

HONDA VFR 1200 F: Ihrer Zeit voraus

November bis Dezember 2026 **Nr. 11+12**

MOTORRAD MAGAZIN MO

EXKLUSIVER TEST:
Im Sattel der Superbike-WM-Ducati von Weltmeister Nicolo Bulega



TOP



KTM 1390 SUPER DUKE RR TRACK:
Spitzentechnik für Extremisten



125 JAHRE ROYAL ENFIELD:
DIE GESCHICHTE ZUM JUBILÄUM

SPORT-TOURER

BMW R 1300 RS UND HONDA NT 1100 IM HARTEN REISE-TEST



700ER-KLASSE: Yamaha Tracer 7 und Suzuki SV-7 GX



BUDGET-KÖNIGE: Benda Napoleonbob 500 und Royal Enfield Shotgun 650



NEUHEITEN FÜR 2027:
Was nächste Saison anrollt

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 11

Die Benda Napoleonbob 500 und die Royal Enfield Shotgun 650 huldigen zwar unterschiedlichen Stilen, bestechen aber beide in der 48-PS-Klasse durch ihr auffallendes Retro-Design

SOLO FÜR ZWEI

TEXT: INGO GACH FOTOS: MOPPETFOTO.DE

Wer den zweiten Sitzplatz kaum braucht, kann in besonders coole Optik investieren. Für kleines Geld bietet die Benda Napoleonbob 500 fette Cruiser-Optik, während sich die Royal Enfield Shotgun 650 als Custom-Bike verkauft

DEM FLOW SO NAH

Prinzipiell ganz gleich, doch im Detail sehr unterschiedlich: Die beiden lässigen Mittelklasse-Crossover Bikes SUZUKI SV-7GX und YAMAHA TRACER 7. MO hebt ab

Intuitives Fahren sowohl mit der Suzuki wie auch mit der Yamaha. Dann kann das Unterbewusstsein das Kommando übernehmen, und der Kopf bleibt frei zum Genießen

ENDLICH ABENTEUER

Die KTM 690 RALLY ist das, worauf viele gewartet haben: Man nehme KTMs hervorragende 690er Enduro, mache sie noch vielseitiger und damit bereit, die Welt zu erobern



Zwei Tage lang fast ausschließlich durchs Gelände, erinnern kurze Straßenetappen daran, dass die KTM 690 Rally auch reisen kann. Endlich!

TEXT: ADAM CHILD

FOTOS: WERK

Gelegentlich gibt es eine Marktlücke, die wir alle sehen, nur eben der Hersteller nicht. Genau so ist es bei der KTM 690 Rally. Seit Jahren kaufen Kunden die 690 Enduro R und rüsten sie nachträglich auf, um damit Abenteuer-Touren bewältigen zu können. Nun erhöht KTM endlich selbst die Tankkapazität um sieben Liter. Der hintere Tank befindet sich dabei unverändert unter dem Sitz und fasst 13 Liter, mit Zugang über einen schlüsselbetätigten Tankdeckel. Zwei weitere Tanks im vorderen Bereich auf der rechten und linken Seite fassen zusammen sieben Liter, wodurch man auf zwanzig Liter und insgesamt drei Tankdeckel kommt!

Es gibt eine Kraftstoffpumpe für den rechten vorderen Tank und eine weitere für den hinteren Tank, jedoch keine separate Pumpe für den linken vorderen, da die beiden vorderen Teile miteinander verbunden sind. Über einen kleinen Schalter am linken Lenker kann man wählen, welchen Spritvorrat man zuerst nutzen möchte. Theoretisch kann man also, wenn man vorn mehr Grip haben möchte, zuerst das hinten gebunkerte Benzin verfahren. Oder umgekehrt im Sand zuerst die vorderen Tanks leeren, um auf diese Weise mehr Gewicht aufs Heck zu verlagern. Ich kann bestätigen, dass Wheelies noch müheloser gelingen, wenn man zuerst die vorderen Tanks leert …

Zusätzlich bekommt die 690 Rally etwas breitere Fußrasten sowie den markanten Instrumenten-Turm mitsamt großzügigem Windschild im Rally-Stil. An einer Seite des Turms befindet sich ein USB-C-Anschluss, an der anderen eine Zwölf-Volt-Steckdose. Die 48-Millimeter-WP EXPLOR-Telegabel unterscheidet sich wegen des Gewichts der Zusatztanks geringfügig von der der Enduro R. Fast alles andere wurde von dieser übernommen: Rahmen, Federbein, Endübersetzung und der 693-ccm-Einzylinder mit aktuell 79 PS.



Bike und Autor vor großer Kulisse. Globetrotter wussten KTMs 690er schon immer zu schätzen. Jetzt bekommen sie ihr Fernweh-Traummotorrad fertig aus der Kiste, wenn auch zu einem gewissen Preis

KTM scheucht uns mit der Rally zwei Tage lang durch Griechenland – 220 Kilometer am ersten und weitere 180 Kilometer am zweiten Tag, etwa 95 Prozent davon Gelände. Übersetzt bedeutet das zwei lange Tage mit Blasen an den Händen und schmerzenden Waden vom ständigen Stehen in den Fußrasten. Trotzdem geht es in der Botschaft des Marketingteams von KTM heute weniger um extreme Leistung als vielmehr um Reisen, um das Erlebnis und die Kameradschaft – was viel besser zum durchschnittlichen Adventurebike-Fahrer passt.

Der Sitz der Rally ist zwar 935 Millimeter hoch, aber schmal. Mit meinen 1,72 Meter Größe kann ich bequem

ABENTEUER STRASSE

Die Eltern stapeln hoch, die Kinder wollen weit weg: BMW R 1300 RS und HONDA NT 1100 gehen Touring unterschiedlich an, obwohl sie beide von großen Adventure-Bikes abstammen

TEXT: STEFAN PIWEK
FOTOS: CLAUS NOWACK

Die Großboxer-Welt hat bei BMW 1300 ccm Hubraum, viel moderne Technik an Bord und dank Wasserkühlung und variabler Nockenwellen-Steuerung kräftige 145 PS Spitzenleistung bei 149 Nm maximalem Drehmoment. Einstiegspreis für einen Motor, den man wirklich gerne haben will: mindestens 16 550 Euro für die R 1300 R. Wer überraschend günstige 500 Euro dazu investiert, bekommt eine schnittige Verkleidung und etwas Windschutz obendrauf, fährt jetzt Tourensportler und ist damit schon recht universell aufgestellt – die Beförderung von Beifahrer und Gepäck über längere Zeiträume und weitere Strecken mal außen vorgelassen.

Zum vergleichbaren Preis gibt es die Luxus-Variante einer Honda NT 1100. Und damit einen nicht ganz so großen (1084 ccm) und nicht ganz so potenten (102 PS, 112 Nm) Paralleltwin, dafür aber sehr viel Ausstattung, die man bei BMW extra bezahlen müsste, wie Schaltautomatik, elektronisches Fahrwerk, Heizgriffe oder Koffersatz. Boxer-Sport gegen touristische Vollausstattung.

Geduckt, vorne bauchig und hinten schlank, schreit die BMW „Dynamik“ schon in Sachen Linienführung. Dass das Test-Motorrad die Pakete Performance, Dynamik, Komfort und Option 719 besitzt und so auf fast 23 000 Euro Endpreis kommt, ignorieren wir heute einfach mal.

Hoch ragt die NT 1100 neben der R 1300 RS auf, Gemeinsamkeiten gibt es auf den ersten Blick kaum. Dabei steckt in den beiden tatsächlich die gleiche Idee, nur eben anders umgesetzt. R und RS liegt technisch die Mega-Erfolgsenduro BMW R 1300 GS zugrunde, leicht zu erkennen am ungewöhnlichen Schalenguss-Heckrahmen. Die NT 1100 wiederum ist im Wesentlichen eine aktuelle Africa Twin, der man die Federwege gekürzt und ein Tourenkleid übergeworfen hat.

Dass die Honda vor allem im Sinn hat, ihre Passagiere möglichst komfortabel über weite Distanzen zu bringen, macht schon die Sitzposition

Die BMW ist mit Boxer-Power immer weit vorn, die Honda folgt gemütlich und immer noch flott in Luxusausstattung zum vergleichbaren Preis



KTM bleibt auch bei der 990 Duke seinem kantigen Design treu, genauso wie den dynamischen Fahreigenschaften

STETE EVOLUTION

KTM pflegt bei der DUKE das Prinzip der Evolution. Der Hubraum des Reihenzweizylinders wächst seit Jahren kontinuierlich, und die Details werden immer weiter verbessert



TEXT UND FOTOS:
INGO GACH

Beim Hubraum der 990 Duke stapeln die Mattighofener zwar etwas hoch (effektiv hat sie nur 947 ccm), aber bei fast einem Liter Arbeitsvolumen wollen wir nicht kleinlich sein. Wichtig war KTM, dass die sportliche Ausrichtung der Duke erhalten bleibt. Das betrifft weniger die Höchstleistung, die mit 123 PS zwar völlig ausreichend, aber nicht sensationell ist, als vielmehr ihr präzises Handling, geringes Gewicht und gutes Fahrwerk. Hier hat die Vorgängerin 890 Duke die Messlatte schon sehr hoch gelegt, und es bedarf einiger Anstrengung, sie zu überbieten.

Die Optik der 990 Duke polarisiert: Entweder man liebt sie oder man hasst sie. Gleichgültig lässt sie aber niemand, und das war genau das Ziel des noch unter Kiska entwickelten Designs. Besonders die Front ist Stein des Anstoßes – manche behaupten, die 990 Duke hätte gar kein Gesicht mehr. Von dem ehemaligen „Split-Face“-Scheinwerfer sind nur noch die Konturen in Form von schmalen LED-Tagfahrlichtern vorhanden, die beiden kleinen Scheinwerfer-Spots liegen tief in einer Plastikhöhle. Der Rest ist wie bei KTM üblich sehr kantig geraten. Die seitlichen Kühler-Cover sind weit nach vorne gezogen und laufen spitz aus, als wolle man einen Gegner aufspießen. Das angeschraubte Heck aus dicken Aluminiumbalken bildet ein strenges Dreieck, und der buckelige Tank ragt steil auf. Die 990 Duke hat einen neuen Stahlrohrrahmen bekommen, und die Schwinge weist eine höhere Flexibilität auf.

Sie wirkt minimalistisch, trägt keinen überflüssigen Ballast mit sich, und tatsächlich ist die 990 Duke auch leicht: Vollgetankt bringt sie 190 Kilogramm auf die Waage. Der Motor soll natürlich im Vergleich zur Vorgängerin kräftiger zur Sache gehen und erhält

UNGEFILTERT SCHNELL

Eine aktuelle Super Duke erscheint nicht verrückt genug? Es gäbe da auch noch die KTM 1390 Super Duke RR als reine Track-Variante

TEXT: ADAM CHILD FOTOS: KTM

Fußspitzen auf den Rasten, Gesäß am Anschlag, Kinn auf dem Tank, und doch drückt der Fahrtwind gewaltig. Topspeed auf der Track-Version der Super Duke RR ist harte Arbeit



Die 1390 Super Duke R, von KTM „The Beast“ genannt, tauscht 20 990 Euro Grundpreis gegen 190 PS Leistung und 145 Nm aus ihrem monströsen 1350-ccm-V-Twin. Die RR-Variante ist für einen Aufpreis von 9000 Euro noch leichter, präziser und aggressiver und man fragt sich, warum ein vernünftiger Mensch jemals mehr wollen könnte. Zack, bringt KTM genau das hier auf den Markt: die 1390 Super Duke RR Track zum Preis von 39 999 Euro – eine auf hundert Exemplare limitierte Version vom „Beast“ für den reinen Rennstreckeneinsatz. Mit rund zwanzig Kilogramm Gewichtsersparnis, verbessertem Fahrwerk und Bremsen, weniger Fahrhilfen und noch mehr Carbon. Das leistungsstärkste und verrückteste Serienmotorrad, das bisher vom Montageband des KTM-Werks in Mattighofen gerollt ist.

Manche Motorräder sind wie Wölfe im Schafspelz. Ihre aggressive Leistung und ihr messerscharfes Handling verbergen sich hinter einem betörend zurückhaltenden Design. Die 1390 Super Duke RR Track hingegen verbirgt nichts. Ihre Aggressivität spiegelt sich voll in ihrem Aussehen wider, als würde sie auf ihr nächstes Opfer warten. Ölablassschraube und Bremssattelbolzen sind bereits vorgebohrt, um mit Draht gesichert zu werden. Viele der sichtbaren Schrauben sind aus Titan, um Gewicht zu sparen. Die gesamte Straßenausstattung wurde entfernt und durch Rennsportkomponenten ersetzt. Das nur 4,2 Zoll große TFT-Display ist einfacher und viel leichter abzulesen. Bei einem Rennmotorrad

AUF DEN ZWEITEN BLICK

Im aktuellen Honda-Programm dominieren Reihenmotoren mit zwei und vier Zylindern. Wer noch einmal den knurrigen Sound eines V4-Trieblings genießen möchte, dem bleibt nur der Blick in die Gebrauchtlisten. Die HONDA VFR 1200 F galt im Sortiment der Marke mit dem Flügel im Jahr 2010 als Krönung dieser Motorgattung



Sollte anno 2008 Appetit auf die neue Super-VFR machen: Spektakuläre Designstudie als Blickfang am Honda-Intermot Messestand

TEXT: JO SOPPA FOTOS: MO-ARCHIV, WERK

Brummer mit markantem Scheinwerfergesicht. Mit rund 270 Kilogramm Masse ist die VFR 1200 ein wuchtiges Vollformat-Big Bike



Die Continental GT 250 bestand 1964 den Härtetest bei einer 1400-Kilometer-Fahrt quer durch Großbritannien. Ölverbrauch war damals immer ein Thema

Jubiläum ROYAL

Kein Motorradhersteller existiert länger als Royal Enfield. Die einst urenglische Marke ist schon lange in Indien am Werk und feiert dieses Jahr ihr 125-JÄHRIGES JUBILÄUM

TEXT: INGO GACH FOTOS: GACH, WERKSARCHIV



1913 nahm Bert Colver auf der neuen, 2,75 PS starken Royal Enfield mit 344-ccm-V2 beim Rennen auf der berüchtigten TT Isle of Man teil

Bei Royal Enfield hat der Begriff „Tradition“ eindrucksvolle Dimensionen. Die älteste ununterbrochen produzierende Motorradmarke der Welt erblickte 1901 das Licht der Welt im englischen Redditch (südlich von Birmingham), später wechselten Fertigung und Besitz komplett nach Indien. Royal Enfield fertigte ab 1893 zunächst Fahrräder und Schusswaffen. Aus der Zeit stammt auch der bis heute verwendete Slogan: „Made like a Gun“. An der Schwelle des zwanzigsten Jahrhunderts begann der Siegeszug des Motorrads, und Royal Enfield sprang entschlossen auf. 1898 stellt die Firma außerdem ein „Quadricycle“ vor, das aus zwei miteinander verbundenen Fahrradrahmen samt Sattel und Lenker bestand und das von dem damals weit verbreiteten De-Dion-Motor angetrieben wurde – ein Vorläufer des Quads. Der Ingenieur Bob Walker Smith baute mit Hilfe des Franzosen Jules Gobiet 1901 das erste Royal Enfield-Motorrad, das einen Minerva-Motor mit 1,5 PS hatte. Das Unternehmen produzierte von 1906 bis 1912 auch Autos unter dem Label Enfield Autocar, war damit jedoch nicht sonderlich erfolgreich.

Ganz im Gegensatz zum Motorradsektor: im Jahr 1909 erschien die Royal Enfield Model 150 mit einem 297-ccm-V2-Motor des Schweizer Herstellers Motosacoche. Es folgten eine ganze Reihe von V2-Zweirädern, wie das Model 180 mit einem 770-ccm-Seitenventilmotor – was insofern bemerkenswert ist, weil historische Royal Enfields heutzutage fast nur mit Einzylindern in Verbindung gebracht werden. Den ersten eigenen V2-Motor baute Royal Enfield 1913 im Model 140 mit 344 ccm Hubraum, Leistung drei PS. Die Motorräder der

PANIGALE AUF STEROIDEN

TEXT: ADAM CHILD FOTOS: ALEX PHOTO/DUCATI

Der frisch gekürte Weltmeister Nicolo Bulega hat mit der Ducati V4 R die WorldSBK dominiert wie niemand zuvor. MO durfte das WELTMEISTER-SUPERBIKE fahren

Superbike (im Vordergrund) und MotoGP-Motorrad von Ducati gemeinsam in einer Box ist ein seltener wie erhabener Anblick



Vor dem erhabenen Grigna-Massiv am Ostufer des Comer See wirken die zylindrischen Strukturelemente des neuen Moto Guzzi-Museums ein bisschen fremd

DER AMERIKANISCHE TRAUM

Hat der US-Stararchitekt Greg Lynn aus dem historischen FIRMENGELÄNDE VON MOTO GUZZI am Comer See einen Vergnügungspark gemacht? Zur Eröffnungsfeier ging es über Umwege auf einer Moto Guzzi Stelvio zum Reality-Check über die anderen Firmensitze der Piaggio Gruppe durch vier italienische Regionen

TEXT:
KLAUS NENNEWITZ

FOTOS:
KN, PIAGGIO

Was ist denn hier Hollywood und was ist wirklich wahr“, so sang Udo Lindenberg bereits 1979 in „Der amerikanische Traum.“ Das zweite Jahrhundert der Moto Guzzi-Geschichte wird tatsächlich einen deutlichen US-Stempel tragen: Insgesamt zehn Jahre dauerte das Projekt zur Umgestaltung der historischen Industrieanlage am Comer See unter Leitung des amerikanischen Architekten Greg Lynn. Im Rahmen der Markenparty „Giornate Mondiali Guzzi“ wurde das neu gestaltete Firmengelände nun Anfang September erstmals der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Ein willkommener Anlass für eine ausgiebige Motorradtour durch die Emilia-Romagna, Venetien, Toskana sowie die Lombardei, um bei dieser Gelegenheit auch bei den anderen Marken der Piaggio-Gruppe vorbeizuschauen. Denn die komplette italienische Motorradindustrie kämpft mit hohen Entwicklungs- und Fertigungskosten sowie einer Armada neuer Anbieter aus Fernost, deren Produkte zunehmend besser werden und vor allen Dingen auch günstiger zu haben sind. Außerdem sind die asiatischen Hersteller aus China und Indien auf Shoppingtour in Europa, um Entwicklungsstudios und historische Marken zu übernehmen. Da fällt es nicht immer leicht, die tatsäch-