweilige Abschaltung des hinteren Zylinderpaars umgesetzt. Auf der 180 Kilometer langen Straßen- und Offroad-Runde im Süden Sardinien konnte eine leichte Reduzierung von weniger als einem Liter auf 100 Kilometer festgestellt werden. In Verbindung mit dem größeren Benzintank aus Aluminium, der nun 30 Liter fasst, ergibt sich damit eine größere Reichweite, glücklicherweise blieb die Außenkontur des Tanks gleich und bietet damit immer noch einen angenehmen Knieschluss.

Um die Offroad-Tauglichkeit zu verbessern, wurden die Federwege vorne um 30, hinten um 20 Millimeter verlängert. Damit stieg die Bodenfreiheit unter der drei Millimeter dicken Motorschutzplatte auf 235 Millimeter an. Der hintere Bremszylinder ist neu positioniert und steht nun nicht mehr stolzfahrend nach unten raus. Der einstellbare Fahrersitz kletterte damit auf 870 Millimeter Höhe, es gibt Optionen mit verschiedenen Polsterungen, auch für den Sozius. Um Letzterem mehr Platz zu bieten, wurden die Alukoffer um 30 Millimeter nach hinten versetzt und hängen nun an einem Rahmen, der sowohl flexibel als auch steif am Motorrad befestigt werden kann. Die Entfernung zweier Haltebleche und der hinteren Verbindungstange macht die Auhängung elastisch, so wird es vom Hersteller für schnelle Autobahnfahrten empfohlen (Speedlimit 180 km/h mit Koffern, mit Topcase dazu: 160 km/h).

Mit fantastischer Präzision lässt sich die neue Multistrada V4 Rally über jede Art von Straßen jagen, das semiaktive Fahrwerk und der Antrieb markieren bei dem Premium-Glaserbrüter das absolute Topend im Adventurebike-Segment (rechts)



Der neue Aluminiumtank fasst 30 Liter und hat die gleiche Außenkontur wie beim Vorgängermodell aus Kunststoff. Durch die neukonstruierten Räder konnten 3,2 Kilogramm Gewicht eingespart werden, an der hinteren Bremse findet sich nun ein einstellbarer Hebeltritt, und der Bremszylinder ist besser integriert

COUCHSURFER

Höher, schneller, weiter... und bequemer: Ducati hat die Multistrada überarbeitet, um sie als „Rally“ zum **PREMIUM ADVENTUREBIKE** zu machen. Auch am Benzinverbrauch wurde gedreht

TEXT: KLAUS HEINRICH
FOTOS: ALEX PHOTO



2023/XX

Motorcycle presentation

Aprilia Tuareg Factory Desert Racebike, Morocco

INMOTO magazine# 05.2023

Italy

8 pages April 2023



SPORT
IL RITORNO DI APRILIA NEI RALLY

Obiettivo Africa

LA CASA ITALIANA RIAPRE IL CAPITOLO "RALLY" CON LA TUAREG E ORGANIZZA LA PRIMA USCITA AFRICANA SULLE DUNE MAROCCHINE DI MERZOUGA. UNA PRIMA ASSOLUTA CHE CI HA DATO L'OCCASIONE DI APPROFONDIRE LA NOTIZIA DIRETTAMENTE CON IL PILOTA JACOPO CERUTTI E L'AD DEL REPARTO RACING, MASSIMO RIVOLA

DI KLAUS NENNEWITZ

FOTO MARCO CAMPELLI, FABIO POLIMENI

SULLE qualità dell'Aprilia Tuareg come mezzo da fuoristrada ormai è stato detto e scritto tutto, anche sulle nostre pagine. Ma, mentre squadre private e semiufficiali affollavano i blocchi di partenza ai vari raid e al campionato italiano Motorally, la Casa madre non aveva proprio visto bene l'opportunità che si stava creando per un impiego agonistico della moto.

Ci hanno pensato bene invece due ragazzi di Parma: Gianfranco e Vittorio Guareschi della omonima concessionaria Moto Guzzi. Fortissimi piloti in pista nonché collaudatori di fama internazionale e appassionati piloti da fuoristrada, nel 2021 avevano trasformato una tranquilla Moto Guzzi V 85 in una moto da corsa per partecipare al campionato italiano di Motorally. A fine stagione, la moto è stata esposta all'EICMA sullo stand del gruppo Piaggio facendo sognare al pubblico il ritorno di uno dei marchi della Piaggio nel fuoristrada. All'inizio del 2022 i Guareschi sono di-

ventati anche concessionari Aprilia e hanno sfruttato l'esperienza con la V 85 per trasformare la Tuareg in arma totale per i Rally Raid. Il quinto posto nel Campionato Italiano Motorally nella categoria delle bicilindriche con il pilota varesino Francesco Montanari è stato il risultato di una stagione che ha visto la moto in continua evoluzione fino a raggiungere una robustezza ed una performance che ha colpito l'attenzione dei dirigenti Piaggio.

AL MOTOR BIKE EXPO a fine gennaio 2023 a Verona, il direttore del reparto corse Aprilia, Massimo Rivola, ha rilevato quindi il progetto che vedrà una squadra ufficiale dell'azienda veneta partecipare al Campionato Italiano Motorally 2023 con i due piloti Jacopo Cerutti e Francesco Montanari. Obiettivo (appena accennato) a lungo termine: il ritorno in Africa per partecipare (ed ovviamente vincere...) l'Africa Eco Race.

La versione da competizione della nuova Aprilia Tuareg 660 sarà quindi sviluppata da Aprilia Racing con la

42



NEL 2023 APRILIA SARÀ PRESENTE SUI CAMPI DI GARA DELL'ITALIANO MOTORALLY CON UNA PROPRIA STRUTTURA, PER FORNIRE SUPPORTO A CHI PARTECIPA IN SELLA A TUAREG 660



43

2023/XX

Motorcycle presentation

Aprilia Tuareg Factory Desert Racebike, Morocco

RoadRUNNER Website USA

April 2023

<https://www.roadrunner.travel/motorcycles/review-2023-aprilia-tuareg/>


https://www.roadrunner.travel/motorcycles/review-2023-aprilia-tuareg/ 60% Suchen

RoadRUNNER Tours Motorcycles Products News & Info Videos Shop Login Subscribe

MOTORCYCLE REVIEW

Review: 2023 Aprilia Tuareg

Klaus Nennewitz
5 min read



Many things have been said and written about the off-road qualities of the Aprilia Tuareg. But while private and semi-official teams kept lining up at the starting gates of ADV raids and European off-road races with the Yamaha Ténéré 700 bikes, Aprilia still hadn't seen the opportunities that the Tuareg 660 was offering to become a main player in the ADV world.

2023/XX

Motorcycle test

Ducati Multistrada Rally

RoadRUNNER Website USA


April 2023


<https://www.roadrunner.travel/motorcycles/review-2023-ducatti-multistrada-v4-rally/>

RoadRUNNER Tours Motorcycles Products News & Info Videos Shop Login Subscribe

MOTORCYCLE REVIEW

Review: 2023 Ducati Multistrada V4 Rally

 Klaus Nennewitz
4 min read



Photos: Alex Photo

Motorcycle test

Moto Guzzi V 100 Mandello

Voyages a moto # 17

France

2 pages January 2023



CONTACT

Texte KLAUS ZENNEWITZ - Photos CONSTRUCTEUR



MOTO GUZZI V100 MANDELLO S
2 cylindres en V transversal
1 042 cm³ 115 ch 10,81 mkg
233 kg avec les pleins 815 mm de hauteur
de selle 17 litres de carburant
17 999 €

L'aigle de la route

La marque italienne a enfin renoué avec sa longue tradition de motos routières en lançant la V100 Mandello. Nouveau moteur, positionnement mixte entre sport et tourisme, technologies de pointe, aspects pratiques originaux : cette nouveauté replace Moto Guzzi dans l'ère du modernisme.

Pendant 55 ans, Moto Guzzi s'est pratiquement contenté de deux familles de moteurs à air : d'une part, le "Big Block" de la première version de la V7 datant de 1967, et de l'autre, le "Small Block" qui a fait ses débuts sur la V50 en 1977. Un tout nouveau moteur a été conçu pour cette V100 Mandello débarquée fin 2022 en France. Parmi les caractéristiques particulières de ce propulseur refroidi par eau, on note que les culasses sont désormais traversées verticalement pour une meilleure combustion. La boîte de vitesses se place toujours à l'arrière mais à présent, elle est actionnée par un embrayage multidisque à bain d'huile. Par rapport au moteur équipant le trail V85,

la nouvelle transmission est plus courte de 103 mm et sa hauteur a également été réduite. La position basse du cardan permet d'avoir un mirobras oscillant très long avec un angle d'attaque plat, idéal pour la stabilité.

TRAITS DE CARACTÈRE

Ce premier test en Italie s'est déroulé avec la version S, c'est-à-dire le modèle premium. Son poids de 233 kg en ordre de marche se fait à peine sentir lors des manœuvres sur cette machine relativement compacte. La selle d'une hauteur de 815 mm permet d'adopter une position naturelle, droite et un bon contrôle de cette moto qui présente toutefois un rayon de braquage un peu

long. Rien à redire en revanche sur les commandes, au guidon et l'écran TFT de 5 pouces, identiques à ceux des Aprilia, qui s'avèrent fonctionnelles. Contact. Le bicylindre s'ébroue avec une certaine discrétion, sans bruit mécanique parasite, mais lors du passage du premier rapport, un choc dans la boîte de vitesses est nettement perceptible. Cette relative "rugosité" disparaît sur les autres rapports, d'autant que le cardan sait se faire totalement oublier. Pour le coup, on croirait presque que la V100 est entraînée par d'haïne ! En action, le bicylindre manifeste un couple exploitable dès les bas régimes, puis monte rapidement en puissance. Au-dessus de 6 000 tr/min, il y a encore

une bonne poussée jusqu'au limiteur de régime, à 9 500 tr/min. Ce moteur bénéficie donc d'une large plage d'exploitation. La partie-cycle n'est pas en reste. Les éléments de suspension semi-actifs Öhlins, entièrement réglables, fonctionnent bien et donnent satisfaction en mixant confort et tenue de route. Même constat au niveau du système de freinage Brembo qui manifeste puissance et progressivité. Si le châssis, avec cadre tubulaire en acier dans lequel le moteur est intégré comme élément porteur, fait l'impasse sur un amortisseur de direction, il offre néanmoins une stabilité exemplaire. La roue avant donne toutefois une sensation d'inertie dans les virages et une tendance à survirer à basse vitesse. Un peu plus

d'amortissement en détente devrait apporter plus de calme à l'avant sur les routes cahoteuses. **LA ROUTE AUTREMENT...** Côté protection, notre routière en costume léger se démarque avec son pare-brise à réglage électrique sur une amplitude de 90 mm associé à des déflecteurs sur le côté du réservoir. Moto Guzzi a conçu un système inédit d'aérodynamisme adaptatif qui réduit la pression de l'air sur le pilote en ajustant la position des ailettes en fonction de la vitesse et du mode de conduite sélectionné. Pertinente sur le papier, cette première mondiale n'offre cependant pas l'efficacité attendue à l'usage et fait donc plutôt office de gadget

marketing car la protection n'est pas top. Mais s'agit-il vraiment d'une surprise ? Pas vraiment, nous avons affaire, rappelons-le, à un roadster qui souhaite faire de la V100 une moto de tourisme, de nombreux accessoires existent au catalogue de la marque. À l'heure du bilan, on retiendra le caractère attachant de ce moteur mais aussi ses performances. La Moto Guzzi renvoie aussi une impression de noblesse mécanique, de qualité et de rationalité sans que cela se fasse au détriment des émotions. Enfin, c'est une moto originale, capable d'adopter un comportement sportif quand l'envie se fait sentir, puis de redevenir aussi sec une voyageuse tranquille. ■

ELECTRONIQUE DE POINTE

Bien ancrée dans son époque, la V100 Mandello bénéficie d'un accélérateur ride-by-wire, d'une centrale inertielle 6 axes, de 4 modes de conduite, d'un ABS sur l'angle, d'un contrôle de traction ajustable, d'un régulateur de vitesse, d'un éclairage 100% LED sensible à l'angle de la moto ou encore d'un écran TFT connecté. Tout cela dans la version de base à 15 699 €. Avec la S, affichée à 17 999 €, plus chère, vous ajoutez les suspensions semi-actives, les poignées chauffantes, le shift'er et l'indicateur de pression des pneumatiques.



#1 La V100 reçoit des déflecteurs qui s'adaptent automatiquement à la vitesse. #2 Classique et moderne à la fois, la ligne ne manque pas de personnalité. #3 Si l'architecture du moteur n'a pas changé depuis des lustres, le refroidissement liquide et les nombreuses assistances électroniques sont fermement d'actualité. #4 L'instrumentation TFT provient du cousin Aprilia. #5 Les suspensions semi-actives sont l'un des apogées de cette version S.

2023/XX

Motorcycle test

KTM 890 ADV

MOTORRAD&REISEN #114

Germany

5 pages January 2023

+ 50 Euro Reisegutschein inklusive 32 Seiten Sonderheft „Reisen 2023“

Motorrad-Neuheiten 2023 alle Highlights!

MOTORRAD & REISEN
114

BMW M 1000 R
STÄRKSTER ROADSTER
ALLER ZEITEN

BMW R 1300 GS
Spirituelles Israel
Reise nach Jerusalem

Österreich vom Allerfeinsten
Schmankerl-Tour

Gran Canaria
Paradies für Motorradfahrer

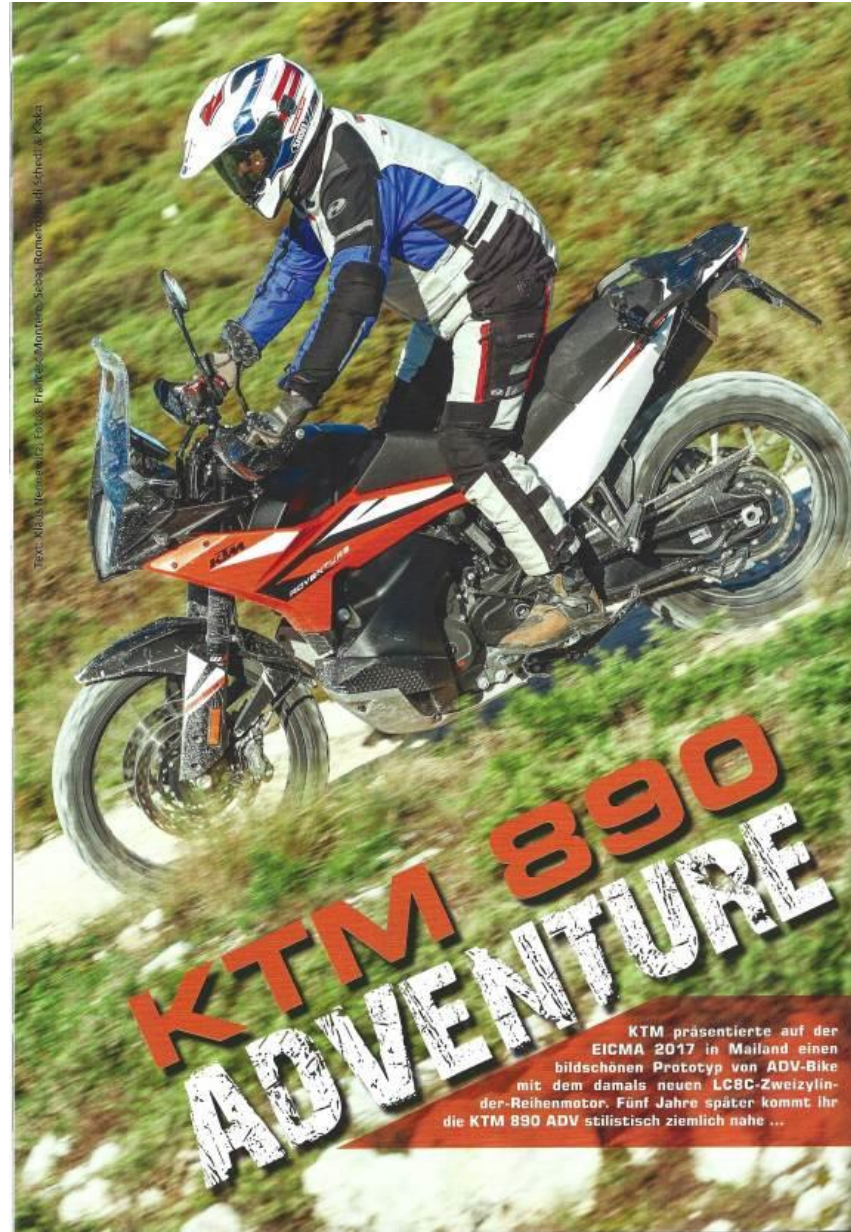
KTM MODELLE 2023
Der Adventure-Reihe geht es an den Kragen!

6 FAHRTESTS: Kawasaki H2 SX SE + Harley-Davidson Pan America 1250 Special

Topmodell: Moto Guzzi V100 Mandello S

Honda CB750 Hornet:
Rückkehr einer Legende

KTM 890 Adventure:
Überarbeitet für 2023



Text: Alisa, Dennis, U2, Fotos: François Morin, Sebaj Romero, Jeff Schellig, Kiska

KTM 890 ADVENTURE

KTM präsentierte auf der EICMA 2017 in Mailand einen bildschönen Prototyp von ADV-Bike mit dem damals neuen LC8C-Zweizylinder-Reihenmotor. Fünf Jahre später kommt ihr die KTM 890 ADV stilistisch ziemlich nahe ...

Der Prototyp sorgte bei historischen Dakarfans für schlaflose Nächte, erinnerte er doch an die glorreichen Zeiten der härtesten Offroad-Rallye der Welt, als Zweizylindermaschinen in Afrika zwischen der Mittelmeerküste und dem Senegal noch um Bestzeiten kämpften. Fabrizio Meoni siegte 2002 auf der KTM LC 8 war der absolute Höhepunkt und gleichzeitig auch das Ende dieser Ära, danach gab es keine großvolumigen Zweizylinder-Rennmaschinen mehr bei der Dakar. Zu Beginn der Zwanzigerjahre setzte durch die Hubraumbeschränkung auf 450 cc die technische Monokultur ein, die bis heute anhält. Nachdem KTM sieben Jahre auf den ersten Erfolg hingearbeitet hatte (2001,

Frontscheinwerfer, der eine Kontinuität in der Linienführung vermissen liebt? Oder doch die orange Farbe, die nicht jedermanns Sache ist? Vielleicht der sportlich-harte Sitzkomfort mit geringem Windschutz? Alles Merkmale, die vielleicht der KTM-Philosophie „Ready to Race“ zuspähen, ohne sich aber für den täglichen Gebrauch, die Weltreise oder Abenteuerides zu empfehlen.

Mehr als ein Restyling

Inzwischen hat man in Mattighofen die Signale der Märkte wahrgenommen und die 890 ADV stilistisch und technisch überarbeitet. Treiber dahinter war unter anderem auch der deutsche Ingenieur Joachim Sauer, verantwort-

technischen Revolution: Geometrie, Leistung und Fahrwerksdaten stimmen mit dem Vorgängermodell überein, die Änderungen offenbaren sich erst bei der direkten Kontaktnahme. So steht die Frontpartie jetzt nicht mehr frei im Raum, sondern ist durch eine Verkleidung in die Karosserie der Maschine integriert, die von den Rallye-Werksmaschinen inspiriert ist. Unverändert bleibt der Scheinwerfer mit LED-Technik, der von einem hohen und fast vertikalen Windschild überragt wird, der in der Mitte ein faustgroßes Loch aufweist, welches Verwirbelungen am Helm wirksam vermeiden soll. Für eine höhere Steifigkeit des gesamten Vorbaus sorgen zwei geschmiedete Aluminium-Halterungen, die es nun auch ermöglichen, alle Arten von Navigationsgeräten oder Roadbookhaltern am Vorbau zu montieren. Die Überarbeitung am Bodywork findet ihre Fortsetzung in der Sitzbank, die jetzt zweigeteilt ist, die Fahrersitzbank kann auf

Fahrerausstattung:
Helm: Shoei Hornet ADV
Jacke: Held Cares
Hose: Held Torno
Handschuhe: Held Samba
Stiefel: Alpinestars Cofazal



Die Sitzbank ist nun zweigeteilt und kann für den Fahrer auf 840 oder 860 mm Höhe positioniert werden. Toller Komfort und Bewegungsfreiheit

Fürs Fahren im Stehen wäre ein höherer Lenker wünschenswert

ebenfalls Meoni, aber mit der 660 Rallye Einzylindermaschine), profitierte die Adventure-Bike-Familie der Österreicher in der Folge vom Image der erfolgreichen Wüstenrenner. Dennoch waren die 790er- und 890er-Adventure-Modelle am Markt nicht besonders erfolgreich. Lag's am kantigen Kiska-Design, mit dem sich die Maschinen vom Rest der Meute absetzen wollten? Oder war es der freischwebende

lenker für das Produktmanagement der ADV-Familie und vor vielen Jahren als Werksfahrer für KTM im Geländesport erfolgreich. Er war bei der Präsentation an Portugals Atlantikküste präsent, und zwar nicht nur bei der Pressekonferenz, sondern auch als Guide für unsere Gruppe bei der 160-km-Runde auf dem Motorrad! Beim Blick auf das technische Datenblatt sucht man vergeblich nach einer

840 und 860 mm Höhe eingestellt werden. Glücklicherweise hat man nicht direkt die Sitzbank der Husqvarna Norden 901 aus dem Baukasten übernommen, die im hinteren Teil zu breit baut und beim Fahren im Stehen zu einer unnatürlichen O-Bein-Stellung der Beine führt. Auf der KTM 890 sind Form und Dichte der Sitzbank mit einem neuen Schaumkern perfekt gelöst worden. Fahrwerksseitig weist die WP-Apex-Gabel mit 43 mm Standrohrdurchmesser nun Einstufungsmöglichkeiten für Druck- und Zugstufendämpfung an der Oberseite der Holme auf. Die Abstimmung wurde vorne wie hinten grundsätzlich revidiert, das hintere Federbein ist ansonsten unverändert geblieben.