HIGH END-KLASSIKER: Honda NR 750 Juni 2026 **Nr. 6**

MOTORRAD MAGAZIN
MO

50 JAHRE XT 500:
Wir feiern den Yamaha-Kult-Dampfhammer



PLUS
Übersicht:
Die besten Mittelklasse-Sportler



ERSTER TEST

DUCATI-V2:
Hypermotard SP,
177 kg, 120 PS

YAMAHA R7

FLINKER MITTELKLASSE-SPORTLER MIT DEM GENIALEN CP2-TWIN DER YAMAHA MT-07

NEU



JETZT MIT E-KUPPLUNG:
Honda XL 750 Transalp



KURVENRÄUBER-VERGLEICH:
KTM 390 SMC-R & Suzuki DR-Z4 SM



SOUND OF SINGLES:
Fantic Stealth 500

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 06

BLICK ZURÜCK NACH VORN

Früher stand eine YAMAHA R7 für Extremsport, in der aktuellen Generation für Mittelklasse und Breitbandigkeit. Der Racer, der jedem gefallen will, wird dank viel Feinschliff jetzt noch besser



70 Jahre Yamaha Motor Company darf man feiern, für uns sehr gern mit dem schnittigen Design alter Renn-Lackierungen

TEXT: STEFAN PIWEK
FOTOS: WERK

Keine Ahnung, wann genau Blau zur „Hausfarbe“ von Yamaha wurde. Zuvor stand nicht weniger typisch Schwarz-Weiß-Rot mitsamt klar gezeichneter Grafik für das Rennsport-Engagement der Japaner. Schön, dass die überarbeitete R7 jetzt optisch daran erinnert, auch wenn sie kaum etwas mit der R7 gemein hat, die, auf nur 500 Exemplare limitiert, von 1999 bis 2002 als aufwändiges Homologationsmodell für die Superbike-WM verkauft wurde. Eine aktuelle R7 ist damit technisch nicht im Ansatz vergleichbar, und die Anniversary bringt für schmale 300 Euro Aufpreis auch nur das andere Design. Dieses steht der 2026er R7 mit ihrem frisch nachgeschärften Gesicht und dem auffälligen, neu gestalteten Heck aber ausgesprochen gut, verleiht ihr den Auftritt eines „echten“, hübsch proportionierten Rennmotorrads.

Dabei steckt unter der neuen Verschalung weitgehend bekannte, für die Neuauflage der R7 aber stark verfeinerte Technik vom soliden Reihen-Twin mit 689 ccm Hubraum und 270 Grad Hubzapfenversatz über den bodenständigen Rohrrahmen bis hin zu bewährten Federelementen (mit überarbeiteter Upside-down-Gabel) und Bremsen. Frisch gemapt wurde der CP2-Motor, deutlich versteift das Rahmengeflecht, mit geänderter Schwinge und etwas leichteren Rädern. Dank neu hinzugekommener Sechs-Achsen-IMU arbeiten ABS und Traktionskontrolle auch in Schräglage. Und besonders bemerkenswert: Da die Elektronik jetzt eh an Bord ist, erhält die R7 auch alle Setup-Optionen der größeren R9, bis hin zu Laptimer und Pit Limiter.

Etwas aufrechter und komfortabler soll der Fahrer sitzen, dank kürzerem Tank, anderen Lenkerstummeln (3,6 mm höher, 12 mm breiter, 8,4 mm weiter zum Fahrer gerückt) und ein Millimeter dünnerem Sitzkissen. 1,90 Meter Autor fühlen sich durchaus gut untergebracht auf dem kleinen Sportler. Von Optik bis Haptik schreit hier alles „Racing“, da arrangiert man sich gern. Schon schlimmer gesessen, auch damals...

Sich auf die R7 einzuschießen, erinnert an alte 600er-Supersportler, die es ja heute wieder gibt. Außer, dass einem beim Druck auf den Startknopf kein Vierzylinder-Gesäusel begrüßt, sondern das zufriedene Pröppeln des geliebten CP2. ▷

Die R7 sieht wesentlich schneller aus, als sie tatsächlich ist. Wahre Performance wird im Winkelwerk gemessen

DIE HYPER SUPER MOTO

DUCATI bringt die fortschrittlichste und leistungsstärkste HYPERMOTARD aller Zeiten auf den Markt. Punkt!

TEXT: ADAM CHILD FOTOS: ALEX PHOTO

Junge Supermoto-Akrobaten würden hier den Fuß nach vorne in den Asphalt stemmen, gesetztere Traditionalisten tasten sich unbeeindruckt davon mit dem Knie vor

HAVE FUN!

Mehr Spaß im kurvigen Geläuf als mit einer Supermoto geht nicht. MO lässt die KTM 390 SMC-R und die SUZUKI DR-Z4 SM zum fröhlichen Vergleich antreten

TEXT UND FOTOS: INGO GACH



KTM führt mit der 390 SMC-R seine lange Supermoto-Tradition fort und setzt auf maximalen Sportsgeist in der Einsteigerklasse



Suzuki baut mit der DR-Z4 SM auf ein altbewährtes Modell auf. Das erweist sich als richtiges Konzept fürs Kurvenvergnügen

Auch wenn die Boom-Zeit der Supermotos schon etwas vorbei ist, hat die Kategorie der flinken Kurvenräuber immer noch eine treue Anhängerschaft. In der A2-Klasse gibt es zwei interessante Kandidatinnen: Die KTM 390 SMC-R folgt optisch dem Marken-Motto „Ready to Race“ und sieht nach mehr als 399 ccm aus. Auch die Suzuki DR-Z4 SM kann in punkto Design überzeugen, wirkt sogar schlanker als die österreichische Konkurrentin. Tatsächlich bringt die Japanerin mit 155 Kilogramm deren sieben weniger auf die Waage als die KTM.

Motorisch scheint auf den ersten Blick Gleichstand zu herrschen: Der Hubraum der beiden Einzylinder ist bis auf einen Kubikzentimeter identisch, das Bohrung-Hub-Verhältnis ebenfalls sehr ähnlich und kurzhubig ausgelegt. Doch die Leistungsangaben machen stutzig: Während die 390 SMC-R mit 45 PS vorprescht, begnügt sich die DR-Z4 SM mit 38 PS. Der Suzuki-Motor basiert auf der Vergaser-bestückten DR-Z 400 S aus dem Jahr 2000, weist immer noch 90,0 Millimeter Bohrung und 62,6 Millimeter Hub auf. Für die Euro 5plus-Abgasnorm sind etliche Änderungen erforderlich: Einspritzung, Doppelzündung, Einlassventile aus Titan, Auslassventilschäfte mit Natrium gefüllt, geänderte Nockenprofile, mehr Ventilhub, reibungsärmerer Kolben,

AUTO TRANSE

Die beliebte Mittelklasseenduro HONDA XL 750 TRANSALP — auch zärtlich verkürzt als „Transe“ bekannt — bekommt die innovative E-Clutch. Zusätzlich wird fürs Modelljahr 2026 das Fahrwerk deutlich aufgewertet

TEXT: DIRK BERTRAM FOTOS: WERK

Als Honda für das Jahr 2023 die Wiederbelebung der legendären Transalp ankündigte, weckten die Japaner hohe Erwartungen an den Wiedergänger des unverwüstlichen Reiseallrounders. Die Transalp begründete nämlich bei ihrer Premiere 1986 erst das Segment der Geländegänger, die auch für Touren geeignet sind – heute unter dem Begriff Reiseenduros eine der beliebtesten Motorradgattungen. Obwohl die Neuauflage längst nicht so bahnbrechend geriet und Honda bereits 2025 eine aufgewertete Version nachschob, zählt die Mittelklasse-Enduro zu den Bestsellern der Japaner in Europa. 2024 war sie mit fast 14 000 Einheiten die bestverkaufte Honda-Enduro über 500 ccm, im letzten Jahr belegte sie Platz zwei – hinter dem in Südeuropa so beliebten Crossover-Roller X-ADV.

Nun folgt also bereits die nächste Modellüberarbeitung, und die hat es in sich: Neben der CB 750 Hornet, die wir in MO 5/2026 getestet haben, kommt auch die neue XL 750 Transalp in diesem Jahr ausschließlich mit der automatisierten Kupplung namens E-Clutch. Damit wird das Anfahren, Anhalten und Schalten komplett ohne Griff an den Kupplungshebel möglich, die Feinarbeit des Ein- und Auskuppelns übernimmt elektronisch gesteuert das System; lediglich der Fußschalthebel muss betätigt werden. Honda bringt die E-Clutch nach der Premiere bei den Reihenvierzylindern CBR 650 R und CB 650 R vor zwei Jahren nun auch in die Welt der mittelgroßen Reihen-Twins mit Ride-by-wire. Und merzt damit gleich ein paar Mängel



Eine für alle Wege: Hondas überarbeitete Transalp verströmt on- wie offroad die mühelose Leichtigkeit des E-Clutch-Seins

Alte Schule

Modellpepflegt verspricht die supercoole TRIUMPH BONNEVILLE BOBBER für das Modelljahr 2026 ein agileres Handling, verbesserten Komfort und mehr Technik. MO bobbert stilsicher durch Kalifornien

TEXT: ADAM CHILD FOTOS: GARETH HARTFORD

Wo ist nur die Zeit geblieben? Es scheint erst ein paar Jahre her, dass wir zum ersten Mal den einzigartigen und äußerst coolen Bobber von Triumph gesehen haben. Tatsächlich war das bereits 2016, und ich hege seither große Zuneigung für diese Triumph, bewundere die Art und Weise, wie ihre Hinterradfederung verborgen ist, ganz zu schweigen von der Kühnheit der überdimensionalen Ballonreifen. Der winzige, schwebende Sitz, die kurzen Bobber-Kotflügel und – zumindest ursprünglich – der erdnussförmige Tank trafen genau den richtigen Ton. Es war Art Déco auf zwei (dicken) Rädern – und hatte dennoch ordentlich Power.

Triumph stellte das Motorrad damals bei einem Indoor-Dragrace über eine Achtelmeile im Zentrum von London vor, bei dem sich Größen wie Carl Fogarty und Freddie Spencer mit Leuten wie mir maßen (was ich irgendwie gewann). Auf dem rutschigen Hallenboden war es schwer, das Durchdrehen des Hinterrads zu verhindern, aber die Bonneville Bobber machte riesigen Spaß.

Die Realität beim Fahren auf der Straße sah jedoch etwas anders aus. Der klassisch anmutende Tank fasste damals nur etwas mehr als neun Liter, was alle 150 Kilometer einen Zwangsstopp bedeutete. Lang und tief und voller Drehmoment stürmte die Bobber an der Ampel davon, doch bremsen war mit nur einer Scheibe vorne nicht so toll. Die KYB-Federung war hart, ebenso wie der Sitz. Man sah vielleicht cool aus, aber hinter der dunklen Sonnenbrille war man ständig von der Tankwarnleuchte abgelenkt, während man bei jeder Unebenheit das Gesicht verzog.

Triumph versuchte 2021, einige dieser Kritikpunkte mit einer überarbeiteten Version auszuräumen (ein größerer Zwölf-Liter-Kraftstofftank war die wichtigste Neuerung), doch erst 2026 scheint die Bobber erwachsen geworden zu sein. Und sieht dabei so gut aus wie eh und je.

Der bekannte 1200-ccm-High-Torque-Bonneville-Reihen-Twin erfüllt nun die Euro 5plus-Abgasnorm. Die

Der schwungvolle, jetzt etwas größere Solositz gehört seit 2016 zur Triumph Bonneville Bobber. Ebenso der wassergekühlte High Torque Reihen-Twin mit viel Hubraum und Drehmoment und Kühlrippen, weil diese so wunderbar klassisch aussehen

IMAGE TRÄGER

Ein Vierzylinder, der im Grunde ein Achtzylinder ist: Die HONDA NR 750 von 1991 hat vier Ovalkolben, acht Pleuel und 32 Ventile. Sie war das Ergebnis des vermutlich teuersten Entwicklungsprojektes der Motorradgeschichte und mit 100 000 Mark eines der teuersten käuflichen Serienmotorräder aller Zeiten

Wie kommt jemand auf die verrückte Idee, einen Motor mit ovalen statt kreisrunden Kolben zu bauen? Um diese Frage zu beantworten, müssen wir bis in die 1970er Jahre zurückschauen, als bei Honda der Plan reifte, im Jahr 1979 nach zwölf Jahren Grand Prix-Abstinenz in die Königsklasse der Motorrad-Weltmeisterschaft zurückzukehren. Firmengründer Soichiro Honda hatte allerdings eine ausgeprägte Abneigung gegen Zweitakter, die damals den Straßenrennsport in allen Klassen dominierten. Folglich standen die Honda-Konstrukteure vor der schier unüberwindlichen Aufgabe, einen konkurrenzfähigen Viertakter zu entwickeln. Schier unüberwindlich, weil das Reglement für die konzeptionsbedingt leistungsschwächeren und schwereren Viertakter keinen Hubraumvorteil gegenüber den Zweitaktern vorsah.

Honda war es zwar aus den 1960er Jahren gewohnt, diesen Nachteil durch den Einsatz extrem hochdrehender Viertakter mit bis zu sechs Zylindern auszugleichen, aber inzwischen waren Motoren mit mehr als vier Zylindern bei den Grand Prix-Läufen verboten. Die Honda-Leute fanden eine Lösung: Wenn man jeweils zwei Pleuel eines V8 gemeinsam einen Ovalkolben tragen lässt, dann wird aus dem de facto Achtzylinder ein reglementsgerechter Vierzylinder. Damit war nicht nur das Regelwerk erfüllt, die Lösung hatte auch tech-

TEXT: KNUT BRIEL

FOTOS: ARCHIV MO, WERK



So sieht der Vergleich zwischen einem Ovalkolben und einem Rundkolben bei gleichem Hubraum aus: Der längliche Brennraum bietet mehr Platz für Ventile und Zündkerzen, somit mehr Gasdurchsatz und eine bessere Verbrennung. Zudem lässt die größere Auflagefläche des Kolbenhemdes in Kraftrichtung höhere Drehzahlen zu. Insgesamt ist also für mehr Motorleistung und nebenbei auch für eine wirkungsvolle Verbrennung gesorgt





Aki Ajos eigene Rennfahrer-Karriere wurde durch einen schweren Unfall beendet, doch auch sie hat natürlich einen gebührenden Platz im Firmenmuseum

DER KÜHLE PROBLEMLÖSER

AKI AJO gilt als schweigsam und zurückhaltend, mit seinem Team bringt er seit Jahrzehnten große Talente im Grand Prix-Sport hervor. Hausbesuch in Finnland bei einem Teamchef, der längst selbst einen gewissen Legendenstatus besitzt

TEXT UND FOTOS: PETER GULD



Honda Elsinore 125: klein und unscheinbar, und doch der Ausgangspunkt für Aki Ajos Karriere als Rennfahrer, Geschäftsmann, Manager, Leitfigur und Förderer vieler Nachwuchs-Talente

Wir befinden uns irgendwo in der Nähe von Hämeenlinna. Ein Vorstadtgebiet, zwei Kreuzungen, eine kurze Zufahrtsstraße. Nur ein kleines Schild mit dem Logo von Ajo Motorsport zeigt an, dass wir angekommen sind. Ein bescheidenes Gebäude, doch sobald wir eintreten, klappt uns der Kiefer herunter. Jahrzehnte an Motorsportgeschichte entfalten sich vor uns, mit reinrassigen Rennmotorrädern, die alle auf irgendeine Weise mit dem Namen Aki Ajo verbunden sind. Der Finne, die Legende, der harte Geschäftsmann, der bescheidene Anführer – all diese Zuschreibungen vereint in einer Person. Und wir können nur staunen, wissen gar nicht, wohin wir zuerst schauen sollen.

Wir beginnen im Museum, betrachten die Motorräder eingehend, während Ajo bereitwillig erzählt. Jede Maschine hat ihre eigene Geschichte, und alles fing an mit der zentral ausgestellten Honda Elsinore 125:

„Meine Familie war schon immer Teil des Motorsports, deshalb bin ich auch zwischen Rennfahrzeugen aufgewachsen. Mein Vater fuhr auf Amateur-Niveau Autorennen, daher waren wir oft bei Rennveranstaltungen. Dort habe ich zum ersten Mal echten Motorradsport und auch ein Gespann gesehen. Ich war begeistert, und mit etwa sechs oder sieben Jahren habe ich beschlossen, dass ich eines Tages selbst Rennen fahren will. Der Weg dorthin wurde ein bisschen länger, aber ich erinnere mich trotzdem gerne daran zurück. Ich wusste nur, dass ich irgendwie im Motorsport arbeiten möchte. Mit etwa 13 oder 14 kam mir die Idee, wie ich Geld verdienen könnte. Das Geschäftsmodell bestand darin, die nicht fahrbereiten Mopeds meiner Freunde aufzukaufen, sie zu reparieren und ein wenig herzurichten. Dann habe ich sie in der Lokalzeitung inseriert und nach und nach verkauft. So konnte ich Motorrad fahren, habe das Schrauben gelernt, gleichzeitig Geld verdient und auch ein Gefühl fürs Geschäft entwickelt sowie dafür, wie man seine Träume verwirklichen kann. Ich habe mir zum Beispiel mein erstes Motocross-Motorrad gekauft, diese Honda Elsinore. Das erste Rennmotorrad diente allerdings noch ganz den Träumen. Ich hatte keine Möglichkeit, tatsächlich Rennen zu fahren; auch meine Familie war finanziell nicht in der Lage, das zu unterstützen. Aber am Ende haben sie mir doch geholfen, und

Fast TRAVELLING

Sechs Räder, fünf Tage, 1300 Kilometer engste Strecken durch die Pyrenäen, und das ganze im Expressmodus – willkommen zum schnellen Reisen

VON BIARRITZ NACH FIGUERES

TEXT UND FOTOS: JOCHEN PERSY

Fast zwei Monate nahm sich der Autor dieser Zeilen Zeit,von Oberschwaben startend, die Iberische Halbinsel in aller Ruhe und ohne Stress zu umrunden. Neben der eigentlichen Gespanntour stand auch das Thema „innere Ruhe und Reflexion“ im Mittelpunkt – siehe MO 5/2026. Die Schlagzahl erhöhte sich jedoch deutlich, als der „King des Fast Travellings“ Schorsch Bayer ankündigte, die Pyrenäenetappe und die Vollendung der iberischen Runde mit seinem neuen Dreirad zu begleiten.

Bayers Onkel Hans aus Norddeutschland, der bis zu seinem 91. Geburtstag das R 1100 R-Gespann 140 000 Kilometer leidenschaftlich bewegte, hatte beschlossen, seinem Neffen nun den Sauer-Umbau zu überlassen. Was gibt es da in Bayers Welt Besseres, als einen dynamischen Schnelltest im Hardcore-Urlaubsmodus zu absolvieren?

Mit einem Fünfganggetriebe startete er die R 1100 R in Hayingen auf der Schwäbischen Alb. Am Treffpunkt in Bidart in der Nähe von Biarritz hatte der Schwabe nur noch vier Fahrstufen: Kurz hinter Hayingen hatte sich der erste Gang verabschiedet. Viele



Der iberische Kreis schließt sich für den Autor in Figueres, tapfer begleitet durch den Bayer Schorsch

Dynamisches Kurvenräubern im Ordesa Nationalpark, da nimmt man gerne auch mal eine tolle Sackgasse in Kauf – Freude am Fahren