

**BRANDS/TECHNOLOGY
FEATURES 2023
by Klaus Nennewitz**

2023/XX

Metzeler Cruisetec tire on Harley Davidson Sportster 1250 S

INMOTO magazine 11.2023

Italy

4 pages, October 2023



TEST PNEUMATICI
METZELER CRUISETEC

ROLLERCOASTER

I NUOVI PNEUMATICI METZELER SONO STATI PROGETTATI APPOSITAMENTE PER LE POWERCRUISER E SONO IN GRADO DI ENFATIZZARE LE CARATTERISTICHE DI GUIDA DI QUESTO TIPO DI MOTO. LI ABBIAMO PROVATI SU UNA HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S

di KLAUS NENNEWITZ - foto FRANCESCO CHILLEMI, METZELER

CAMBIO di paradigma in Harley-Davidson, non solo in virtù dell'arrivo dell'amministratore delegato tedesco Jochen Zeitz a Milwaukee nel 2020: il futuro del marchio, che festeggia il 120° anniversario, si presenta ora anche con modernissimi e potenti motori bicilindrici raffreddati ad acqua. La Pan America prende il via nel 2021 con il nuovo bicilindrico Revolution Max 125, un anno dopo arriva la Sportster 1250 per continuare la linea di prodotti Sportster, che esiste dal 1957. Relativamente a quest'ultima, Harley ha messo su strada una powercruiser estremamente compatta e c'è da rimanere stupiti da quanta tecnologia sia racchiusa nella meccanica compresa tra i grossi pneumatici da bobber. Il nome della moto suggerisce sportività, anche se nel passato le moto non lo erano proprio. Ma ora si cambia: il nuovo modello offre un angolo di piega di 34° e quindi un grado in più rispetto alla BMW R 18 Roctane.

I pneumatici di serie (Dunlop GT 503), tuttavia, sembrano ancora progettati per il mercato americano, dove la guida sportiva passa in secondo piano rispetto alle qualità di stabilità e percorrenza in rettilineo. Ciononostante, le gomme americane mostrano una forte sensibilità alle scanalature longitudinali e richiedono una certa forza per portare la moto in piega. Inoltre, mettono in campo un certo comportamento auto-sterzante ed una tendenza a rialzare la moto quando si frena in piega. Metzeler ha compreso il potenziale di questa tipologia di moto e le partico-



IL PROFILO e la struttura della carcassa dei Cruisetec derivano da quelli dei prodotti sviluppati per il segmento sport-touring.



2023/XX

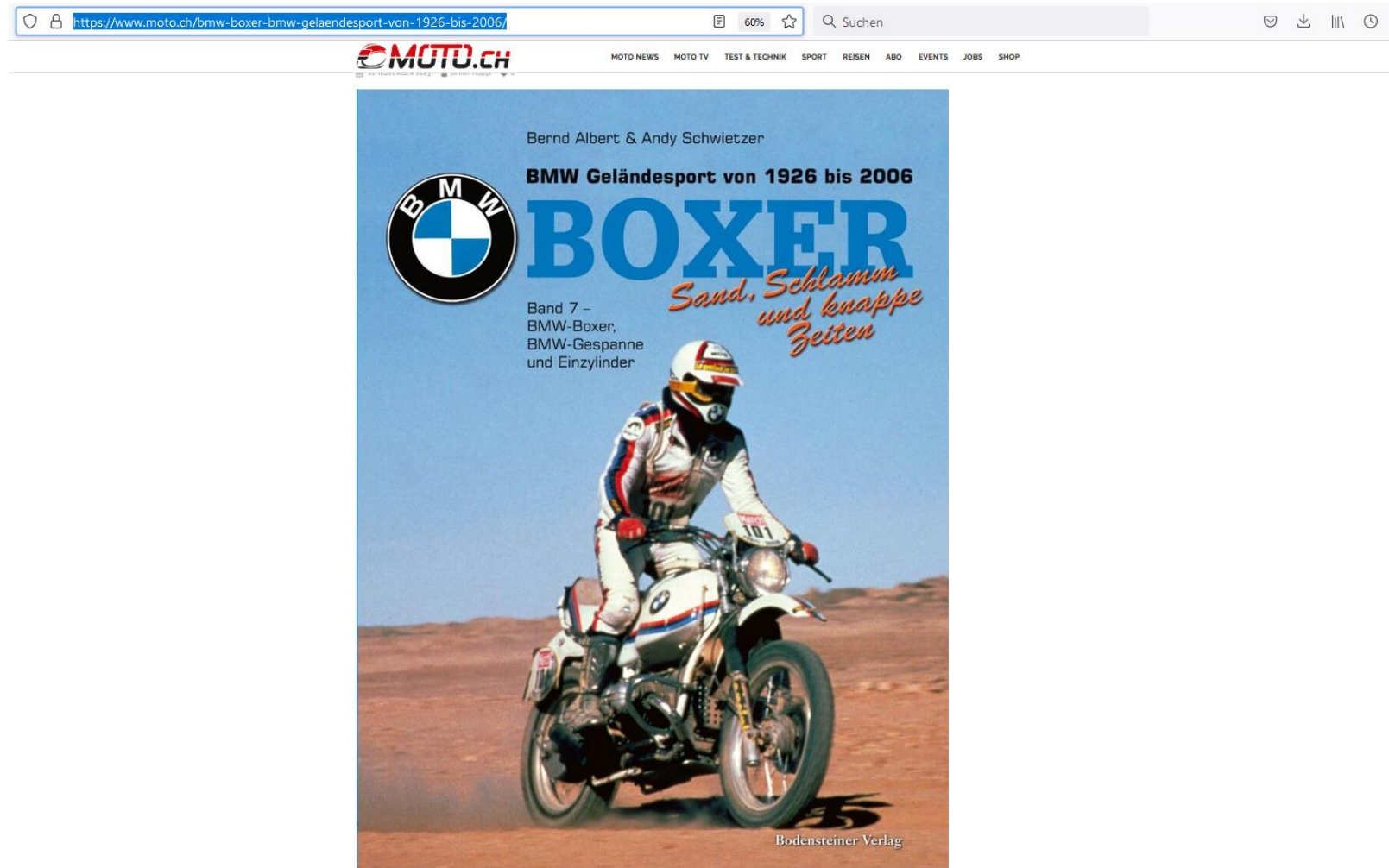
Book Review: BMW GS Offroad

Website Moto.ch

Suisse

November 2023

<https://www.moto.ch/bmw-boxer-bmw-gelaendesport-von-1926-bis-2006/>



2023/XX

Feature about Nolan Helmets

MO Motorrad Magazin

Germany

1 page, October 2023



ZUBEHÖR

KOPFKISSEN

NOLAN richtet sich strategisch neu aus und wird in Zukunft nur noch Helme mit der Kernmarke vertreiben, die Topmodelle heißen nun **XSERIES**

Der italienische Helmhersteller Nolan, 1972 von Lander Nocchi gegründet, hat bis heute in der Firmenzentrale in Brembate di Sopra in der Provinz Bergamo rund 22 Millionen Motorradhelme produziert. Die Firma, deren Gelände sich auf einer Fläche von 33 000 Quadratmeter erstreckt, gehört seit 2019 zusammen mit den Marken Shark, Troy Lee Designs, Segura, Bering, Cairn and Casco zur 2Ride Holding, einem Weltmarktführer für Extremsport-Ausrüstung. Niedriges Gewicht und innovative Materialien waren schon immer ein Merkmal von Nolan: Die im Spritzgussverfahren hergestellten Polycarbonathelme aus einem innovativen Material von General Electric

mit dem Markennamen LEXAN statteten auch die ersten Astronauten der „Apollo“-Mission aus. Zur Produktoptimierung werden jährlich rund 4000 Helme in den firmeneigenen Labors getestet.

Bisher hat die Firma 74 Weltmeistertitel errungen. Der bekannteste Fahrer und heute noch Ambassador und Berater der Marke in der Entwicklung ist Casey Stoner, Moto GP-Weltmeister des Jahres 2007 auf Ducati und 2011 mit Honda. Auch Jorge Lorenzo vertraute auf Helme der Nolangruppe mit der Marke X-Lite, die ab 1998 als Highend-Produkte aus Verbundfaser-Werkstoffen wie Kohlefaser, Kevlar und Fiberglas für den Rennsport produziert wurden. In der Zukunft wird es jedoch nur noch die Marke Nolan geben; die Top-Helme werden fortan unter der Bezeichnung Xseries vermarktet.



X-804 ULTRA CARBON: Das Topmodell aus Kohlefaser für den Rennsport bringt das geballte Knowhow von Nolan zusammen, um das Maximum in Sachen Schutz, Komfort, Leichtgewicht und Aerodynamik zu bieten

Für die Saison 2024 hat die italienische Firma nun bei einem Ortstermin in Brembate die vier hier gezeigten neuen Helme präsentiert. Klaus Nennewitz



N100-6: der neue Klapphelm aus Polycarbonat



N120-1: Der erste „Flip-Back“ Helm von Nolan, bei dem das Kinnteil komplett nach hinten geklappt werden kann, um die Anforderungen sportlicher Tourenfahrer zu erfüllen, ohne auf den Schutz eines Vollintegralhelmes zu verzichten

N 60-6 SPORT: ein Vollvisierhelm aus Polycarbonat mit großem Visierausschnitt, effizienter Belüftung und waschbarem Innenfutter für Fahrer mit sportlichem Anspruch für den täglichen Gebrauch



Fotos Werk

Test of motorcycle gear:
Held Sambia gloves
Touratech Destino boots

Motorrad & Reisen magazine

Germany

1 page, October 2023



Text: Klaus Nennevitz, Foto: Held

Pro	Contra																
<ul style="list-style-type: none"> + bequem, keine überstehenden Nähte an den Fingern + guter Grip + keine Druckstellen - kleiner Verstellbereich der Stulpe 																	
<table border="1"> <tr><td>Passgenauigkeit</td><td>13/15</td></tr> <tr><td>Sicherheit</td><td>11/15</td></tr> <tr><td>Wetter</td><td>10/10</td></tr> <tr><td>Tragekomfort</td><td>13/15</td></tr> <tr><td>Material/Verarbeitung</td><td>18/20</td></tr> <tr><td>Praxistauglichkeit</td><td>14/15</td></tr> <tr><td>Ausstattung</td><td>7/10</td></tr> </table>	Passgenauigkeit	13/15	Sicherheit	11/15	Wetter	10/10	Tragekomfort	13/15	Material/Verarbeitung	18/20	Praxistauglichkeit	14/15	Ausstattung	7/10	<table border="1"> <tr><td>Gesamt:</td><td>86/100</td></tr> </table>	Gesamt:	86/100
Passgenauigkeit	13/15																
Sicherheit	11/15																
Wetter	10/10																
Tragekomfort	13/15																
Material/Verarbeitung	18/20																
Praxistauglichkeit	14/15																
Ausstattung	7/10																
Gesamt:	86/100																
- SEHR GUT -																	

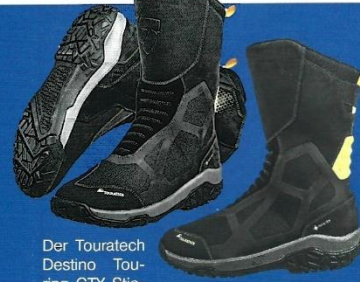
Held Sambia 2in1 Evo GTX



Dazu gibt es zwei Eingriffsmöglichkeiten: einmal in das untere, ungefüttete Fach „breezy“ mit perforiertem Känguruleder als Sportvariante, darüber das gefütterte Fach „dry“ mit einer atmungsaktiven und wasserdichten Gore-Tex-Membran. Mit der sommerlich-leichten Variante hat man ein perfektes Gefühl für Griffgummis, Hebel und Schalter, das auch für Sportmotorräder taugt. Der darüber liegende Teil schränkt die Bewegungsfreiheit nicht ein, sorgt aber für mehr Wärme. Bei Temperaturen im niedrigen zweistelligen Bereich bietet auch die gefütterte Variante nach einem Tag Eingewöhnung ein gutes Lenkergefühl. Die Handschuhe sind auf der Außenseite am Ballen sowie am Zeigefinger und im Daumengelenk zusätzlich verstärkt, eine Plastikschaale auf der

Oberseite mit Belüftungsöffnungen schützt die Knöchel. Am Zeigefinger der linken Hand sitzt eine Gummilippe, die aber labil und nicht wirklich dazu geeignet ist, das Wasser vom Visier zu wischen. Wir fuhren das Modell mit den kurzen Stulpen, womit ein winddichter Abschluss am Handgelenk kaum möglich ist. Wer dort empfindlich ist, sollte zur langen Stulpe greifen. Der Klettverschluss für die Weitenverstellung der Stulpen ist zu kurz geraten und hält nach mehreren Fahrtagen nicht mehr. Interessant: Spezialleder an den Zeigefingerspitzen ermöglicht die Bedienung von Touchdisplays. Auch nach mehreren Regenfahrten blieben die Hände trocken. UVP: 189,95 Euro

Der Sambia 2in1 EVO Gore-Tex Universalhandschuh soll gutes Griffgefühl eines Sporthandschuhs dank 2in1 Technologie mit einem wasserdichten und warmen Handschuh vereinen.



TOURATECH DESTINO TOURING GTX

Der Touratech Destino Touring GTX Stiefel will ein vielseitiger Tourenstiefel für unterschiedliche Witterungsbedingungen sein, dazu ist eine wasserdichte und atmungsaktive Gore-Tex Membran eingearbeitet, die über einen breiten Temperaturbereich hinweg für ein angenehmes Klima an den Füßen sorgt. Für Komfort im zu 64 % aus Leder bestehenden Stiefel, was man ihm nicht ansieht, sorgen eine Ortholite-Einlegesohle sowie die Akkordeon-Stretcheinsätze an Vorder- und Rückseite. Kunststoffschalen an den Fersen, am Sprunggelenk außen und an der Stiefelspitze schützen den Fuß zusammen mit einer Zwischensohle mit integrierter Verstärkung.

Dank einer robusten, aber für die Nutzung mit Handschuhen zu kleinen, Schlaufe am hinteren Stiefelschaft lässt sich der Destino Touring GTX relativ leicht anziehen. Das Fähnchen vom innen liegenden Reißverschluss wird im zusätzlich, zweiteiligen Klettverschluss fixiert. Dieser kann mit zu wenig Haftkraft und steifem Obermaterial nicht gänzlich überzeugen, da er sich bei starker Bewegung auf dem Motorrad öffnet. Zum leichteren Ausziehen wäre eine stärker betonte Kante an der Ferse der Stiefel vorteilhaft. Das integrierte Schaltpad aus Gummi schon die Oberseite, eine netzartige, aufgeklebte Struktur aus Hartgummi auf der Außenseite hält den Stiefel in Form, dennoch wirkt er beim Laufen etwas instabil. Einen guten Grip sowohl auf dem Motorrad als auch zu Fuß vermittelt die Laufsohle aus Ethylenvinylacetat. Das geringe Gewicht

Pro	Contra																
<ul style="list-style-type: none"> + guter Grip + Kunststoff, sehr robust - Klett zu schwach 																	
<table border="1"> <tr><td>Passgenauigkeit</td><td>13/15</td></tr> <tr><td>Sicherheit</td><td>10/15</td></tr> <tr><td>Wetter</td><td>9/10</td></tr> <tr><td>Tragekomfort</td><td>15/15</td></tr> <tr><td>Material/Verarbeitung</td><td>18/20</td></tr> <tr><td>Praxistauglichkeit</td><td>13/15</td></tr> <tr><td>Ausstattung</td><td>6/10</td></tr> </table>	Passgenauigkeit	13/15	Sicherheit	10/15	Wetter	9/10	Tragekomfort	15/15	Material/Verarbeitung	18/20	Praxistauglichkeit	13/15	Ausstattung	6/10	<table border="1"> <tr><td>Gesamt:</td><td>84/100</td></tr> </table>	Gesamt:	84/100
Passgenauigkeit	13/15																
Sicherheit	10/15																
Wetter	9/10																
Tragekomfort	15/15																
Material/Verarbeitung	18/20																
Praxistauglichkeit	13/15																
Ausstattung	6/10																
Gesamt:	84/100																
- GUT -																	

won nur rund 800 Gramm und das angenehme Trageklima machen ihn zu einem angenehmen Begleiter. Während intensiven Regenschauern war kein Wassereintritt festzustellen. UVP: 319,90 Euro

2023/XX

Bmw Moto GP project

Fast Bikes magazine

England

7 pages, October 2023



2023/XX

Twincylinder engines for
ADV Bikes

Motorrijder magazine 534

Belgium

9 pages, October 2023

HOE MAAKT U HET? HAAN WHEELS - CETEST: BENELLI TRK 702 X

MOTOR RIJDER

ONAFHANKELIJK MAANDEBLAD SINDS 1980

VAN HET PAD AF!
DORLAND HULT DE PADDEDEDELLEN
KTM 1290 SUPER ADVENTURE R

PRIMEUR
+ ALLES
OVER DE
NIEUWE BMW
R 1300 GS

ALLROAD SPECIAL

TÉNÉRÉ TRAVEL TROPHY • ADVENTURE CHALLENGE •
BMW CS TROPHY PRE-QUALIFIER BENELUX •
HELDEN VAN DE DAKAR • OFFROAD DOOR MAROKKO & NAMIBIË

WIE VAN DE DRIE?
HONDA OF PROTRONER OF DE
SUZUKI V-TWIN OF DE
KTM 1290 SUPER ADVENTURE R

ALLROAD
BANDENCIDS
BINNENLIJDE
OP DE WEG

ADVENTURE
TWIN
NET EENFAKELIJK
NET EENCELS

PARALLEL UNIVERSUM

TECHNIEK ADVENTURE TWINS

Adventure bikes met paralleltwins en 21" voorwiel zijn in de mode, maar we weten allemaal dat de mode kringetjes maakt. Dat geldt evenzeer voor de motorbranche, want hoogpoters met een (parallel)twin en een groot voorwiel hadden we in de jaren tachtig ook al. Waar kwamen die motoren toen vandaan, en vooral: waarom zijn ze nu terug? Een overzicht.

Tekst Klaus Nennewitz Fotografie fabriekanten, Motorrijder archief

Van de Boliviaanse zoutvlakte van Uyuni tot de Noordkaap, bij alle mogelijke rally- en endurowedstrijden, van het ijsaloo tot het circuit: adventure motoren vind je werkelijk overal. Had je vroeger voor elke motordiscipline een specifieke motor nodig, dan kan je tegenwoordig met één machine overal uit de voeten. De technologische vooruitgang op vlak van banden, rijwielgedeelte, motorblokken en elektronica zorgt ervoor dat motoren met lange veerwegen comfortabel (genoeg) zijn op heel uiteenlopende terreinen. Het aanbod aan adventure bikes is inmiddels dermate uitgebreid dat het zelfs knap lastig is geworden om de ideale allroad te vinden voor jouw gebruik. Gelukkig zijn er nog conceptuele verschillen tussen de merken en modellen omdat elke fabrikant wel andere accenten legt als het over de prestaties van de motor op en naast de weg gaat.

ER WAS EENS...
Hoewel de paralleltwin intussen ook in het adventure-segment alomtegenwoordig is, was dat nog niet zo heel lang geleden nog anders. Vooral vanuit de racerij werd de V-twin met dwarsgeplaatste krukas naar voren geschoven als de ideale krachtbron voor een smalle en relatief compacte motor met offroad-capaciteiten. Kenmerken: een goede vermogensopbouw met veel grip en koppel bij lage toerentallen, en een coole sound. Harley-Davidson domineerde de Amerikaanse flattrack-scene decennialang met een 45° V2 en zorgde er zo voor dat Honda - toch de grootste motorbouwer ter wereld - zich in 1983 met eenzelfde motorconfiguratie op de ovals waagde. In 1987 werd de Transalp XL600V met 52° V-twin gelanceerd, in 1988 volgde met de Africa Twin XR650 (RD 03) een sportievere variant. Ook Ducati deed een duit in het zakje om de V-twin in de jaren negentig steeds nadrukkelijker te promoten als de ideale motorconfiguratie voor motoren met sportief DNA. >>

2023/XX

Ducati DesertX racing Erzberg

www.motorcycle.com

USA

July 2023

<https://www.motorcycle.com/bikes/antoin-e-meo-and-ducati-s-desertx-race-to-an-erzbergrodeo-front-row-44585626>

https://www.motorcycle.com/bikes/antoin-e-meo-and-ducati-s-desertx-race-to-an-erzbergrodeo-front-row-44585626 90% Suchen

Antoine Meo And Ducati's DesertX Race To An Erzbergrodeo Front Row



by Klaus Nennewitz

June 23rd, 2023 3:50 PM

Share

The first Twin to qualify on the front row of the fabled event!



Ducati participates with Enduro World Champion Antoine Meo on the DesertX at the Erzbergrodeo in Austria and puts the twin-cylinder adventure bike on the front row of the grid for the first time.

Most employees in the Ducati factory of Borgo Panigale near Bologna, Italy, are knee sliders: starting with big boss Claudio Domenicali, who has been riding and testing the red sportsbikes around the tracks for decades, or press officer Giulio

2023/XX

Ducati DesertX racing Erzberg

MO Magazine 08.2023

Germany

7 pages, July 2023



2023/XX

Metzeler Cruisetec tire on Harley Davidson Sportster 1250 S

MO Magazine 09.2023

Germany

1 page, August 2023

PARTY-ALARM: Harley und BMW feiern September 2023 Nr. 9

MOTORRAD MAGAZIN MO
ECHT. BEWEGEND.

TWIN-PERLE:
Ducati Multistrada
1000 S DS

TOP-ERLEBNIS

TEST-TORTUR BALKAN:
5000 km in einer Woche mit
Aprilia Tuareg 660

CHEF-INTERVIEW

REPORT: 100 Jahre BMW -
was bringt uns die Zukunft?

GROSSER VERGLEICH:
SUZUKI GSX-8S UND
HONDA CB750 HORNET
+ MOTOREN IM DETAIL

SOMMER-SPEZIAL
TWINS ONLY
FASZINATION ZWEIZYLINDER

Druckverlag 0,90
September 2023 148 S
ISSN 1439-1820
100% recycelt
www.mo.de

ROLLER COASTER

Die neuen **METZELER CRUISETEC**-Reifen sind speziell für Powercruiser entwickelt und können ganz andere, sportliche Fahreigenschaften aus den Maschinen zaubern. Wir haben es mit der Harley-Davidson Sportster S 1250 auf der Rennstrecke ausprobiert



Foto: Werk

Paradigmenwechsel bei Harley-Davidson, nicht nur seit der Ankunft des deutschen Geschäftsführers Jochen Zeitz in Milwaukee 2020: Die Zukunft der Marke, die 2023 ihr 120-jähriges Jubiläum feiert, stellt sich nun auch mit hochmodernen, wassergekühlten und potenten Zweizylindermotoren dar. Die Reiseenduro Pan America machte 2021 mit dem neuen Revolution Max 1250-Twin den Anfang, ein Jahr später fand die seit 1957 existente, traditionelle Produktlinie der Sportster eine Fortsetzung mit der Sportster S 1250.

Einen extrem kompakten Powercruiser hat Harley da auf die Räder gestellt, und man muss staunen, wie viel Technik in dem kompakten Package zwischen den fetten Bobber-Reifen unterkommt. Sportlich, wie der Name sagt, waren die Sportster-Modelle in der Vergangenheit recht wenig. Das hat sich nun aber mit dem neuen Modell geändert, das mit immerhin 34 Grad Schräglagenfreiheit sogar ein Grad mehr als die BMW R 18 Roctane bietet.

Die Serienbereifung (Dunlop GT503) scheint aber nach wie vor auf den amerikanischen Markt ausgelegt zu sein, wo sportliches Kurvenfahren hinter Geradeauslaufqualitäten zurückstehen muss. Dennoch zeigen die amerikanischen Gummis eine starke Sensibilität bei Längsrillen und wollen nach einem relativ leichten ersten Einlenken mit starker Hand in die Kurve gelegt werden. Sie offenbaren ein starkes Eigenlenkverhalten sowie Tendenzen zum Aufstellen bei Bremsmanövern in Schräglage.

Nie war die Harley Sportster so sportlich: Mit dem neuen Metzeler Cruisetec gerät sie sogar noch einen Tickensportlicher, das zeigt der Test auf der Rennstrecke

Metzeler hat das Potenzial dieser Maschine und die speziellen Anforderungen des europäischen Marktes verstanden und versucht, die sportliche DNA der Traditionsfirma aus München im neuen Cruisetec in den Größen 160/70-17 vorne und 180/70-16 hinten zu integrieren. Durch eine vergleichsweise stärkere Krümmung der Kontur soll der Reifen in Kurven agiler und handlicher sein.

Und tatsächlich: Schon beim Aufsitzen fällt die Leichtigkeit auf, mit der sich die Maschine rangieren lässt. Bereits auf den ersten Metern der Rennstrecke von Pergusa in Sizilien, wo wir den Reifen testen konnten, lässt sich eine exemplarische Neutralität des Cruisetec sowohl auf Längsrillen als auch beim Einlenken feststellen. Über den gesamten Schräglagenbereich bis zum Aufsetzen der Fußrasten verhält sich die Sportster S genauso neutral, wie es der Fahrer wünscht und zeigt kein Eigenlenkverhalten. Auch das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist viel geringer. Das Bike gewinnt deutlich an Handlichkeit und folgt der gewählten Linie durch schnelle Wechselkurven mit großer Präzision und liegt völlig neutral. Es überrascht, wie es Metzeler verstanden hat, den Charakter der Sportster 1250 mit den Cruisetec-Reifen zu verfeinern. Das bietet für sportlich ambitionierte Fahrer von Powercruisern neue Einsatzmöglichkeiten, gleichzeitig aber auch eine große Verbesserung der Alltagstauglichkeit. Die Reifen sind momentan in 16 Vorder- und 18 Hinterradgrößen verfügbar. Klaus Nennwitz



Wegen der Optik: Das extrem breite Vorderrad der Sportster S erfordert besondere Konstruktionsmerkmale, um willig in Kurven einzulenken und neutral zu bleiben. Metzeler hat dies beim neuen Cruisetec hervorragend umgesetzt

Nicht nur für die Sportster: Es gibt derzeit 400 Freigaben für viele Cruiser, Klassiker und Chopper



Engine concepts Honda Hornet 750-Suzuki GSX-S8

MO Magazine 09.2023

Germany

2 pages, August 2023

PARTY-ALARM: Harley und BMW feiern September 2023 Nr. 9

MOTORRAD MAGAZIN MO
ECHT BEWEGEND.

TWIN-PERLE:
Ducati Multistrada 1000 S DS

TOP-EREIGNIS

TEST-TORTUR BALKAN:
5000 km in einer Woche mit Aprilia Tuareg 660

CHEF-INTERVIEW

REPORT: 100 Jahre BMW - was bringt uns die Zukunft?

GROSSER VERGLEICH: SUZUKI GSX-8S UND HONDA CB750 HORNET
+ MOTOREN IM DETAIL

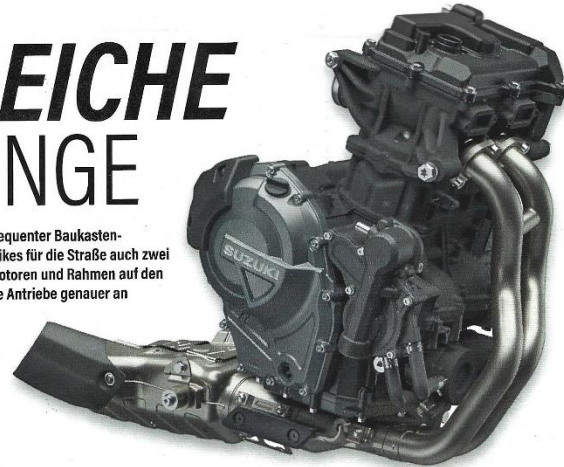
SOMMER-SPEZIAL
TWINS ONLY
FASZINATION ZWEIZYLINDER

Druckstand 0,01
Seitenzahl 01/02
Preis 4,90 €
ISSN 1450-1220
12/23 100000
09.2023

TECHNIK

UNGLEICHE ZWILLINGE

HONDA UND SUZUKI haben mit konsequenter Baukastenstrategie außer den beiden Naked Bikes für die Straße auch zwei Adventure Bikes mit den gleichen Motoren und Rahmen auf den Markt gebracht. Wir schauen uns die Antriebe genauer an



Zweizylinder-Motorrad-Reihenmotoren sind schwer in Mode gekommen, dafür gibt es zahlreiche Gründe: Sie eignen sich besser als Zweizylinder-V-Motoren für ein kompaktes Package und die Verwendung in verschiedenen Maschinentypen. Bei nur geringfügig größerer Breite ermöglicht dies zum Beispiel die Umsetzung niedriger Sitzhöhen. Neben fertigungstechnischen Vorteilen, also geringeren Herstellkosten, erlauben Reihenmotoren außerdem eine bessere Auslegung des Kühlsystems, der Airbox und der Auspuffanlage: Heiße Abgase des hinteren Zylinders eines V-Motors müssen nun nicht mehr aus dem Inneren der Maschine heraus am Stoßdämpfer und empfindlichen Elektronik- und Plastikteilen vorbeigeführt werden.

Letztendlich haben auch technische Fortschritte in der Material- und Fertigungstechnologie sowie eine Marktentwicklung weg vom reinen Sportgerät und hin zu universal einsetzbaren Aggregaten mit kernigem Drehmoment dazu geführt, dass inzwischen alle namhaften Hersteller Antriebe mit dieser Spezifikation im

Relativ groß: das Motorgehäuse der Suzuki GSX-S8, auffällig auch Wasserpumpe und Thermostat vorne rechts

Programm haben. Denn viele Kunden möchten heute nicht mehr unbedingt hohe Spitzenleistungen bei hohen Drehzahlen, sondern eher eine „Büffelcharakteristik“ mit viel Drehmoment schon bei möglichst niedrigen Drehzahlen.

Honda und Suzuki haben komplett neue Zweizylinder-Reihenmotoren für die Mittelklasse entwickelt und dabei ein Baukastensystem angewendet, bei dem auch die Rahmen sowohl für die Adventure Bikes Transalp 750 und V-Strom 800 als auch für die Naked Bikes Hornet 750 und Suzuki GSX-8S verwendet werden.

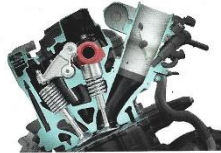
Die beiden japanischen Firmen verfolgen jedoch unterschiedliche Ziele bei der Auslegung der Motor-

charakteristik: Suzuki setzt auf einen drehmomentstarken Antrieb, Honda mehr auf hohe Spitzenleistung. Da die Hubräume der beiden Newcomer nahezu identisch sind (Honda: 755 ccm, Suzuki: 776 ccm), muss man etwas genauer hinschauen, um in den technischen Daten Erklärungen für die unterschiedlichen Laufweisen der beiden Motoren zu finden. Bei Bohrung und Hub wird man fündig: Honda setzt mit einer Bohrung von 87 Millimetern auf die Unterbringung von möglichst großen Ventilen, die für einen schnellen Gasdurchsatz und maximale Drehzahlen nötig sind. Bei einem Hub von 63,5 Millimetern beträgt das Hub/Bohrungsverhältnis 0,72. Bei Werten von unter eins spricht man von einem Kurzhuber, fast alle modernen Motorradmotoren folgen heute diesem Kriterium. Die Spitzenleistung der Honda von 67,5 kW (92 PS) liegt deshalb erst relativ spät bei 9500/min an, ebenso das maximale Drehmoment von 75 Nm bei 7250/min. Der Suzuki-Twin geht mit einem Hub/Bohrungsverhältnis von 0,83 (Hub 70, Bohrung 84 Millimeter) schon mehr in Richtung Langhuber (so bezeichnet man Motoren mit Werten über eins) und hat deshalb einen eher drehmomentstarken Charakter.

Dazu ein Blick auf die Motorleistung: Die (geringere) Höchstleistung der Suzuki von 62 kW (84,3 PS) liegt 1000/min früher als bei der Honda



Beide Motoren vertrauen auf zwei Ausgleichswellen, links Suzuki in 90-Grad-Anordnung zur Kurbelwelle, rechts Honda. Beide Motoren mit 270-Grad-Kurbelwellenkrüpfung



Beim Unicam-Ventiltrieb der Honda treibt die Nockenwelle die Einlassventile direkt an, die Auslassseite wird über Kipphebel gesteuert (unten). Bei Suzuki konventionell mit zwei Nockenwellen



Der Honda-Motor ist insgesamt kompakter und schöpft sein Öl aus einer vertieften Ölwanne

bereits bei 8500/min an. Noch deutlicher wird dies bei Betrachtung des maximalen Drehmoments: Suzuki bietet mit 78 Nm etwas mehr als Honda, dieser Wert wird aber rund 500 Umdrehungen früher bei 6800/min erreicht. Drei Newtonmeter und 500 Umdrehungen machen bei manchen Herstellern die Streifenstreuung aus, bei den beiden neuen Bikes der Mittelklasse ist das aber der Schlüssel zur unterschiedlichen Laufkultur.

Im Motor der Hornet 750 findet sich ein technisches Feature, das der Weltmarktführer vor rund zwanzig Jahren zum ersten Mal in seinen Motocross-Maschinen einsetzte: Beim Unicam-System dreht sich nur eine Nockenwelle im Zylinderkopf, welche direkt die vier Einlassventile betätigt, die Auslassventile werden über Kipphebel gesteuert. Dadurch lässt sich ein kompakterer Zylinderkopf realisieren, der das Gesamtgewicht des Antriebs senkt und zu einer niedrigeren Schwerpunktlage im Motorrad verhilft.

Suzuki vertraut im Motor der GSX-8S hingegen auf zwei obenliegende Nockenwellen und verwendet das „Cross-Balancer“ genannte System von zwei Ausgleichswellen, um die Vibrationen des Motors im Zaum zu halten. Die japanische Firma hatte diesen Kniff schon in den achtziger Jahren bei den großen Einzylindermodellen angewandt, bei der V-Strom 800 ist das Kurbelgehäuse mit einer

Ausgleichswelle auf der Vorderseite des Gehäuses und der anderen unterhalb der Kurbelwelle deshalb etwas voluminös geraten. Aber auch Honda hat inzwischen die Vorteile dieses Systems erkannt und verwendet ebenso zwei zahnradtriebene Ausgleichswellen beim Motor der Hornet 750, der insgesamt etwas kompaktere gebaut ist.

Beide Motoren folgen dem zeitlichen Trend der Kurbelwellenkrüpfung von 270 Grad, mit der sich Zündfolge und Motorcharakteristik wie bei einem 90-Grad-V2-Antrieb umsetzen lassen. Anders als bei einem Gleichläufer oder um 180 Grad versetzten Gegenläufer, bewegen sich die Kolben nicht mehr parallel oder symmetrisch, sondern um eine Dreiviertelumdrehung zeitversetzt in den Zylindern auf und ab. Dadurch werden Ansprechverhalten, Drehmoment und Klang deutlich besser, denn beide Kolben stehen nun bei der Bewegungsumkehr am oberen und unteren Totpunkt nicht mehr gleichzeitig für einen Sekundenbruchteil still, sondern einer der beiden bewegt sich in diesem kritischen Moment weiter und sorgt unter anderem auch dadurch für gleichmäßigeren Motorlauf.

Ansonsten sind die beiden Motoren aber von der Architektur her relativ konventionell: Die Gehäusehälften aus Aluminium-Druckguss sind in

einer horizontalen Ebene miteinander verschraubt, und die Zylinderbänke mit den beschichteteren Laufbahnen obendrauf gesetzt. Honda bringt die Wasserpumpe gut integriert auf der linken Motoreseite unter, bei der Suzuki sind Pumpe und Thermostat ziemlich exponiert und etwas sturzgefährdet rechts am Motorgehäuse angeflanscht.

Beide Maschinen werden über Ride-by-wire-Systeme gesteuert, die verschiedene Ridingmodes und Strategien für ABS und die Traktionskontrolle zulassen. Bei der Suzuki geschieht die Versorgung mit Treibstoff über zwei Drosselklappenkörper mit 42 Millimetern Durchmesser, bei der Honda beträgt der Durchlass jeweils 46 Millimeter, die vorgelagerten Vortex-Fallstrom-Ansaugkanäle sind patentiert.

Zur Verbesserung der Schaltvorgänge der Sechsganggetriebe haben beide Motoren servounterstützte Kupplungen mit schrägen Anlauf-rampen, die das Stempeln des Hinterrads bei starkem Bremsen und schnellem Herunterzuschalten verhindern sollen. Bei der Suzuki ist das bidirektionale Quickshift-System serienmäßig verbaut.

Beide Motoren verkörpern robuste und rationale Antriebstechnik, die sich auch noch in anderen Modellen verbauen lässt. Mal sehen, was Honda und Suzuki aus diesen Motoren noch herauskitzeln werden. Klaus Nennwitz

2023/XX

Brand report

Opening of special exhibition 100 years BMW Motorrad

RoadRUNNER
Website

USA

May 2023

<https://www.roadrunner.travel/articles/100-years-of-bmw-new-bikes-and-an-exhibition/>

NEWS

100 Years of BMW: New Bikes and an Exhibition

 Klaus Nennewitz
May 25, 2023 • 4 min read



In 1923, a little company called BMW Motorrad built its first motorcycle. Now, 100 years later, the company is still going strong—and that's cause for

2023/XX

Brand report

Opening of special exhibition 100 years BMW Motorrad

MOTOCICLISMO Website

Spain

May 2023

[https://www.motociclismo.es/novedades/
bmw-12-nine_276538_102.html](https://www.motociclismo.es/novedades/bmw-12-nine_276538_102.html)

The screenshot shows a web browser displaying the article 'BMW R 12 nine T' on the Motociclismo website. The browser's address bar shows the URL: https://www.motociclismo.es/novedades/bmw-12-nine_276538_102.html. The website header includes a navigation menu with categories like 'MOTOGP', 'DEPORTE', 'PRUEBAS', 'EICMA 2022', 'OFF ROAD', 'NOTICIAS', 'EQUIPAMIENTO', 'PODCAST', 'RUTAS', and 'FOTOS'. The article title is 'BMW R 12 nine T' under the 'NOVEDADES' section. The text describes the new version of the popular R NineT, highlighting its historical significance and technical features like the telescopic fork with hydraulic damping. The author is Klaus Nennewitz, and the article is dated May 12, 2023. A large image of the motorcycle is shown below the text. To the right, there is a social media section titled 'Tweets de @motociclismo_es' featuring a tweet about Dunlop Trailmax Raid tires.

110% Suchen

ZONA PRÉMIUM - 30 DÍAS GRATIS NEWSLETTER

FUEL MOTO verde SUSCRÍBETE INICI

MOTOCICLISMO

MOTOGP DEPORTE PRUEBAS EICMA 2022 OFF ROAD NOTICIAS EQUIPAMIENTO PODCAST RUTAS FOTOS

NOVEDADES

BMW R 12 nine T

BMW presenta una nueva versión de su popular R NineT denominada R12, un nombre ya empleado por la firma alemana para un modelo lanzado en 1935 y que en varios aspectos fue una moto pionera, ya que fue la primera en equipar una horquilla teléscopica con amortiguación hidráulica.

KLAUS NENNEWITZ 12 de mayo de 2023 (13:08 CET)



f t in w p e

Tweets de @motociclismo_es

Seguir

Motociclism... @motocic... · 1h

La alta demanda de ruedas para modelos trail para uso de 50% en carretera y 50% en campo ha llevado a Dunlop a crear el Trailmax Raid, de uso dual que responde eficientemente un amplio rango de terrenos y de condiciones climáticas. Es lo "max" del momento



motociclismo.es
Dunlop Trailmax Raid. Prueba, vídeo y precios nuevo neum... - ...

1

Motociclism... @motoci... · 14h

El Ariic. Gemma es el nuevo scooter de

2023/XX

Brand report

Opening of special exhibition
100 years BMW Motorrad

MO Motorrad Magazin
Website

Germany

May 2023

<https://mo-web.de/zeitschriften/motorrad-magazin-mo/bmw-r-12-ninet-r-18-roctane/>,

The screenshot shows a web browser displaying an article on the MO Motorrad Magazin website. The browser's address bar shows the URL: <https://mo-web.de/zeitschriften/motorrad-magazin-mo/bmw-r-12-ninet-r-18-roctane/>. The page features a navigation menu with options like 'NEUERSCHEINUNGEN', 'ARTIKEL', 'ZEITSCHRIFTEN', 'SHOP', 'MO INTEAM', 'KLASSIKMARKT', 'KONTAKT', and 'EPAPER STORE'. The main content area has a breadcrumb trail: 'HOME > ZEITSCHRIFTEN > MOTORRAD-MAGAZIN MO > BMW R 12 nineT und R 18 Roctane'. The article title is 'BMW R 12 NINET UND R 18 ROCTANE'. Below the title is a large image of a BMW R 12 nineT motorcycle. The text below the image includes a sub-headline 'EXKLUSIV – Die neue BMW R 12 nineT und R 18 Roctane' and a paragraph describing the special exhibition at the BMW Museum in Munich. The page also features social media sharing icons for Facebook, Twitter, Pinterest, and WhatsApp.

MOTORRAD MAGAZIN
mo-web.de

80% Suchen

NEUERSCHEINUNGEN ARTIKEL ZEITSCHRIFTEN SHOP MO INTEAM KLASSIKMARKT KONTAKT EPAPER STORE

HOME > ZEITSCHRIFTEN > MOTORRAD-MAGAZIN MO > BMW R 12 nineT und R 18 Roctane

BMW R 12 NINET UND R 18 ROCTANE

BMW R 12 nineT

f t p w

EXKLUSIV – Die neue BMW R 12 nineT und R 18 Roctane

Mit einer Sonderausstellung zu 100 Jahren BMW Motorrad im BMW Museum in München wurden Anfang der Woche die Feierlichkeiten im Jubiläumsjahr eingeleitet. Dabei wurden auch zwei neue Motorräder gezeigt

Aufgrund der Anmeldung des Motorradkürzels „R 12“ zum Gebrauchsmusterschutz in USA im letzten Jahr spekulierten Medien weltweit auf eine verkleinerte Version des Luxus cruisers R 18 mit 1200 cc Motor. Im Museum in München wurde das Geheimnis gelüftet und die R 12 nine T präsentiert, ein klassischer Roadster im besten Stile der 2013 vorgestellten Heritage-Reihe mit dem luftgekühlten Boxermotor, von der in zehn Jahren rund 100.000 Maschinen produziert wurden.

2023/XX

Brand report

Opening of special exhibition 100 years BMW Motorrad

Revista Moto website

Mexico

May 2023

https://revistamoto.com/wp_rm/bmw-motorrad-anuncia-dos-nuevos-modelos-en-su-exhibicion-de-100-anos/

https://revistamoto.com/wp_rm/bmw-motorrad-anuncia-dos-nuevos-modelos-en-su-exhibicion-de-100-anos/

NOTICIAS

BMW MOTORRAD ANUNCIA DOS NUEVOS MODELOS EN SU EXHIBICIÓN DE 100 AÑOS

mayo 11, 2023

Facebook Twitter WhatsApp Pinterest LinkedIn

BMW MOTORRAD
100 YEARS
MAKE LIFE A RIDE

BMW R 1200 GS
BMW R 1150 GS ADVENTURE

La inauguración de la exposición especial sobre los 100 años de **BMW Motorrad** en el **Museo BMW de Múnich** fue el escenario para las celebraciones del aniversario de la marca alemana, donde también se presentaron dos nuevos modelos.

EXPOSICIÓN 100 AÑOS BMW MOTORRAD

El Dr. Markus Schramm, director de BMW Motorrad estuvo presente en la

TE PODRÍA INTERESAR

La Secretaría de Transporte Jalisco capacita a jóvenes en moto

16 mayo, 2023

2023/XX

Brand report

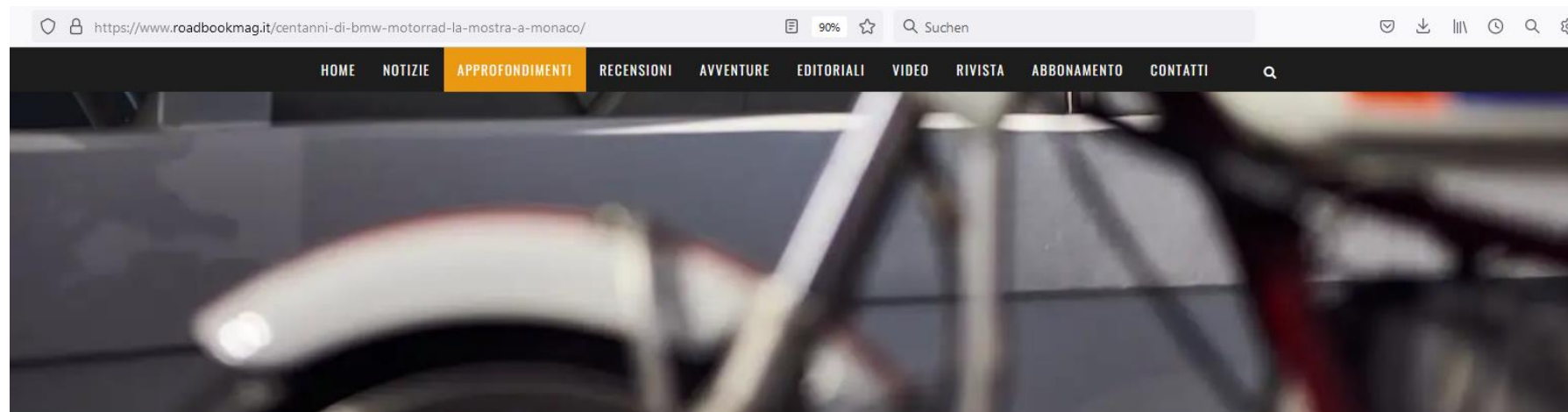
Opening of special exhibition 100 years BMW Motorrad

Roadbook Website

Italy

May 2023

<https://www.roadbookmag.it/centanni-di-bmw-motorrad-la-mostra-a-monaco/>



CENT'ANNI DI BMW MOTORRAD: LA MOSTRA A MONACO

APPROFONDIMENTI 15 maggio 2023

Inaugurata presso il Museo BMW di Monaco di Baviera la mostra dedicata ai cento anni di BMW Motorrad, che sancisce l'inizio delle celebrazioni per il centenario del marchio bavarese.

di Klaus Nennewitz

Il 12 maggio scorso è stata inaugurata la mostra "100 Jahre BMW Motorrad", che permetterà ai visitatori di vivere un viaggio emozionante attraverso **un secolo di storia del marchio**, raccontato da oltre **cinquantacinque moto originali BMW** esposte lungo un percorso tematico con 15 aree dedicate su un'area di oltre 1.000 mq.



2023/XX

Twincylinder engines for
ADV Bikes

MO Adventure magazine

Germany

Spring 2023, 9 pages

Deutschland 6,99 €
Gepäckträger € 6,99 / Schwach € 10,99 / Leertag € 9,99 / Winterreifen € 9,99

MOTORRAD MAGAZIN
MO
MOTORRÄDER FÜR'S GROBE
SOMMER 2023
Ausgabe 1

ADVENTURE

NEU
Die besten Motoren-Konzepte im Technik-Check

LEGENDÄR: Die Honda Transalp ist zurück

WIRBELT STAUB AUF: Ducati Desert X

ERLEBNIS RALLYE: glückliche Menschen im Dreck

PLUS: Die besten Gepäcklösungen fürs Abenteuer

GENUSS IM GELÄNDE: Top-Spots und Events

TOP-NEUHEIT
**SPASS-ATTACKE:
Suzuki V-Strom 800**

4 193600 201601 01

TECHNIK

EVO 2

Adventure Bikes mit ZWEIZYLINDER-REIHENMOTOR und 21-Zoll-Vorderrad sind in Mode, aber nichts Neues: Schon Mitte der 80er Jahre gab es sowas aus Italien. Wir beleuchten die Hintergründe für die aktuelle Renaissance

TEXT: KLAUS WENNEWITZ
FOTOS: SUZUKI, H-D, KTM, BMW, HONDA, MASSIMO DI TORRARI, ALEX-
PHOTO, MARKUS JAHN, KH

Am Lago di Uyuni in Bolivien, am Nordkap, auf der Dolomitenrunde, bei Rallye- und Enduro-Wettbewerben, vor der Eisdielle und mit Straßenreifen sogar auf der Rennstrecke: Adventure Bikes begegnet man inzwischen überall. Während es früher für jede Disziplin ein spezielles Motorrad gab, kommt man jetzt mit nur einer Maschine aus. Der technologische Fortschritt bei Reifen, Fahrwerken, Motoren und Elektronik sorgt dafür, dass wir heute intensive Fahrerlebnisse auf mehr oder weniger stollenbereiften, hochbeinigen und komfortablen Motorrädern genießen können, die von Endurofahren bis Rennstrecken-training fast alles können. Da fällt es schwer, bei dem enormen Angebot auf dem Markt das richtige Modell für die große Freiheit oder die Rallyekarre zu wählen. Zum Glück gibt es aber noch konzeptionelle Unterschiede bei den Motorrädern und es ist noch nicht soweit wie im Motocross, wo sich die Rennmaschinen größtenteils nur noch durch die herstellertypischen Farben unterscheiden, während sie bei der Technik nach Jahren der Optimierung inzwischen fast alle die gleichen Features haben.

Adventure Bikes werden aber kaum diese Gleichschaltung erreichen, denn jede Maschine hat eine spezielle Ausrichtung, die sie mehr für die Straße oder das Gelände prädestiniert. Wir schauen auf die Stärken und Schwächen der einzelnen Modelle, dabei darf natürlich auch der Blick auf die Motorenkonzepte nicht fehlen, denn in diesem Bereich tut sich gerade Einiges...

DER REIHENMOTOR IM ADVENTURE BIKE UND WAS ES VORHER GAB

Der Zweizylinder-Reihenmotor ist wieder in Mode gekommen und wird inzwischen von fast allen Herstellern als Antriebsquelle verwendet. Vor nicht allzu langer Zeit war das anders, als vor allem aus dem Rennsport Impulse kamen, die einen V-Motor mit querlegender Kurbelwelle als ideale Lösung für eine schmale und relativ kompakte Bauweise in stollenbereiften Maschinen empfahlen. Gute Leistungsentfaltung mit viel Traktion und Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen sowie ein cooler Sound waren

Smooth Operator:
Suzuki verwendet im neuen Twin der V-Strom 800 DE zwei Ausgleichswellen, um die Massenkräfte erster Ordnung einzudämmen

48

49

2023/XX

Motorcycle Racing

Aprilia Tuareg Factory Desert Racebike, Morocco

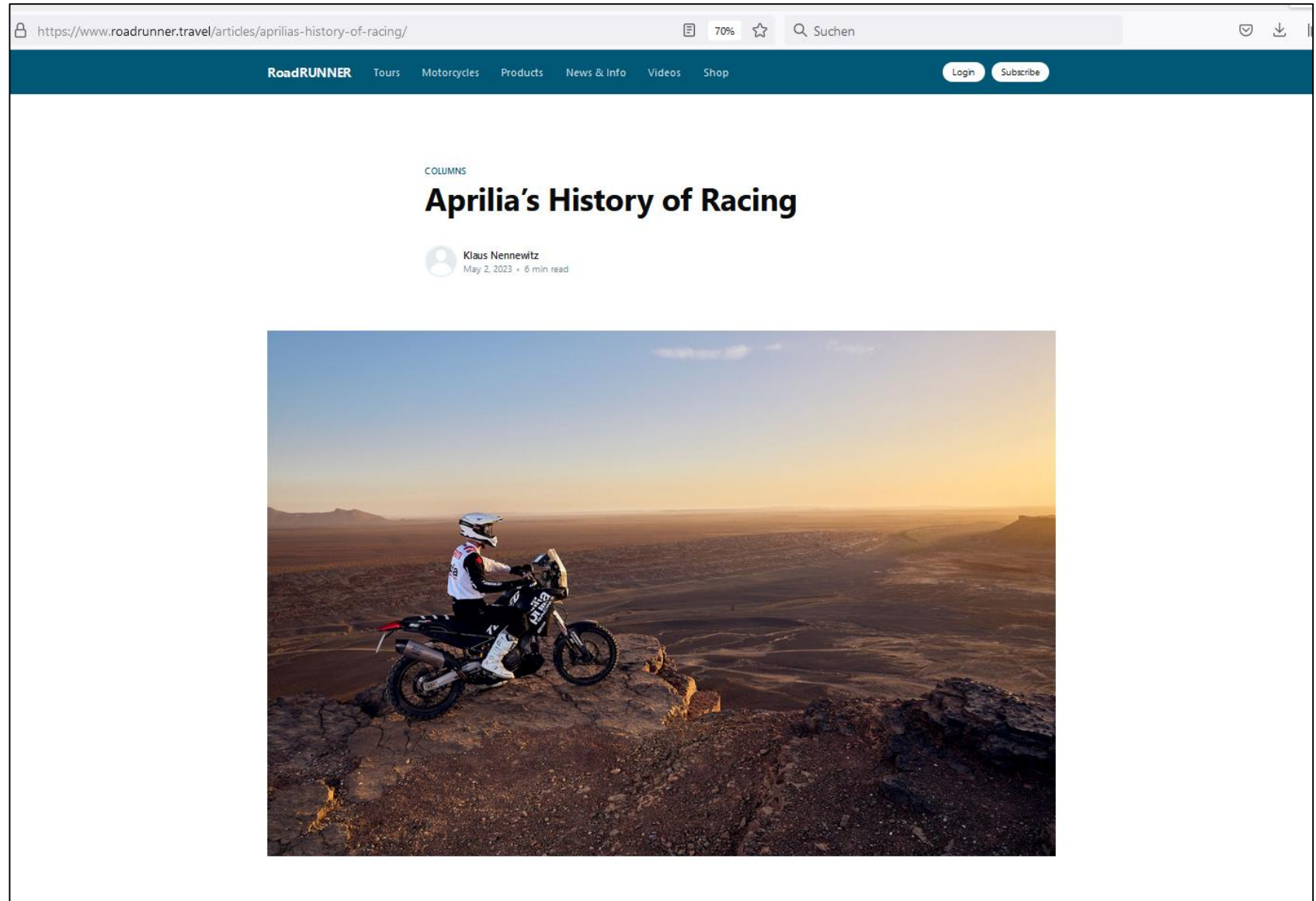
Interviews and history

RoadRUNNER website

USA

May 2023

<https://www.roadrunner.travel/articles/aprilias-history-of-racing/>



The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.roadrunner.travel/articles/aprilias-history-of-racing/>. The browser's address bar shows the URL, a search icon, and the text "Suchen". The page has a dark blue header 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 has a white background with the word "COLUMNS" in small letters above the article title "Aprilia's History of Racing". Below the title is the author's name "Klaus Nennewitz" and the date "May 2, 2023" with a "6 min read" indicator. The article features a large, high-quality photograph of a rider on an Aprilia Tuareg motorcycle, wearing a white helmet and gear, standing on a rocky outcrop overlooking a vast desert landscape at sunset. The sky is a mix of orange and blue, and the desert floor is visible in the distance.

2023/XX

Racing Technology report

Indian Bagger

INMOTO 04.2023

Italy

8 pages, March 2023



SPORT
KING OF THE BAGGERS - INDIAN CHALLENGER

SOTTO, la squadra Indian che affronterà la King of the Baggers 2023, composta da Tyler O'Hara, nella foto a destra e Jeremy McWilliams.

BIGGER IS BETTER

DA UN'IDEA FOLLE, UN CAMPIONATO DEDICATO ALLE BICILINDRICHE DA VIAGGIO CON LE BORSE, NASCE QUESTO CAPOLAVORO DI INGEGNERIA TARGATO INDIAN. INVESTIMENTI ELEVATI, TANTA INVENTIVA E SOLUZIONI TECNICHE UNICHE PER UN MEZZO CHE AVVICINA LE PRESTAZIONI DELLE MODERNE SUPERBIKE

di KLAUS NENNEWITZ - foto FOTOLIBERA

NON È UNA novità che nella terra del Far West, delle praterie sconfinite e degli hamburger prevale una diversa concezione di base delle "dimensioni". Il "più grande" è "meglio" negli USA, soprattutto quando si tratta dello spettacolo. I due grandi protagonisti del settore moto-heavy metal forniscono un esempio lampante del fenomeno. Così nel 2021 è nata l'idea di spostare l'affermato duello tra i marchi Indian e Harley-Davidson dalle strade pubbliche ai circuiti. Non si sa se le regole del primo campionato King of the Baggers siano state stabilite sotto l'effetto dell'alcol, ma potrebbe anche essere... Questi i pochi punti fermi, di facile comprensione: cilindrata di serie, peso minimo 290 kg e le valigie devono essere presenti. Per dare il giusto appoggio di marketing, i costruttori hanno trovato un accordo con l'agenzia che commercializza l'importante campionato americano di superbike Mo-

to America. Le paffute Big Twin avrebbero potuto costituire un bel programma di supporto per le classi superiori. Un'ipotesi che, dopo due anni di corse con le Bagger ("corse con le valigie" suona evidentemente poco simpatico), si è rivelata un chiaro eufemismo. Infatti, nel 2022, la campagna di marketing si è intensificata in direzione delle vere gare hardcore. L'idea di combattere sui circuiti con moto di serie discretamente ottimizzate si è trasformata in progetti massicci di sviluppo,

102

103

2023/XX

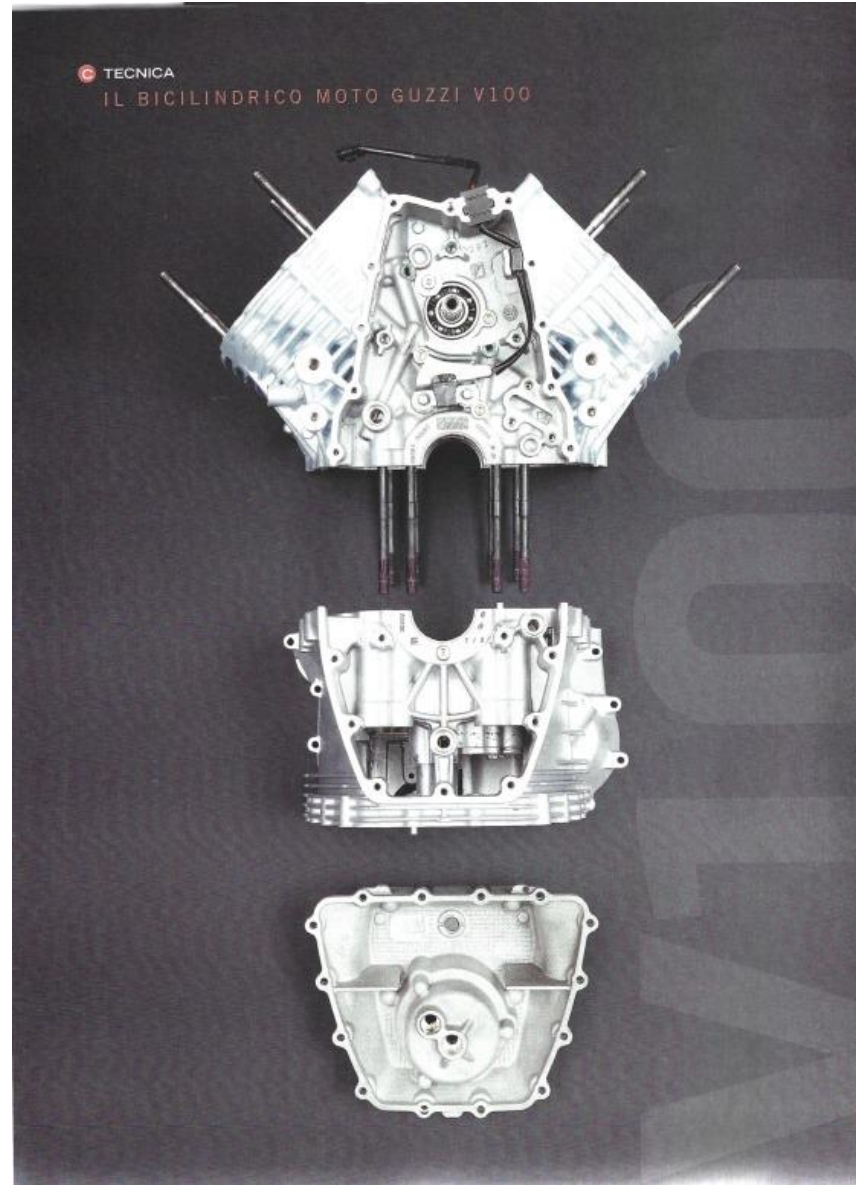
Technology report

New Moto Guzzi V 100 engine

INMOTO magazine 02.2023

Italy

8 pages, January 2023



Salto generazionale

IL MOTORE DELLA V100 RAPPRESENTA UN PASSO IN AVANTI FONDAMENTALE NELLA PRODUZIONE DELLA CASA ITALIANA. È UN MOTORE MODERNO, DALLE GRANDI POTENZIALITÀ, MA LE SUE RADICI AFFONDANO NELLA TRADIZIONE. VIAGGIO NEI SEGRETI DI QUESTO PROPULSORE

di KLAUS NENNEWITZ
foto MARCO ZAMPONI / MOTO GUZZI

L MOTORE "Big Block" raffreddato ad aria degli ultimi modelli della Casa di Mandello del Lario può essere ricondotto a quello con basamento a tunnel di Giulio Carcano e Umberto Todero del 1967 quando fu presentata la prima versione civile della V7. Su questo motore, l'albero a gomiti va inserito nel basamento di un unico pezzo fuso in sabbia dalla parte posteriore per ruotare su bronzine inserite su flange. Dopo l'acquisizione da parte di Aprilia e infine di Piaggio nel 2004, ci sono state diverse fasi di evoluzione di questa unità, tra cui il più potente motore Guzzi raffreddato ad aria della MGS-01 con testate a quattro valvole, 1.225 cm³ e 128 CV. Il motore a due valvole invece ha visto la sua fase evolutiva più potente sulla 1200 Sport del 2007, con una potenza di 95 CV (omologato Euro-3) durato fino al 2013. Nel 2007, il nuovo motore a quattro valvole "8V" con alberi a camme rialzati, ora azionati da ingranaggi e catene dentate nella parte posteriore dei cilindri, arrivava sulla Griso 1200. Circa l'80% dei componenti era nuovo, con aste e bilancieri corti; questo propulsore erogava fino a 110 CV nei modelli Griso, Norge e Stelvio di 1.200 cm³ e rimase in produzione fino al 2016, sempre con omologazione Euro-3. A partire dal 2012 lo stesso basamento veniva usato per i modelli California, Audace, Eldorado e MGX 21 di 1.400 cm³. Questo motore erogava 97 CV a 6.500 giri/min con una coppia massima



NELLA pagina a fianco, il bicilindrico a V trasversale raffreddato a liquido di 90° di 1.042 cm³ che spinge la Moto Guzzi V100 Mandello; è accreditato di una potenza di 115 CV a 8.700 giri.

Motorcycle Show Report

EICMA 2022 Milan, Italy

MOTORRAD&REISEN #114

Germany

4 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 Schmäckerl-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



Nachdem die EICMA im letzten Jahr coronabedingt eher auf Sparflamme lief und auch die Intermot 2022 viel von ihrem einstigen Glanz verloren hatte, war man gespannt auf die Messe in Mailand, die Ausblicke auf eine neue „Weltordnung“ in der Motorradindustrie lieferte.

Unterwegs auf der EICMA 2022 in Mailand. Innehalten und schauen. Auf der einen Seite der riesige Stand von Keeway, Benda und MBP, der neuen Premiummarke der chinesischen Qianjiang Motor-Gruppe. Auf der anderen Seite der Benelli-Stand, ebenfalls sehr groß und alles andere als anonym. In der angrenzenden Halle sieht man von Weitem das riesige CF-Moto-Schild. Vorbei sind die Zeiten, als chinesische Firmen zusammen in einer Halle oder am Rand auf kleinen Ständen untergebracht waren, von denen der beißende Geruch der Weichmacher aus den Kunststoffteilen herüber waberte. Als die Leute noch zur EICMA kamen, um die Neuheiten der großen traditionellen Hersteller zu sehen. Einige von ihnen sind noch da, aber längst nicht alle: BMW, KTM mit Husqvarna und GasGas, Harley-Davidson sowie Beta sind der EICMA 2022 ferngeblieben, die asiatischen Hersteller zeigen dafür massive Präsenz.

Waren chinesische Produkte bis vor Kurzem noch von zweifelhafter Qualität, so sind sie heute in vielen Fällen im mittleren Preissegment angesiedelt und werden bald die Qualität von Premiumprodukten erreichen. Zu dieser Entwicklung haben auch die westlichen Hersteller selbst durch Kooperationen beigetragen, indem sie den Chinesen durch zahlreiche Joint Ventures die Möglichkeit gaben, in Lizenz zu produzieren. Zum Beispiel CFMoto, die jetzt die 800MT mit KTM-Motor anbieten und seit einiger Zeit in Italien ein Design- und Entwicklungsstudio unterhalten, um den europäischen Geschmack genau zu treffen. Oder das Unternehmen Voge, eine Tochterfirma von Loncin, wo BMW den 900-ccm-Zweizylinder-Reihenmotor (nach großen Startschwierigkeiten vor einigen Jahren) produzieren lässt. Der findet inzwischen Verwendung in der anspruchsvollen 900er-Crossover des chinesischen Herstellers.

Steigende Qualität in China auch dank Kooperationen mit europäischen Herstellern

Es ist davon auszugehen, dass dieses qualitative Wachstum der chinesischen Maschinen zu einem Anstieg ihrer Preislisten führen wird, aber mit Sicherheit werden die Maschinen aus Fernost noch lange erschwinglicher sein als jene, die komplett in Europa oder Japan produziert werden. Die Marktentwicklung spielt den Asiaten mit einer großen Nachfrage nach Mittelklasse-Motorrädern zu möglichst niedrigen Kosten in die Karten. Die Neuheiten der Premiummarken verdeutlichen das: Von Honda kommt keine neue CBR1000, sondern eine gefällige Transalp XL750, ein Scrambler CL500 und die Zweizylinder-Hornet 750. Suzuki setzt mit der V-Strom 800DE und dem neuen Zweizylinder-Reihenmotor (momentan arbeiten sehr viele Firmen an diesem Antriebskonzept) genauso auf dieses



Segment. Die Chinesen bieten also nicht nur Quantität, sondern inzwischen auch Qualität zu einem annehmbaren Preis. Wo geht die Reise hin? Und wie werden die europäischen Hersteller reagieren? Es stellt sich nicht mehr die Frage, ob die chinesischen Hersteller am westlichen Markt erfolgreich sein werden. Vielmehr ist es nur noch eine Frage der Zeit, wann sie endgültig aus dem Schatten des stereotypen „Billigproduzenten“ heraustreten, um die Performance und das Qualitätsniveau, vor allem der japanischen Konzerne, zu übertreffen. Neben den bisher bekannten großen Firmen wie CFMoto, Benelli, Keeway und Moto Morini, die alle mit Niederlassungen oder Entwicklungsabteilungen

in Europa vernetzt sind, drängen nun weitere, weniger bekannte Marken mit gut gemachten und qualitativ hochwertigen Maschinen auf den Markt. Die neu gegründeten Firmen Kove oder QJ Motor sind noch auf der Suche nach Vertriebspartnern, während andere wie CFMoto und Voge schon „etabliert“ sind.

Marktgerechte Produkte in Rekordzeit

Wie ist das möglich? Extreme Flexibilität und Anpassungsfähigkeit an den Markt, gepaart mit einer unglaublichen Geschwindigkeit bei der Umsetzung. Eine solche extreme Feuerkraft findet man

in Europa vielleicht noch bei Ducati und KTM, aber kaum noch bei den Japanern, die mit der gleichen Technik vor 40–50 Jahren die Weltmärkte erobert haben. Und genau in Richtung Japan wirft China den Fehdehandschuh in Form von schönen, dem Zeitgeist angepassten Motorrädern und Hubräumen, die für jeden erschwinglich sind. Der Verdienst all dieser Hersteller besteht zweifellos darin, dass es ihnen gelungen ist, Generationen von Motorradfahrern oder solchen, die es werden wollen, wieder anzusprechen, die auf der Suche nach einfachen und erschwinglichen Motorrädern sind. Die Chinesen haben erkannt, dass die Jagd nach dem größten Motor oder dem mit den meisten Pferdestärken zum einen eine Stillübung um ihrer selbst willen ist, zum anderen aber nutzlos für das große Geschäft. Man hat gelernt, sich dem Geschmack des Publikums anzupassen. Und das sucht und fährt nun eben erschwingliche Maschinen, die gefällig gestylt sind und ein robustes Fahrverhalten versprechen. Besitzer einer Benelli TRK 502 werden in Italien von den Fahrern der Premiummarken zwar noch belächelt, man darf aber nicht vergessen, dass auch diese Kunden Motorradkleidung sowie Zubehör kaufen und sich im Hafen von Livorno in der Schlange zur Fähre nach Sardinien einreihen. Sie erleben die Motorradszene und das Geschäft genauso wie die GS- und Multistrada-Fahrer, aber natürlich nicht im Hochpreissegment wie eben diese.



2023/XX

New KTM ADV Models Scoop

MOTORRAD&REISEN #114

Magazine

Germany

3 pages, January 2023

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

Motorrad-Neuheiten 2023
alle Highlights!

MOTORRAD & REISEN
114

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 FAHRTTESTS: 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



KTM ADVENTURE-MODELLE 2023

KTM gebührt (neben BMW) der Verdienst, auch nach dem Abflauen des Hypes, der in den Achtzigerjahren mit mehr oder weniger getreuen Replikas der Dakar-Rennmaschinen die Märkte flutete, noch am Konzept des kernigen und robusten Weltreisemotorrads, sprich Neudeutsch „Adventure-Bike“, festgehalten zu haben. Während sich die Japaner in den Neunzigerjahren wieder mehr auf sportliche Straßenmaschinen konzentrierten, entwickelte KTM die LC 4-Baureihe mit dem Einzylindermotor konsequent in Richtung Dakareinsatz. 2001 gelang den Österreichern mit Fabrizio Meoni auf der 660 Rallye der erste Sieg, bis dahin waren schon Hunderte von Abenteurern mit der 620 und 640 LC 4 Adventure um die Welt und durch Afrika gefahren. Die Siegesserie bei der Dakar, die von 2001 bis 2019 ununterbrochen anhält, ermöglichte es KTM in den Nullerjahren, das On/Off-Segment neu zu beleben

und für die eigene Modellpalette konsequent zu nutzen. Nach Meonis Sieg 2002 auf der LC 8 kam die Zweizylindervariante auf den Markt, die neue Akzente bezüglich Leistung, Gewicht und Fahrbarkeit im Gelände setzte. Von der neuen Plattform der Einzylinder 690er, die 2007 präsentiert wurde, gab es zum Bedauern vieler Fans aber keine ADV-Variante, dafür gab es 2017 aber die neuen Zweizylinder in der „Mittelklasse“ mit 790 cc. Erst 2019 wurde mit der 390 ADV das Konzept in einer kleineren Hubraumklasse umgesetzt. Mit Gussrädern wagten sich aber nicht wirklich viele Fahrer ins Gelände. Das Topmodell wuchs in der Zwischenzeit über verschiedene Hubraumerweiterungen und neue Motoren sowie Fahrwerke bis zum aktuellen Topmodell, zur 1290 Super Adventure R, heran. Irgendwie schaffen die orangen ADV-Bikes aus Mattighofen nicht den Sprung nach vorne in die Zulassungs-

statistiken: In Deutschland liegt die 1290 Super Adventure nach 10 Monaten mit 748 verkauften Einheiten auf dem 38. Platz, vor ihr liegen drei Dukes und eine SMC aus eigenem Hause mit 1.000 bis 1.350 verkauften Maschinen. Die 890er ADV taucht unter den ersten 50 der Zulassungen gar nicht erst auf. Wer es noch nicht wusste: Topseller in Deutschland ist nach wie vor die BMW R 1250 GS mit 7.930 neu zugelassenen Motorrädern. Auch in Italien, mit Dutzenden von ADV-Veranstaltungen eigentlich ein Eldorado für diese Bikes, sieht es nicht viel besser aus: Bestseller ist die Benelli TRK 502/502 mit 6.395 Einheiten, unter den ersten 30 neu zugelassenen Maschinen bis Oktober 2022 ist überhaupt keine KTM zu finden! Bei der Hardalpitour, Transitalia Marathon oder Rallye Sardegna machen die Ténéré 700 (2.581 Neuzulassungen) einen Großteil des Teilnehmerfeldes aus, da hat sich KTM ein bisschen die Butter vom Brot nehmen lassen ...

KTM Adventure-Modelle 2023

Der Adventure-Baureihe geht es an den Kragen

Wie die neuesten Erikönigbilder beweisen, hat man neben der Modellpflege der 890er auch an den anderen Modellen gearbeitet. Dabei liegt das Hauptaugenmerk bei Neuentwicklungen auf der Anpassung der Antriebe auf die neuen Homologationsvorschriften gemäß Euro 5+, die ab dem 1. Januar 2025 für alle Neufahrzeuge verpflichtend werden. Im Vergleich zur aktuellen Euro-5-Norm (seit 1. Januar 2021 in Kraft) bedeutet dies vor allen Dingen eine Überwachung der Katalysatorfunktion, um auch nach Tausenden von Kilometern noch die Grenzwerte einzuhalten. Auch wenn noch zwei Jahre bis zur Einführung von Euro 5+ vergehen, müssen die Ingenieure nun viel früher in den finalen Entwicklungs- und Testzyklus einsteigen, um die Alterung des Katalysators in der Dauererprobung zu testen

390 ADV: alles neu und 2 Modellvarianten

Die 390 ADV ist eine komplette Neukonstruktion. Das beginnt beim Motor, der auf beiden Seiten neue Deckel für Kupplung und Lichtmaschine aufweist. Am Kupplungsdeckel ist nun die Ausrückmechanik integriert, zusätzlich sieht man ein Schauglas für die Ölstandskontrolle. Die Wasserpumpe bleibt vor der Kupplung, eine geänderte Anordnung der Kühlwasserschläuche lässt auf eine Neukonstruktion des Motors (und Kühlkreislaufs) schließen, der wie das bisherige Modell auch bei Bajaj in Indien montiert werden dürfte. Neu ist auch der Rahmen, wobei KTM nach wie vor am Gitterrohrrahmen festhält, obwohl man zum Beispiel bei den Dakar-Rennmaschinen schon andere Rahmenkonzepte mit einem einzigen Oberrohr einsetzt, die von den Motocrossmodellen abgeleitet sind. Wahrscheinlich bietet das Gitterrohr-Prinzip bessere Möglichkeiten zur Unterbringung der Aggregate und Komponenten für eine Serienmaschine. Die vorderen Motorhalterungen aus Aluminium sind nun massiver ausgeführt als noch beim Vorgängermodell, unter dem Motor verläuft eine zusätzliche Rahmenschleife, die zur Aufnahme der Motorschutzplatte dient. Interessant ist auch die Abkehr von der Hinterradschwinge mit offenen und verrippten Profilen. Bei der neuen



Hier die verkleidete ADV-Variante des neuen 390-ccm-Modells: Motor, Rahmen und Karosserie sind komplett neu



Am Prototyp der 390 Enduro gut sichtbar: die Bananenschwinge mit darunterliegendem Endschalldämpfer und die Lambda- und Temperatursensoren an der Auspuffanlage

390er kommt eine Gusschwinge mit geschlossenen und hohlen Holmen zum Einsatz, dabei ist die rechte Seite zum Rahmen hin auffällig nach oben gezogen. Diese „Bananenschwinge“ kam in den Achtzigerjahren bei den Grand-Prix-Zweitakttern auf, um genügend Platz für die Auspuffbirnen zu lassen. Bei der KTM 390 ADV dient sie dem gleichen Zweck: Man braucht Platz für das vergrößerte Volumen der Auspuffanlage. Der zentrale Stoßdämpfer ist ohne Umlenkhebel an der Oberseite der Schwinge montiert. Die Federwege dürften vorne wie hinten um die 200 mm liegen. Auffällig an der Auspuffanlage: zwei Lambdasonden vor dem Katalysator im Auspuffkörper, der nun extrem kurz ausgeführt ist. Zahlreiche Temperatursensoren an der Anlage verdeutlichen den fast schon wissenschaftlichen Balanceakt auf einem dünnen Grat zwischen Fahrbarkeit und Einhaltung der Abgasgrenzwerte. Ein relativ kleines Auspuffrohr mit einem Durchmesser von rund 25 mm tritt aus dem Endschalldämpfer aus, es ist anzunehmen, dass hier noch eine Abdeckung mit einem Doppelrohr fehlt.

2023/XX

Motorcycle Show Report

MOTOR BIKE EXPO 2023 Verona, Italy

MOTORRAD&REISEN

Website

Germany

January 2023

https://www.motorradundreisen.de/szene/motor-bike-expo-verona-alles-gewoehnlich/7057/ 90% Suchen

MOTORRAD & REISEN
... weil wir gerne Motorrad fahren!


Download-Code... [Download Icon]

News Ticker | Berichte | Abos | Touren | Reisen | Unterkünfte | Treff | Magazin | Filme | Shop | Service | Login

Berichte > Szene > Die „Motor Bike Expo“ in Verona – alles, aber nicht gewöhnlich

M+ DIE „MOTOR BIKE EXPO“ IN VERONA – ALLES, ABER NICHT GEWÖHNLICH

MOTORRADMESSE IN VERONA




02.02.2023 19:01


Teilen | Tweeten | Pin | E-Mailen | Teilen

Am letzten Januar-Wochenende 2023 fand in Verona, Italien, die 15. Ausgabe der „Motor Bike Expo“ statt. Zu Beginn des Jahrtausends fand diese, ursprünglich als Custombike-Show gedachte Motorradmesse noch in Padua statt.

Mit dem Umzug nach Verona bekamen andere Sektoren wie Reise, Sport, Serienmaschinen und Klassik mehr Raum. Viele Besucher erinnern sich wehmütig an die Ausgabe im Januar 2020, kurz danach brach die Covid-Pandemie los, dennoch schafften es die Organisatoren rund um Francesco Agnoletto und Paola Somma, in den Krisenjahren eine abgespeckte Version der Show zu präsentieren. Show? Genau, denn es ist nicht nur eine reine



HONDA
Die neue CB750 Hornet – Klasse, neu definiert.



MT-09
als 35 kW-Version
Entdecken

Newsletter
Immer informiert bleiben über unseren kostenlosen M&R Newsletter:

E-Mail [Input Field]

Berichte & News (regelmäßig)



ZUBEHÖR

NICO

Zu viel Hightech macht das Leben auch nicht immer einfacher. Ich sitze fast täglich auf dem Motorrad, da gefallen die simplen Dinge oft besser



ALPINE MOTO SAFE PRO Bei den kleinen Ohrstöpseln habe ich mir ehrlicherweise erst nichts gedacht. Sie legen ungenutzt in der Redaktion rum, irgendwann habe ich sie mir angeschaut. Mehr als eine Stunde möchte ich heute nicht mehr ohne sie fahren. Schon gar nicht, wenn es auf die Autobahn geht. Motorradfahren ist ziemlich gehörschädigend – statt aber die Lehrerkule zu schwingen, hier, was die kleinen Teiles toll macht: Nach vielen Stunden im Fahrtwind rauschen die Ohren nicht, ich bin spürbar fitter als ohne die Ohrstöpsel. Auch auf Dauer sind sie dank ihrer Form und dem weichen Silikon kaum zu spüren,

sie tun also nie weh. Richtig genial ist die Filtercharakteristik, die vor allem Windgeräusche dämpft, wichtige Restgeräusche aber erkenntlich lässt. Man fühlt sich trotz effektiver Wirkung nicht von der Außenwelt abgeschottet. Außerdem kann Luft im Ohr zirkulieren, was einfach viel hygienischer ist. Seit 2018 im intensiven Einsatz, ohne Verlust oder dass etwas kaputt ging.

WUNDERLICH MULTICLAMP Nur ungern habe ich das Handy am Lenker, benutze das Motorrad aber meist als



In allen Belangen viel besser als billige Schaumstoff-Ohrstöpsel: Alpine MotoSafe. Ich empfehle das Pro-Set für 28 Euro – Aufbewahrung und zwei Dämpfungsvarianten inklusive



Die perfekte Handyhalterung: Wunderlich Multiclipm. Schnell an- und abgebaut ohne Werkzeug. Diebstahlsicher und universell einsetzbar

Verkehrsmittel, muss entsprechend also schon einmal irgendwo hin navigieren. Einfacher als mit dem Smartphone geht es eben nicht. Die Wunderlich-Multiclipm passt da super dazu, denn sie ist mega einfach zu verwenden. Die Klemme passt an jeden Lenker, das nötige Werkzeug dafür gehört zur

KLAUS



Klaus Nennenwitz ist seit über 40 Jahren im Gelände unterwegs und ein Experte für alles, was mit Adventure Bikes zu tun hat

ALPINESTARS CORAZAL Den Adventure-Touring Stiefel von Alpinestars aus Leder und Kunststoff besitze ich seit Herbst 2019 und habe ihn bei rund 150 vollen Fahrtagen auf unterschiedlichen Maschinen getragen. Beide Stiefel sind nach wie vor wasserdicht und in hervorragendem Zustand mit intakten Sohlen, auch die jeweils drei Klappverschlüsse funktionieren immer noch einwandfrei. Lediglich an der Fußspitze löst sich ein winziges Stück der Sohle, was ich mit Sekundenkleber fixiert habe. Die relativ leichten Stiefel halten die Form und haben durch sinnvolle Kunststoffverstärkungen am Knochel und am Schienbein eine gute Schutzwirkung, sind aber

150 volle Arbeitstage in Schlamm, Staub, Schnee und Felsen und immer noch in Form: Alpinestars Corazal-Stiefel



Klemme, kann abgezogen werden und sichert so das ganze Teil gegen Diebstahl. Jegliche Smartphones passen in die federgespannte Halterung, und mittels Kugelgelenk rückt man das Display in jeder Situation ins Sichtfeld. Qualitativ erste Sahne, sind 80 Euro voll im Rahmen.

SEGURA FUNKY Es geht nichts über Leder bei mir, da kann eine Textilhose noch so tolle Membranen haben. Eine einfache Regenjacke drüber und jede Lederjacke ist auch regendicht. Dafür ist sie bei Sonnenschein ultra angenehm zu tragen, atmungsaktiv, flattert nicht und sieht einfach immer besser aus. Ich habe schon das Vorgängermodell der Segura Funky geliebt, nicht anders ist es jetzt. Das Leder ist dick, aber geschmeidig, die Protektoren sind stabil, gut vorgeformt und verrutschen nicht, es gibt ausreichend Taschen, und die Jacke ist so schick, dass man abseits vom Motorrad noch top aussieht. Bis auf einen dünnen Innenstoff gibt es kein Futter, im Sommer ist die Jacke ausreichend kühl, und eine leicht einzuzippende Thermojacke mit Ärmeln für den Einsatz von Ostern bis Oktober dafür dick genug. Abgesehen von richtigen Winterlagen ist die Jacke bei mir im Dauereinsatz und sieht, obwohl nie gepflegt, nach zwei Jahren Dienst fast wie neu aus. Für 450 Euro ein echtes Lieblingssteil.

VANUCCI ARMALITH 2.0 Was mir obenrum die Lederjacke ist, ist mir untenrum die Motorradjeans. Im Textil zu schwitzen, ist nicht meins. Ich fahre



entspannter Motorrad, wenn die Klamotte nicht nervt. In zwei Jahren habe ich die Vanucci Armalith 2.0-Jeans von Louis sehr lieb gewonnen. Das Material ist fest und bequem. Die schützende Armalithschicht (kommt aus der Welt-raumfahrt) ist direkt ins Obermaterial gewebt, es gibt keine zweite Stoff-

schicht, was den Komfort ja nur erhöht. Die Knieprotektoren sind in der Höhe einstellbar und verrutschen nicht. Hüftprotektoren lassen sich nachrüsten, was super ist. Mit Schutzklasse A immerhin auf dem Niveau durchschnittlicher Textilhosen. Aktuell für 130 Euro zu haben, das rockt.

Meine absolute Lieblingskombi: Segura Funky Lederjacke und Vanucci Armalith 2.0-Motorradjeans. Schutz muss sein, Komfort aber auch

dennoch flexibel genug, um auch für eine erzwungene Wanderung zu taugen. Mit guten Socken halten sie auch im Winter relativ warm, im Hochsommer wünscht man sich eine Entlüftung, dem Geruch muss man dann mit Chemie begegnen. Preise je nach Angeboten und Farben zwischen 250 und 300 Euro – ich nehme den Corazal mit in die vierte Adventure-Saison!

GARMIN GPSMAP 64 Das kompakte und extrem robuste GPS mit einer Bildschirmdiagonale von 6,6 Zentimetern mag etwas antiquiert wirken. Aber seit über zehn Jahren in meinem Besitz, hat es immer funktioniert: Bei Regen, Schnee, Staub oder Schlamm und Vibrationen, das Display ist extrem kratzfest, gut ablesbar und immer noch wie neu. Ich hatte nie Probleme

mit Datenkompatibilität und betreibe das Gerät mit zwei aufladbaren AA-Akkus. Die halten meistens einen kompletten Fahrtag, und so erspare ich mir anfällige Kabelverbindungen, die mit den Jahren ausleieren. Auf einer Micro SD-Karte kann ich zusätzliche Datenspeichern, die ich mit Garmin Basecamp vorbereite, dazu nutze ich kostenfreie OSM Karten aus dem Internet. Nicht jedermanns Sache in Zeiten von Touchscreen ist die Garmin-Menüführung, man muss sie erlernen. Preise: zwischen 250 und 300 Euro. >

Unverwundliches Garmin GPS 64: einzig die originale Halteschale kann ausleieren, deshalb zur Sicherung ein Gummiband (blau)

