

GUT GEREIFT: Yamaha XV 535 Virago

Oktober 2026 **Nr. 10**

MOTORRAD MAGAZIN
MO

GANZ PERSÖNLICH:
Im Gespräch mit TT-Rennfahrer-Ikone John McGuiness



„BUILT NOT BOUGHT"-REPORT: KREATIVE MOTORRAD-BASTLER STELLEN SICH DEM RENNSTRECKEN-TEST



TRIUMPH TRACKER 400 IM TEST: Leicht ist besser

24 SEITEN
Leichte KLASSE
MOTORRÄDER MIT WENIGER BALLAST:

- **BMW** F 450 GS
- **Benda** Chinchilla 350
- **Honda** CRF 300
- **Kawasaki** KLE 500
- **Royal Enfield** Guerrilla 450 Apex
- **Triumph** Tracker 400
- **Voge** 300 Rally

PLUS
Marktübersicht: Die wichtigsten Motorräder der leichten Klasse

KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO

DUCATI MULTISTRADA V4 S

ZWEIRAD-SUVs

TEST DER POWER-ADVENTURE BIKES VON DUCATI UND KTM



TOP





TOP-FAHRWERK: KTM 990 RC R im Test

KAFFEEMASCHINE: Guzzi-Kunst aus Hamburg

TOURER-VERGLEICH: Kawasaki Versys 1100 und Honda CB 1000 GT

NEU

Deutschland 6,90 €
Österreich 7,60 €, Schweiz 12,30 CHF
B 8,20 €, NL 8,50 €
L 8,20 €, E 8,70 €
I 8,70 €, GR 9,50 €
DK 75,00 DKK
H 4490,00 HUF

4 190343 606901 10

GIPFELTREFFEN

Reiseenduros oder Adventure Bikes sind DUCATI MULTISTRADA V4 S und KTM 1390 SUPER ADVENTURE S EVO nicht, mit irrwitziger Power, hohem Gewicht und Gussfelgen samt Straßenreifen. Crossover sind sie auch nicht, mit 19-Zoll-Rädern vorn. Eher schon SUV auf zwei Rädern

TEXT: INGO GACH FOTOS: MOPPETFOTO.DE

TEXT: INGO GACH

FOTOS: MOPPETFOTO.DE

Die Ducati Multistrada V4 und KTM 1390 Super Adventure S Evo sind nicht nur mächtig im Erscheinungsbild, sondern auch in ihrer Leistung.

Für unseren Vergleich sind zwei Punkte ausschlaggebend: Beide Motorräder erfreuen sich großer Beliebtheit und sind die PS-stärksten Vertreter der 19-Zoll-Klasse. Der 1158-ccm-V4 der Multistrada stammt vom Superbike Panigale und ist nur wenig gezähmt mit 170 PS bei 10750/min. KTMs V2 weist stolze 1350 ccm Hubraum vor und bringt es auf 173 PS bei 9000/min. Über Leistungsmangel wird sich niemand beklagen.

Die KTM 1390 Super Adventure S beeindruckt schon im Stand mit ihrem wuchtigen Erscheinungsbild mit großen, glatten Flächen und hochragender Front. Dagegen würde das Heck fast schon schmächtig wirken, wenn sich da nicht der gigantische Endschalldämpfer in den Vordergrund drängen würde. Stilbildend ist zudem der weit hinuntergezogenen 23-Liter-Tank, der den Motor zur Hälfte verdeckt. KTM begründet die

Hoch und breit auf Reise, mit viel, viel Leistung im Gepäck und einer Breitbandigkeit, wie sie nur Viezylinder-Bikes bieten. Schön, auf große Power-Tour zu gehen

AUF GROSSER POWER-TOUR

Wer unterwegs ist mit HONDA CB 1000 GT und KAWASAKI VERSYS 1100 SE, der muss sich um einen Mangel an Leistung oder Ausstattung nicht sorgen und kommt darüber hinaus mit Sicherheit sehr entspannt an sein Ziel

TEXT: STEFAN PIWEK
FOTOS: CLAUS NOWACK, PIWEK

Faktisch sind zwei Zylinder, mittlerer Hubraum und ordentliches Drehmoment einfach ideal als Antrieb für ein Motorrad – nicht nur, weil 80 bis 100 PS Leistung im Straßenverkehr mehr als genug sind, sondern auch, weil solche Motoren vergleichsweise simpel und leicht sind, sich Fahrzeuggewichte um die 200 Kilogramm und Verbrauchswerte um die vier Liter damit realisieren lassen.

Trotzdem schön, wenn mal wieder vier Zylinder und der volle Liter Hubraum unter einem werkeln, mit sanften Krafteinsatz schon knapp über Leerlauf und Kraftreserven bis in den fünfstelligen Bereich. Echte Breitbandigkeit und sanfte, eher hochfrequente Vibrationen statt bulliger Mittenlage und gröberen Lebensäußerungen und unwilligem Antritt aus niedrigen Drehzahlen. Vierzylinder sind anders universell, beruhigen mit Leichtgängigkeit sowie tollen Manieren, nerven auch auf Dauer nicht, wo ein herrlich polternder Twin auch mal zu viel des Guten sein kann. Und dann sind da diese Kraftreserven, die man nicht nutzen muss, die aber ganz einfach abrufbar sind, wenn in der leichtgängigen Schaltbox (wieder ein Vierzylinder-Vorteil dank kleiner Einzelhubräume) zwei- oder dreimal runtergesteppt und in der Drehzahlleiter hochgezogen wird. So ein potenter Vierzylinder kann von sanft bis hart, bietet sich nicht nur zum Rasen, sondern auch zum Reisen an.

Das weiß Kawasaki schon lange und bietet satte 1100 ccm, verpackt in vier Zylinder, sowohl im Sporttourer Ninja 1100 als auch hochbeinig in der Versys 1100 an – und seit dem kleinen Hubraumzuschlag von 50 ccm zusätzlich ab Modelljahrgang 2025 auch mit gleicher Abstimmung und Leistung. Bei Honda ist es ein zurückgezüchteter 1000er Fireblade-Motor aus dem Jahr 2016, der die gleiche Funktion als Alltags- und Reiseantrieb in Vierer-Reihe übernimmt, hochbeinig als CB 1000 GT.

Die GT hat uns schon bei der ersten Begegnung überrascht. Nicht nur, weil sie mit Gelände nichts am Hut hat trotz hoher, aufrechter Sitzposition und schmalen, fürs Konzept eher verwirrenden Handschützern. Vor allem, weil man zum Einstiegspreis von 14 429 Euro inklusive Überführungskosten sehr viel Motorrad bekommt

Leichte KLASSE

DIE NEUE LEICHTIGKEIT

Teilweise weit unterhalb von 500 ccm, 50 PS und 10.000 Euro ist man heute FLINK, FLOTT UND GÜNSTIG unterwegs. Spannender Blick auf eine Kategorie, die facettenreich auf das fokussiert, was wirklich Spaß bringt

Lange her scheinen die Zeiten zu sein, als 400er mittelgroße Alltags-Motorräder waren und die 750er die angebetete Krone der Schöpfung. Starke und schwere Motorräder dominieren, auch wenn bei den Neuzulassungen die Klasse unterhalb des vollen Liters nach vorne drängt. Andererseits zeigt eine CFMoto 450 MT mit frechen Verkaufszahlen nur knapp außerhalb der aktuellen Top Ten, wie attraktiv leicht, wendig und günstig (wieder) sein kann – siehe Test in Motorrad Magazin MO 8/2026. Nicht von ungefähr steigt auch BMW mit der F 450 GS in dieses Erfolg versprechende Segment ein.

Die quirlige und überraschend erwachsene BMW öffnet unsere Augen für eine Klasse, die gerade so bunt, vielseitig und pfiffig daher kommt wie lange nicht mehr: vom mild-wilden Cruiser über den klassischen (oder modernen) Roadster bis hin zu Offroadern, die selbst mit wenig Hubraum und Leistung zu ausgedehnten Abenteuern einladen.

Tatsächlich gibt es speziell in der Adventure-Szene einen Trend, ausufernde Zylinderanzahl, Top-Performance und damit verbundene Masse durch Agilität und Beherrschbarkeit zu ersetzen. Eine neue Einfachheit, die nicht nur viel Geld für die Reisekasse übrig lässt, sondern oftmals auch viel besser zum echten Leben und zum Straßenverkehr unserer Zeit zu passen scheint.

Wir haben es – egal, mit welchem Konzept – jedenfalls sehr genossen, für das Thema „Leichte Klasse“ auf klein und flink und flott zu setzen und die Fortbewegung auf zwei motorisierten Rädern damit überaus bewusst zu erleben. ▷

Die Vorzüge der Leichtgewichte in Alltag und Freizeit sind offensichtlich, aber wie sieht es auf großer Tour aus? MO sattelt auf



Wild, wilder, Tracker: Auch Triumph entdeckt die Straße für seine kleine Klasse, gewürzt mit einer Prise britisch-amerikanischem Renn-Spirit



Lässig mit Benda: Die Chinchilla kopiert frech aktuelle Cruiser-Highlights, setzt Automatikgetriebe und stylische Details (dieser Scheinwerfer!) noch obendrauf. China kommt!



Mit Honda und Voge auf der Suche nach der Ferne: Kleine Enduros in großem Adventure-Outfit sind trendy

Fotos: Gach, Piwek, Praschak, Soppa

INHALT **LEICHTE KLASSE**

Seite 32:
TEST BMW F 450 GS und **Kawasaki KLE 500**

Seite 36:
TEST Benda Chinchilla 350

Seite 40:
TEST Honda CRF 300 und **Voge 300 Rally**

Seite 44:
TEST Triumph Tracker 400

Seite 48:
TEST Royal Enfield Guerrilla 450 Apex

Seite 50:
ÜBERSICHT Leichte Klasse



Mit der Guerrilla 450 auf der Suche nach der Ideallinie: Royal Enfield wirft die Apex-Variante auf den Markt und setzt damit ein Zeichen in Sachen flinker Roadster

LEICHTE MAUS



Leichte KLASSE

TEXT: WOLF-MARTIN RIEDEL FOTOS: JOCHEN SOPPA, RIEDEL

Wunderbar passt die ganz neue, 195 Kilogramm leichte BENDA CHINCHILLA in unser Special über die „Leichte Klasse“. Zur Leichtigkeit des Fahrens trägt auch eine Getriebeautomatik bei. Unser erster Test eines Modells der jungen Marke aus China mit Sitz in Salzburg

Schon der Name der 350er suggeriert Leichtigkeit und Wendigkeit: „Chinchilla“ ist eine flinke Wollmaus, die vorwiegend in Südamerika vorkommt. Das flotte Vorankommen unserer flinken Benda-Maus übernimmt hier ein wassergekühlter V2-Motor mit 350 ccm und 34 PS. Die Besonderheit des V-Twins ist eine stufenlose Getriebe-Automatik, wie man sie von Rollern kennt, die beim Motorrad aber bislang keine Rolle spielte.

Aprilia hat vor 15 Jahren mal einen Versuch gewagt und der Mana ebenfalls eine Roller-Automatik verpasst. Die verschwand damals aber schnell wieder von der Bildfläche, denn die Akzeptanz oder der Bedarf für Schaltautomatik war bei Motorradfahrern damals nicht gegeben. Inzwischen gibt es viele unterschiedliche Arten von automatisch schaltenden oder kuppelnden Getrieben für Motorräder. Die hatten wir alle schon mehrfach im Test. Eine stufenlose Automatik sind wir bisher beim Motorrad aber noch nicht gefahren.

Zunächst ist so etwas für uns tatsächlich etwas ungewohnt. Das fängt bereits am Lenker an. Links sitzt nämlich der Hinterradbremshebel anstelle des Kupplungshebels – den gibt es gar nicht. Einfach Gas geben, der Kraftschluss erfolgt automatisch, und schon schiebt der V-Twin kräftig und akustisch gut vernehmbar vorwärts. Je nach Gasstellung passt sich die erforderliche Drehzahl an, und der Motor arbeitet immer im geforderten Drehmomentbereich. Ungewohnt ist, dass sich die Drehzahl nicht ändert, auch wenn man schneller wird. Beim

LEICHTFLÜCHTIGE **LÖSUNG**

Kann die bewährte HONDA CRF 300 RALLY sich gegen die Newcomerin VOGE 300 RALLY behaupten? Wir lassen die beiden leichten Enduros gegeneinander antreten

Leichte KLASSE

Wer mehr als fünf Zentner Motorrad plus Gepäck im Sand und Schlamm senkrecht halten muss, stößt rasch an konditionelle Grenzen. Abenteuerreisende, die viel Offroad unterwegs sind, bevorzugen deshalb leichte Enduros. Sie verzichten gerne auf große Hubräume und Herden von PS, viel wichtiger sind ihnen ein gutes Fahrwerk, zuverlässige Technik und eben wenig Gewicht. Viel Geld sparen lässt sich so außerdem noch.

Honda bot schon 2017 die CRF 250 Rally an, die auf der Enduro CRF 250 L basierte, und nach einer Hubraumaufstockung auf 286 ccm vor fünf Jahren in die CRF 300 Rally überging. Sie hat einen fast senkrechten, nicht einstellbaren Windschild, der erstaunlich gut schützt. Dazu gesellen sich ein auf 12,8 Liter vergrößerter Tank und einige zusätzliche Verkleidungsteile.

Ihr Einzylindermotor gilt als sehr ausgereift und zuverlässig. 27,3 PS klingen nicht gewaltig, aber die nur

TEXT UND FOTOS: INGO GACH

153 Kilogramm schwere Honda ist bei fleißiger Nutzung des Sechsganggetriebes flotter unterwegs als gedacht und beeindruckt Offroad mit langen Federwegen von 260 Millimetern vorne und 265 Millimetern hinten. Zusätzliche Souveränität im Gelände bescheren ihr ein 21-Zoll-Rad an der Front und ein 18-Zöller am Heck. Auch fette Steine und Löcher können die CRF 300 Rally kaum aus der Ruhe bringen. Ein Verbrauch von nur 3,1 Liter auf 100 Kilometer beschert ihr dazu eine theoretische Reichweite von 413 Kilometer. Globetrotter gehen daher gern mit ihr auf Tour: Packtaschen aus dem Zubehörmarkt eingehängt, Gepäckrolle auf der Sitzbank verzurrt, Tankrucksack aufgeschnallt, und los geht es.

Das Prinzip der leichten Dual-Sport-Enduros ist bis nach China vorgedrungen, Voge hat daraufhin die 300 Rally entwickelt. Parallelen zur Honda lassen sich nicht leugnen: ein Einzylindermotor mit 292 ccm, der 28,6 PS leistet, lange Federwege, die Radkombination 21/18 Zoll, ein senkrechter Windschild und 158 Kilogramm Leergewicht. In einem Punkt sticht die Chinesin die Japanerin aber ganz klar aus: Sie kostet nur 4869 Euro, während für die Honda 7869 Euro fällig werden. Exakt 3000 Euro Unterschied sind happig.

Die Honda wirkt moderner, zeigt die etwas aggressivere Linie, während die Voge ein wenig oldschool, aber sympathisch daherkommt. Bei der Verarbeitungsqualität von Hebeln, Fußrasten, Schweißnähten und der Verlegung der Leitungen hat Voge noch Luft nach oben. Die Honda bietet praktische Ausstattungsdetails wie den Kunststoff-Motorschutz, die kleine Werkzeugbox und das Helmschloss unterhalb der Sitzbank, während die Voge einen Gepäckträger und Sturzbügel aus Stahl mitbringt.

Beide Motorräder verfügen über hochgelegte Vorderradkotflügel, auch die Endschalldämpfer sind Enduro-

Hoch das Rad!
Auch wenn die PS-Leistungen der Honda und der Voge überschaubar sind, bereiten die Enduros mächtig Spaß

MITTEN INS GESICHT!

„Was ist das denn bitte?“, steht allen Betrachtern ins Gesicht geschrieben, die sich der KTM 990 RC R von hinten nähern. Antworten gibt es in Bewegung. Und im schärfsten Modus eine Erleuchtung

TEXT: BERT RUF FOTOS: CLAUS NOWACK



Diskutier-Hintern: Designer Kiska hat uns ein Heck hinterlassen, über das lang und gern und heftig gestritten werden darf. Ready to Race?

Zuerst einmal aussortieren, was dieses Motorrad nicht ist. Das sowohl glänzend wie matte Schwarze mit filigranem Gerüst in Orange ist kein Kreuzfahrtschiff, das dich mit heruntergelassener XL-Gangway an Bord gehen lässt. Für Koffer ist kein Platz, sorry. Wir haben nur Zeit für eine Tankfüllung, die sich schneller abfackeln lässt als ein Fußballspiel ohne Hydration-Break und Verlängerung braucht. Innovativ denkende Menschen könnten auch auf einen Flugapparat tippen. Flügelwerk und ein ausreichend starker Antrieb wären vorhanden. Aber nein, sämtliche Bauteile sollen das Gerät bestmöglich am Boden halten.

Nicht nur das „eigenständige“ Gesicht des Gefährts (grimmige Front mit zentralem Suchscheinwerfer) favorisiert eine andere These. Die Linse in der Maske gibt die Öffnung einer schnellfeuernden Kanone frei, die Filmrequisite für die Neuauflage eines Science-Fiction-Klassikers sein könnte. „Uhrwerk Orange“ vielleicht? Wir kommen der Sache näher: Öster-

Das zarte Gletscherblau mit leichtem Grünstich ist von Porsche, typisch Kaffeemaschine und „Anti-Chopper“, wie Axel Budde sagt. Gerade deshalb war eine V7 nie cooler

IT'S A **CHOPPER** BABY

Es ist nicht so, dass die Welt auf eine gechoppte Moto Guzzi V7 von Kaffeemaschine Motorcycles gewartet hat. Doch die Antwort auf eine Frage, die niemand stellte, ist trotzdem genial

TEXT UND FOTOS: SVEN WEDEMEYER



Das Dilemma absoluter Hingabe und perfektionistischen Handwerks ist, dass es einen an den Rand des Wahnsinns treibt. Denn irgendwann sind die Grenzen des Machbaren erreicht. In der Welt der Custom Bikes führt das dazu, dass die wildesten Umbauten schließlich zu fahrenden Kunstwerken mutieren – weit entfernt von jeder Nutzbarkeit. Der dadurch geschaffene Freiraum bietet ein Spielfeld für kreative Absurditäten. Das kann man wertschätzen. Doch dem fahrenden Volk,

REIFE ZEIT



Für Chopper-Verhältnisse lässt sich die XV 535 vergleichsweise schräg durchs Geläuf führen. Unter dem Getriebe der voluminöse Vorschalldämpfertopf

Es sind vier Typen aus dem Yamaha-Programm, die quasi Jeder und Jede im Motorradleben einmal besessen hat: die RD 350, XT 500, XT 600 und die XV 535. Letztere kam 1988 als „Harley für Arme“ auf den deutschen Markt und bezauberte vom Start weg mit ihrem muskulösen Dragsterbike-Design

TEXT: JO SOPPA FOTOS: MO-ARCHIV

Kaum zu glauben, aber ein Mittelklasse- oder gar Einsteiger-Motorrad, wie die XV 535 zweifellos eines darstellt, dominierte dereinst die Zulassungshitparade. Entsprechend hoch ist der Verbreitungsgrad des gemeinhin als „Chopper“ titulierten Yamaha-Topsellers, und entsprechend viele dürften noch immer gut konserviert in Heizungskellern, Garagen und Schuppen zu finden sein. Motto: Fragen Sie doch einfach mal in Ihrer Nachbarschaft herum.

Erste Fotos der XV 535 tauchten bereits im Frühjahr 1987 in der hiesigen Fachpresse auf. Zur gleichen Zeit kam das Modell auf dem nordamerikanischen Markt in den Handel. Speziell hierfür war die XV 535 auch auf Kiel gelegt worden. Sie sollte die XV 500 ablösen, die in Amerika ebenso wie die 535 auf den Beinamen „Virago“ hörte. Die XV 500 hatte bis dahin dem typischen Bild eines japanischen Soft-Choppers entsprochen und stellte nebenbei so eine Art Mini-Ausgabe der TR1 dar. Denn wie diese trug die Halbliter-XV über ihrem durchaus ansehnlichen V-Twin auch ein Brückenchassis mit Cantilever-Hinterradschwinge. Zudem konnte sie mit Kardan- statt gekapseltem Kettenantrieb (bei der TR1) punkten.

Die XV 535 als XV 500-Nachfolgerin brachte nun nicht nur ein Schlückchen mehr Hubraum (Bohrung von 73 auf 76 Millimeter vergrößert) an den Start, sondern dazu ein komplett neues Erscheinungsbild. Dieses Erscheinungsbild wurde vom gleichfalls aufgehübschten V-Twin klar dominiert. Tief verrippte Zylinder und aufpolierte Applikationen verströmten mehr als nur einen Hauch von zweirädrigem Luxus. An den Innereien des zweiventiligen ohc-Motors war jedoch nur wenig geändert worden. Eine größere Lichtmaschine war im Grunde neben der Verpackung die größte Neuerung. Mit dem Facelift sah der Twin auf den ersten Blick beeindruckend aus. Gefühlt standen da mindestens 1000 ccm Hubraum und ernsthafte motorische Angriffslust im Schaufenster. Unterstrichen wurde das Arrangement von einer Gesamtlinie, die sich klar



Monument V-Twin. Ohne Größenvergleich könnte der Block auch als fulminanter 1200er-Hammer durchgehen

30 JAHRE **GLÜCK**

Seit drei Dekaden geht JOHN MCGUINNESS bei den Rennen zur Tourist Trophy auf der Isle of Man an den Start, immer an seiner Seite ist dabei seine Frau Becky. 23 Siege hat der mittlerweile 54-Jährige im Gepäck, ans Aufhören denken deswegen aber beide nicht

TEXT & FOTOS: PETER GULD



Die Augen verraten alles: Konzentration, Anspannung, Sorge. Die Rennfahrerseele ist vielschichtig, selbst wenn Lärm, Trubel und die aufgeregte Farbenpracht des Renngeschehens etwas anderes zeigen





Immer wieder brach John McGuinness Rekorde, immer wieder kehrte er zurück, obwohl längst nicht mehr als Favorit gehandelt. Dafür wird man dann auch auf Schultern getragen

Natürlich kennt McGuinness den Snaefell Mountain Course auf der Isle of Man ganz genau. Doch eine Runde hat 60,725 Kilometer und 219 Kurven

Ich bin ein großer Racing-Fan, und John McGuinness ist auch nach Jahrzehnten Verbindung zu diesem Sport mein größter Held. Ich hoffe, Sie sehen mir das nach. Im Jahr 2011 war ich selbst zum ersten Mal auf der Insel Man und konnte das Rennen zur Senior-TT live erleben. Damals herrschte der absolute Guy Martin-Wahnsinn, trotzdem konnte der 1972 geborene und seit 1996 auf der Isle of Man startende McGuinness den beliebten Lkw-Mechaniker schlagen. Im Parc fermé wurde John McGuinness unter Freudentränen von seiner Frau empfangen, doch auch sein Landsmann Guy Martin ging zu seinem Rivalen und flüsterte ihm ins Ohr: „Du bist mein größter TT-Held."

Die nächste prägende Erinnerung stammt vom Rennen im Jahr 2015. McGuinness galt schon längst nicht mehr als Favorit. Vor dem Rennen verabschiedete sich der Engländer wie immer von seiner Frau Becky, doch in diesem Kuss lag dieses Mal seine ganze Karriere und Entschlossenheit. Rund um McGuinness herrschte eine Stille wie nie zuvor, niemand sagte auch nur ein Wort. Stattdessen umarmten ihn spontan auch seine ehemaligen Rivalen Neil Tuxworth und Keith Amor.

Die Tourist Trophy ist von Haus aus schon immer schnell, das Tempo jedes Mal irre, doch die Honda mit der Startnummer 1 versetzte das Publikum in Ekstase. John McGuinness holte einen geradezu schockierenden Sieg und wurde auf dem Weg zum Podium wie ein Gladiator auf den Schultern getragen von denjenigen,