DESIGN-IKONE: Suzuki GSX 1100 S Katana Mai 2026 **Nr. 5**

MOTORRAD MAGAZIN MO

MENSCH-MASCHINE:
Junger Designer erfindet das Motorrad neu



MEHR FÜRS GELD: TRIUMPH TIGER UND TRIDENT 660 IM TEST



BMW F 450 GS: die vier Versionen der neuen „Baby-GS“ im ersten Test



YAMAHA TÉNÉRÉ 700 WORLD RAID:
Dauerbrenner für die Weltreise



HONDA CB 750 HORNET: Allrounder, jetzt mit automatischer Kupplung

100 JAHRE DUCATI

HISTORIE UND MEILENSTEINE DER MARKE AUS BOLOGNA

TOP

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 05

STARKE KLASSIKER

• DAS NEUE „KLASSIK MOTORRAD“ • HEFT 3/2026 •





Wir laden ein zur Zeitreise in die wilden 60er und 70er Jahre. In einer großen Bilderschau lassen wir den prickelnden Zeitgeist der 1960er Jahre noch einmal stimmungsvoll aufleben. Und mit einem ausschweifenden Blick auf ein unvergleichliches Motorrad feiern wir 50 Jahre Moto Guzzi Le Mans. Dazu Seeley-Fahrwerksbau und Rickman-Honda. Jetzt in **Klassik Motorrad.**

Klassik Motorrad 3/2026
jetzt im Handel

KlassikMotorrad

Eine Sonderausgabe von MOTORRAD MAGAZIN MO
www.mo-web.de

Im Zeitschriftenhandel oder beim Verlag für 7,90 Euro, **versandkostenfrei.**
Bestellen Sie bitte im Internet unter **www.mo-web.de**
oder per E-Mail bei mo-medien@moellerpromedia.de
Telefon (030) 41909-221 (Montag bis Freitag 9:00 bis 18:00 Uhr)



INHALT

TEST

10 BMW F 450 GS
Die Neue Klasse ist da! Vorreiterin einer ganz neuen BMW-Modellgeneration ist die 450er-GS. Unser erster Test

TEST



38
HONDA CB750 HORNET

Hondas neueste Version des Mittelklasse-Roadsters wird nur noch mit der raffinierten automatischen Kupplung angeboten: Man kann selber kuppeln – muss aber nicht

Titelfotos: Werk, Archiv MO

ERLEBNIS



84 ENTSCHLEUNIGUNG

Weg vom Alltag, kein Reisestress, ohne Zeitdruck. MO-Mitarbeiter Jochen Persy belud sein BMW-Gespann und ließ für ein paar Wochen alles hinter sich

66
SUZUKI GSX 1100 S KATANA

Der bärenstarke Motor war klasse, doch das GSX-Design zu bieder. Daher sollte die extravagant gestylte Katana Schärfe ins Bild bringen

PERLE DES MONATS



TEST



Fotos: Gach, Persy, Archiv MO, Werk

30 TRIUMPH TIGER SPORT 660

Die überarbeitete Crossover-Triumph bekam viel Detailarbeit und deren Dreizylinder-Motor mehr Punch für besseren Durchzug

TEST



44
YAMAHA R9

Das brachiale Superbike R1 wird ersetzt durch die wesentlich smoothere R9 mit dem überragenden CP3-Dreizylinder. Test des neuen Sportlers

INHALT

▶ = Titelthemen

SZENE

6 100 Jahre Ducati
Maßgeblich für den Erfolg der italienischen Marke war auch die legendäre 916

92 Studienarbeit von Jan Meissner
Frische Motorrad-Denkansätze mit in die Technik integriertem Fahrer

TEST

10 ▶ BMW F 450 GS
Test der brandneuen Allround-Enduro aus der kommenden BMW-Modellgeneration mit 450er-Zweizylinder

24 ▶ Yamaha Ténéré 700 World Raid
Morgen schon die Welt umrunden? Oder um den Baggersee? Umfangreich überarbeitete Globetrotter-Version der Ténéré

30 Triumph Tiger Sport 660
Triumph-Einstiegsmodell mit deutlich mehr Spitzenleistung sowie einer Vielzahl von Verbesserungen

34 Triumph Trident 660
Harmonisch und fein: bezahlbarer Einstieg in die Sphären der britischen Dreizylinder-Welt

38 ▶ Honda CB750 Hornet
Auch die Honda Hornet mit dem 750er-Twin bietet viel fürs Geld. Ab diesem Jahr serienmäßig mit cleverer E-Clutch

44 Yamaha R9
Der 890er-Dreizylinder mag zwar kein PS-Monster sein, ist aber für die breite Masse genau das richtige Sportgerät

NEWS

18 Neue Bimotas: KB 399 und BX 450
Supersportler mit drehfreudigem 400er-Vierzylinder, neuer Geländesportler

19 Twins only
Paradies für Zweizylinder-Fans: Fahren auf der Rennstrecke mit Twins aller Art

20 Neues Zubehör und Neuigkeiten
Triumph-Verlosung, Flying Flee, Ducati-Ausfahrt, neuer Yamaha-Chef, Zubehör

22 Neue Super-Ducati und Conti-Reifen
Radikalstes Sportmotorrad aller Zeiten mit Zulassung, Continental SportAttack 5

MAGAZIN

48 Übersicht Supersportler
Sportmotorräder bieten das Beste, was die Hersteller können

52 ▶ 100 Jahre Ducati
Großes Jubiläum: Rückblick auf die aufregende Firmengeschichte

PERLE DES MONATS

66 ▶ Suzuki GSX 1100 S Katana
Japanischer Großseriensportler der 1980er, gestaltet in Deutschland

SPORT

72 Die Besten auf Rossis Ranch
Stelldichein der besten aktiven Rennfahrer auf Valentino Rossis Trainingsgelände

80 MotoGP und Superbike-WM
Der aufregendste Sport auf Zwischenstation in Brasilien, USA und Portugal

DAUERTEST

60 Yamaha Tracer 7
Gepäcklösungen mit flexiblen weichen Schalen statt starrer Plastikkoffer

62 BMW F 900 GS
Beim Fahren tagaus, tagein nerven Kleinigkeiten um so mehr

ZUBEHÖR

64 Ausgepackt und ausprobiert
Beeline-Navigationsinstrument, Schuberth-Integralhelm, Büse-Tourenstiefel

ERLEBNIS

84 Slow Travelling
„Ihr könnt mich doch alle mal gern haben." Ausgestiegen für ein paar Wochen

JEDEN MONAT

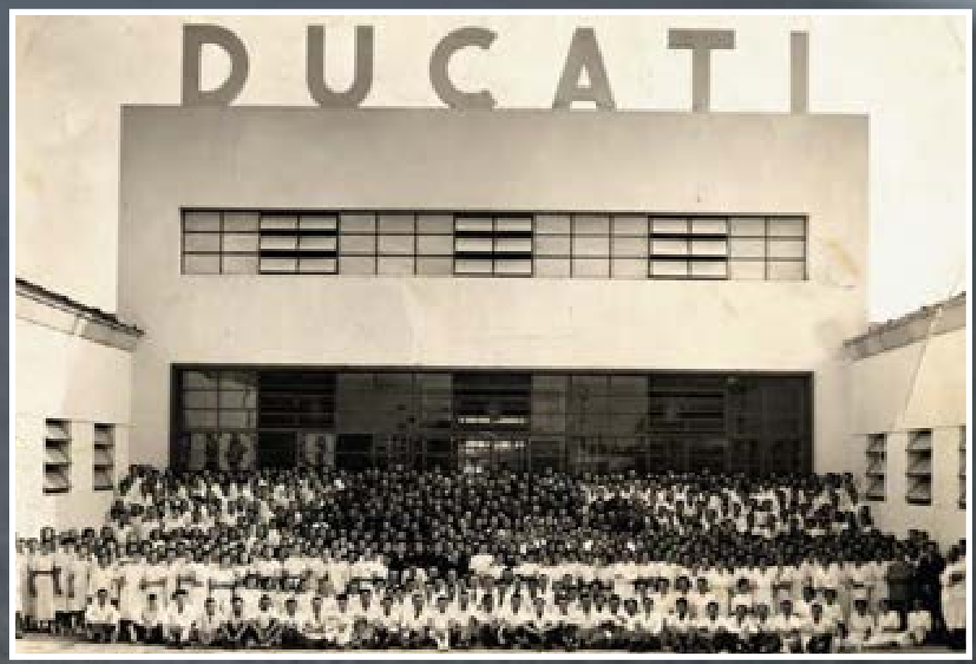
Leitartikel	8
MO InTeam	19
Treffen und Termine	23
MO-Markt	63
Impressum	61
Vorschau	98
MO abonnieren	99

EIN DUCATI-SUPERBIKE FÜR DIE EWIGKEIT

Sie hat uns schlaflose Nächte bereitet, gleich bei ihrem Erscheinen im Jahr 1994. Schon ihre bulligen Vorgängerinnen 851 und 888 waren wild und laut und schnell, und wenn damit nicht gerade in der Superbike-WM kreischende Vierzylinder gedemütigt wurden, dann erbebte die komplette Startaufstellung zum Battle of Twins. Und jetzt das: 916, ein schlankes und drahtiges Superbike, mit einer Designsprache für die Ewigkeit und unterm Fahrersitz versteckten Schalldämpfern, die auch mehr als 30 Jahre später noch en vogue sind. Die 916 selbst ist längst Legende, wird hier gerade enthüllt im Ducati-Museum. 2026 ist ein gutes Jahr, sie noch einmal zu betrachten, sich zu erinnern an den Mythos und die Formen, die nicht gealtert erscheinen. 2026 ist ein besonders gutes Jahr dafür, denn Ducati wird 100 Jahre alt. Nicht mit Motorrädern, aber das ist egal. Die ganze Geschichte von 100 Jahren Ducati erzählt MO in dieser Ausgabe ab Seite 52. Die ganze Geschichte zur 916 hat das Sonderheft „Klassik Motorrad“ 4/2025, erhältlich im MO-Shop (shop.mo-medien.de). *PI*

Foto: Werk

ROTER KULT



Ducati startete 1926 mit Radiobauteilen und wuchs rasch. Das moderne Werk im Stadtteil Borgo Panigale war bereits in den 1930er Jahren ein Vorzeigebetrieb. Bis zum modernen V4-Superbike sollte noch ein langer Weg vor der Marke liegen

Die italienische Kultmarke Ducati feiert 2026 ihr 100-JÄHRIGES JUBILÄUM. Ihre Historie ist geprägt von Höhen und Tiefen, vor allem aber von wunderschönen Motorrädern und sportlichen Erfolgen

TEXT: INGO GACH FOTOS: MO-ARCHIV, ARCHIV TOOTH, WERK



Aus gutem Hause und technisch höchst interessiert. Die Ducati-Brüder Adriano, Bruno und Marcello (von links) zogen gemeinsam an einem Strang und bauten aus dem Nichts schnell einen der größten Industriebetriebe im Vorkriegs-Italien auf





Aus der reinen Fertigung von Komponenten wurden schon bald komplette Radiogeräte. Auch Filmprojektoren und Fotoapparte wurden bei Ducati gefertigt. Letztere erzielen zum Kummer der Ducati-Sammler recht hohe Preise

Am Anfang stand bei Ducati kein Motor, sondern Elektronik. Kurioserweise dauerte es dann jedoch 97 Jahre, bis zum ersten Ducati-Elektromotorrad. 2023 stellten „die Roten“ die Renner für die MotoE-Weltmeisterschaft vor.

Mit knatternden Motorrädern hatten die Gründer-Brüder Adriano, Bruno und Marcello Ducati tatsächlich nichts im Sinn, als sie vor hundert Jahren die „Società Scientifica Radio Brevetti Ducati“ in ihrer Heimatstadt Bologna gründeten. Sie waren von der aufkommenden Funktechnik begeistert und fertigten zunächst noch am Küchentisch kompakte **Kondensatoren für Radios**. 1935 legten sie mit diesem Produkt den Grundstein für eine Fabrik im Stadtteil Borgio Panigale, wo dank sprunghaft steigender Nachfrage schon bald mehrere tausend Angestellte arbeiteten.

Als ihr Werk im Zweiten Weltkrieg von Bomben zerstört wurde, standen die Ducati-Brüder wortwörtlich vor den Trümmern ihrer Existenz. Da Italien nach dem Krieg billige Transportmittel brauchte, beschlossen sie neben Radios, Fotoapparaten, Dynamos und Fahrradnaben auch Motorräder zu bauen. Die **Cucciolo** (Welpe), wurde 1946 von einem 48-ccm-Viertaktmotor angetrieben, der von Siata in Turin stammte und ein PS leistete. Mithin darf Ducati heuer auch 80 Jahre Motorradbau feiern. Die Cucciolo glich mehr einem Fahrrad, mauserte sich aber rasch zum Verkaufsschlager. Bis 1950 produzierte Ducati über 200 000 Stück. Dennoch mussten die Brüder Ducati 1949 aufgrund finanzieller Probleme ihre Firma in staatliche

Die Marke Ducati als Motorrad-Firma prägte ab 1954 ein Mann: Konstrukteur Fabio Taglioni

Hand übergeben. Adriano Ducati zog nach Kalifornien und arbeitete im Bereich der Flugzeug-Elektronik zusammen mit Wernher von Braun an der Weltraummission, Marcello widmete sich in Turin der Elektromechanik und Bruno fortan der Immobilienbranche.

Bereits mit der Cucciolo stieg Ducati in den Motorsport ein und stellte 1950 in Monza nicht weniger als zwölf Weltrekorde in der Klasse bis 50 ccm auf.

Bereits 1953 wurde das Unternehmen in Ducati Elettrotecnica und Ducati Meccanica aufgespalten. Es ist schwer abzuschätzen, wie es mit Ducati weitergegangen wäre, wenn nicht am 1. Mai 1954 der brillante Ingenieur **Fabio Taglioni** von F.B Mondial nach Bologna gewechselt hätte. Er prägte wie kaum ein anderer die Geschicke der Motorradmarke, fast vierzig Jahre lang war Taglioni die treibende Kraft hinter der Entwicklung neuer Modelle und den Rennsportaktivitäten.

„Dr. T“, wie Taglioni liebevoll genannt wurde, legte Wert darauf, dass Rennmotoren auch für den Serienbau taugen mussten und landete mit der **Gran Sport 100 „Marianna“** seinen ersten großen Erfolg. Sie verfügte über einen Einzylinder mit 98 ccm und Königswelle und sammelte fleißig Rennsiege. In der 1956 gebauten **Bialbero 125** kamen zwei obenliegende Nockenwellen zum Einsatz und der Motor vertrug 11 500/min. Es gab sogar eine Trialbero mit drei Nockenwellen.

Ein wegweisendes Modell erschuf Taglioni 1959, als der wohlhabende Brite Stan Hailwood für seinen Sohn Mike die Entwicklung eines Rennmotorrads bei Ducati in Auftrag gab.





Fahrräder mit Hilfsmotor, mehr waren die ersten Ducatis der Nachkriegszeit nicht. Diese simple Motorisierung passte in die Zeit von Entbehrung und Aufbau. Doch der aus den ersten Werbeanzeigen unverkennbar sprühende Optimismus sollte schon bald zu richtig schönen, begehrenswerten Motorrädern führen. Ein prächtiges Beispiel ist die 175 Sport von 1958, deren Einzylinder bei sportlichen 8000/min für stramme 14 PS Leistung gut war. In jenen Tagen ein richtig heißer Feger auf Italiens Straßen

Bis heute gilt der neunfache Weltmeister **Mike „The Bike“ Hailwood** als einer der talentiertesten Fahrer aller Zeiten – er fuhr auch Formel 1-Rennen und wurde Formel-2-Europameister – und sollte später noch ganz besonders wichtig für Ducati werden. Die von Taglioni konstruierte **Ducati 250 Desmo** war das erste Zweizylinder-Motorrad aus Bologna, allerdings kein V2, sondern ein Reihenmotor. Sie verfügte über Königswellen und desmodromische Ventilsteuerung – eine aufwendige und teure, aber leistungsfähige Konstruktion, die 37 PS bei 11 600/min erreichte.

Die ab 1964 gebaute **Scrambler** mit Einzylindermotor samt Königswellen-Nockentrieb verkaufte sich vor allem in Amerika gut. Das parallel dazu gebaute Straßenmotorrad **250 Mach I** erlangte rasch Popularität. Ab 1967 mit dem sogenannten „Breitgehäuse“ der Mark 3 hatte der Motor eine Desmodromik und der Hubraum wuchs auf bis zu 450 ccm.

Im selben Jahr wurde Ducati erneut wegen finanzieller Probleme unter staatliche Aufsicht gestellt. Die Behörden orderten vorübergehend den Rückzug aus dem teuren Rennsport an. Allerdings hielt die Tuning-Firma NCR die Ducati-Fahne weiter-

