

BMW BEWEIST MUT: Vision K18

Juli 2026 **Nr. 7**

MOTORRAD MAGAZIN
MO

IM STIL DER 70er:
„Modern Classics"-Perle
Moto Guzzi 1000 S





ERSTER TEST

NORTON MANX R: Neuer „Zweirad-Bentley" für sportliche Genießer
PLUS: Manx-History

PLUS
Die besten Touren-Motorräder von 8500 bis 33 000 Euro

TOURER-TEST

DIE TOP-TOURER IN DEN KLASSEN 800 BIS 1600 CCM IM GROSSEN PRAXISTEST

TOURER SPEZIAL

BMW K 1600 GT

YAMAHA TRACER 9 GT+

KAWASAKI NINJA 1100 SX

TRIUMPH TIGER SPORT 800

NEU



VÖLLIG NEU:
Ducati DesertX mit 110 PS



KLASSISCH PUR: Triumph Trident 800 und Yamaha XSR 900



125 JAHRE INDIAN

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 07

DIE NEUE SUPER-NORTON



Der Name bleibt, Markenlogo und Typografie sind neu: Norton soll in TVS-Besitz modern und innovativ sein

Die klassische britische Marke Norton ist zurück, mit dem 209 PS starken Superbike MANX R als Aushängeschild. Erstkontakt in Spanien mit der edlen Signature-Variante

TEXT: ADAM CHILD FOTOS: WERK

Unterwegs in Spanien: Die Sonne scheint, die Straßen sind toll, die Manx R ist gemacht für genau dieses Erlebnis. Norton ist zurück

DER RUF DER STRASSE

Bevor es Adventure-Bikes gab, wurden Koffer an Sportler geschnallt oder Naked Bikes mit Verkleidungen versehen, um auf große Fahrt zu gehen. Heute reicht das Angebot für die Reise auf zwei Rädern durch alle Hubraum- und Leistungsklassen, von schnittig bis voluminös, agil bis souverän, niedrig bis hoch — auch ohne jeden Gelände-Anspruch. Wir begeben uns auf einen ausgedehnten Streifzug durch DAS TOURER-SEGMENT und schließen das Adventure Bike-Kapitel dabei diesmal ganz bewusst aus. Denn das ist eine andere Geschichte für eine der nächsten Ausgaben von MO

TEXT: STEFAN PIWEK FOTO: MOPPETFOTO.DE

Verschiedene Stile, Gewichte und Preislagen, exemplarisch unterwegs fürs MO-Tourer-Spezial: Sabine hochbeinig auf der Triumph, Peter sportlich mit der Kawasaki, Ingo souverän auf der Yamaha und Stefan voluminös mit der BMW

TOURER SPEZIAL

INHALT

Seite 30:
Luxusgleiter: BMW K 1600 GT
Seite 34:
Tourensportler: Kawasaki Ninja 1100 SX
Seite 38:
Crossover: Triumph Tiger Sport 800
Seite 42:
Sporttourer: Yamaha Tracer 9 GT+
Seite 46:
Übersicht Touren-Motorräder

ALL INCLUSIVE

Ins gehobene Tourer-Segment stößt YAMAHA mit der TRACER 9 GT+ vor. Die elektronische Ausstattung und der Fahrkomfort sind beeindruckend. Allerdings fällt auch ihr Preis entsprechend hoch aus

TEXT:
INGO GACH

FOTOS:
MOPPETFOTO.DE

Es gibt nichts, zu was der CP3-Motor von Yamaha nicht passen würde. Der 890-ccm-Dreizylinder treibt das Naked Bike MT-09 genauso an wie die Retro-Modelle XSR 900 und XSR 900 GP sowie den Sportler R9, der im letzten Jahr auf Anhieb die Supersport-Weltmeisterschaft gewann. Obwohl die Tracer 9 als Tourer genau am anderen Ende der Einsatzbereichs angesiedelt ist, paart der Triple auch hier Durchzugsstärke mit linearer Drehfreude und läuft angenehm weich.

Die große Tracer hat bei der Reisefraktion einen guten Namen, deshalb bietet Yamaha die Version GT+ als „einmal mit allem, bitte!“ an. Ihre Serienausstattung ist so lang wie das Telefonbuch von Tokyo. Sie will auch verwöhnte Tourer zufriedenstellen, die auf kein elektronisches Gimmick verzichten möchten. So kommt die GT+ schon ab Werk mit Y-AMT, einem automatisierten Getriebe, bei dem der Fahrer die Schaltarbeit entweder komplett dem Computer überlässt (Modus AT) oder aber per Fingerdruck auf eine Schaltwippe die Gänge selbst sortiert (Modus MT). Kupplungs- und Schalthebel gibt es nicht mehr. Nur zu Beginn greift meine linke Hand trotzdem ein paar Mal ins Leere.

Der Kommandostand im Raumschiff Tracer 9 GT+ ist ausgesprochen bequem, die Sitzbank bestens gepolstert und langstreckentauglich. Auch die Sozia freut sich über reichlich Platz. Allerdings befindet sich der Fahrer in 845 Millimetern Höhe auf einem breiten Sitz, was für Kurzbeinige schon schwierig wird. Langgewachsene können das Sitzkissen noch auf 860 Millimeter erhöhen.

Das Thema Windschutz stand groß im Lastenheft der Entwickler, weshalb die Front der aktuellen Tracer 9 GT+ im Windkanal penibel gestaltet wurde. Ihr elektrischer Windschild ist um zehn Zentimeter in der Höhe einstellbar und schützt vorzüglich gegen Sturm und Regen. Als erstes Motorrad verfügt die Tracer 9 GT+ über adaptives Matrix-LED-Licht. Eine in die Verkleidung integrierte Kamera erkennt den Verkehr vor sich und steuert automatisch einzelne LEDs in der Matrix für die präzise Ausleuchtung. Das ist nachts schon beeindruckend. Allerdings mussten die Designer zusätzlich zur Scheinwerferbatterie auch noch das Radar in der Front unterbringen. Das Frontradar erlaubt einen adaptiven Tempomat, und das rückwärtige Radar warnt mit Leuchtsymbolen in den Rückspiegeln vor Verkehr im toten Winkel.

Vermutlich einen Rekord stellt die Griffheizung auf: Sie lässt sich in zehn Stufen einstellen, von lauwarm bis zu „Vulkanausbruch“. Das Wellness-Programm geht aber noch weiter, die Tracer 9 GT+ verfügt über einen Smart-Key für schlüssellose Bedienung der Zündung, des Lenk- und Tankschlosses sowie der serienmäßigen Hartschalenkoffer. Letztere erscheinen zwar etwas merkwürdig geformt, aber ein Helm in Größe L passt exakt hinein. In die Frontverkleidung ist ein Staufach integriert, wo das Smartphone (über einen USB-A-Stecker) geschützt lädt. Im Cockpit findet sich zudem ein USB-C-Stecker.

Genug die Serienausstattung bestaunt, jetzt soll die Tracer 9 GT+ beweisen, dass sie auch während der Fahrt verwöhnen kann. Zunächst muss jedoch im Stand der Gang mit einem Tipp auf die Schaltwippe links am Lenker eingelegt werden. Abwürgen kann man den Motor nicht. Die Yamaha nimmt sanft, aber nachdrücklich Fahrt auf. Der Dreizylinder liefert früh ein bulliges Drehmoment (ab 3000/min liegen ständig über 70 Nm an) und gipfelt in 93 Nm bei 7000/min. Neben dem Automatikmodus D gibt es D+, der die Gänge höher ausdreht und spät runterschaltet. Doch die Wahl der Schalt-

Große Crossover bieten den Komfort riesiger Reise-Motorräder bei immer noch schöner Agilität und vor allem einer sehr aufrechten, ausgestreckten Sitzposition. Die Yamaha Tracer 9GT bietet dazu auch noch ein einmaliges Lichter-Arrangement

PRIMA BALLERINA

Die DUCATI DESERTX bekommt jetzt als letztes Modell der Zweizylinder-Baureihe den neuen V2-Motor mit 890 ccm und 110 PS. Hat sich der Aufwand für die komplette Neukonstruktion gelohnt?



Als Tänzerin zwischen zwei Welten präsentiert sich die neue Ducati DesertX und will sowohl auf der Straße als auch im Gelände ordentlich für Unterhaltung sorgen

TEXT: KLAUS NENNEWITZ FOTOS: WERK

Die allererste DesertX, die im Herbst 2019 auf der Motorradmesse EICMA in Mailand stand, war eigentlich eine Scrambler: Ducatis Submarke für die gezähmten Retro-Bikes hatte in der Designabteilung eine Studie in Auftrag gegeben, um den Geschmack des Publikums für ein neues Konzept zu testen. Dieses sollte sich stilistisch eng an die (von einem Ducati-Motor angetriebene) Cagiva Elefant 900 anlehnen, mit welcher Edi Orioli 1990 die Rallye Paris-Dakar gewonnen hatte. Die Serienvariante der DesertX kam schließlich im Frühjahr 2022, und zwar als Ducati und richtig stark: Mit dem 937 ccm großen Testastretta V2-Motor und 110 PS gehörte sie zu den potentesten Maschinen im Adventure-Segment, und das robuste Fahrwerk mit langen Federwegen absolvierte schnelle Schotteretappen mit Bravour. Im Hinblick auf die kommenden Euro 5plus-Abgasvorschriften entwickelte Ducati anschließend den neuen V2-Motor, der nun auch in der DesertX verbaut wird.

Statt Desmodromik ist jetzt eine variable Ventilsteuerung verbaut, speziell für das ADV-Bike wurden die ersten vier Gänge kürzer übersetzt. Der sechste Gang ist länger und als spritsparender Overdrive ausgelegt. Insgesamt wirkt die neue DesertX etwas nutzerfreundlicher als bisher: Der Benzintank aus Kunststoff mit 18 Litern Inhalt (vorher: 21 Liter Blech) ist nicht mehr so dominant und besser in die Maschine integriert. Dabei fällt der Knieschluss schmal genug aus, um auch im Stehen genügend Bewegungsfreiheit zu haben. Die Standardsitzbank liegt in 880 Millimetern Höhe und kann durch verschiedene Varianten und eine Fahrwerksabsenkung um 20 mm zwischen 840 und 900 mm variiert werden.

Beeindruckend ist der filigrane Leichtbau des Aluminium-Gussteils, das den Steuerkopf und den Luftfilter-

Triumph und Yamaha interpretieren das Thema Dreizylinder-Naked-Bikes zwar unterschiedlich, aber beide Male überzeugend

IM 3 KLANG

Die Triumph Trident 800 will auf der Landstraße beeindrucken, die Yamaha XSR 900 kokettiert mit Rennstrecken-Attitüden. Zwei ausnehmend hübsche Naked Bikes mit drei Zylindern und Retro-Anleihen

TEXT UND FOTOS: INGO GACH



ZURÜCK IN **DIE ZUKUNFT**

Gleichzeitig mit der Zephyr 750 von Kawasaki hat die MOTO GUZZI 1000 S in den 1990er Jahren den Retro-Trend salonfähig gemacht – jene Rückbesinnung auf klassische Motorräder, die zu den Modern Classics von heute geführt hat

TEXT: KNUT BRIEL FOTOS: ARCHIV MO



Die Moto Guzzi 1000 S ist kein Handlingwunder und keine Rennmaschine, aber sehr spurstabil. Sie fühlt sich auf gut ausgebauten Landstraßen am wohlsten. Wenn die Linie, die Drehzahl sowie der Gang vor der Kurve stimmen, zieht sie unbeirrt ihre Bahn

Wer die Moto Guzzi 1000 S sieht, könnte glauben, ein Motorrad aus den 1970er Jahren vor sich zu haben. Tatsächlich aber ist sie erst 1990 auf den Markt gekommen, auch wenn sie optisch weitgehend identisch mit der Guzzi 750 S von 1974 ist. Der Hintergrund: Moto Guzzi war in den 1980er Jahren allerlei modischen Trends wie 16-Zoll-Rädern und diversen Plastik-Verschalungen gefolgt, die zu dem klassischen Antriebsstrang aus längs eingebautem V2-Motor und Kardanwelle so gar nicht passen wollten.

Der Impuls zur Rückbesinnung auf die eigenen Ideale kam aus Deutschland vom Geschäftsführer der damaligen Moto Guzzi Importgesellschaft in Bielefeld. Der Mann hieß Eberhard Just, war nicht gerade ein waschechter Biker, wusste aber offensichtlich, was deutsche Kunden von Moto Guzzi wollten. Er regte den Stapellauf des klassischen Naked Bikes Mille GT im Jahr 1988 genauso an wie das Rezept für die sportlichere, ebenfalls unverkleidete 1000 S zwei Jahre später, welche die Technik der Le Mans 1000 mit dem Outfit der 750 S verbindet.

Besonderes Erkennungszeichen beider S-Modelle: die schrägen Streifen auf dem schwarz lackierten Tank und den ebenfalls schwarzen Seitendeckeln. Fachleute erkennen die 1000 S an den eckigen Kühlrippen im Unterschied zu den runden bei der 750 S. Auch die von der Le Mans stammenden hochgezogenen Lafranconi-Schalldämpfer sowie die Le Mans-Gussräder an der von uns getesteten 1000 S unterscheiden sie von der 750 S. Sie sind aber kein zuverlässiges Merkmal, weil die Tausender damals innerhalb weniger Monate die verschiedensten Änderungen erfahren hat – dazu später mehr. Die erwähnten diagonalen Streifen jedenfalls waren für die 1000 S wahlweise in Orange oder Grün zu haben – im letzteren Fall sind dann auch Rahmen und Schwinge des Motorrads grün lackiert.

Besonders praktisch an der Grundidee der Gleichteile für die 1000 S war, dass die meisten der für ihre Produktion benötigten Bauteile in Mandello del Lario bereits auf Lager waren. Gegen eine solche „Resteverwertung“ wäre eigentlich nichts zu sagen gewesen, wenn sie im Werk nicht zu sehr auf die leichte Schulter genommen worden wäre – was dazu geführt hat, dass manche Exemplare der 1000 S mit schwarz statt weiß unterlegten Instrumenten, mit runden

HASSLIEBE IN ROT

Ein werksunterstütztes RENNMOTORRAD AUS CHINA zu testen, ist eine Sache. Mit der CFMOTO 675 SR-R beim einzigen englischen Road Racing Event durch den Wald zu rasen, eine ganz andere

TEXT: ADAM CHILD FOTOS: JAMIE MORRIS



MO-Autor Adam Child (in Front) startete auf einer CF Moto beim einzigen englischen Road Racing Event

Versetzen wir uns einmal fünf Jahre zurück, vielleicht auch sechs, also in den Frühling 2020. Und nehmen wir außerdem an, jemand hätte mir gesagt, dass ich in ein paar Jahren beim Saisonauftakt der Straßenrennserie auf dem Oliver's Mount nicht auf einer Kawasaki, Yamaha oder Aprilia, sondern auf einem chinesischen Serienmotorrad an meinen Startplatz rollen würde. Nicht auf einem chinesischen Motorrad, das für einen etablierten Hersteller montiert wurde, sondern auf einem, das im Reich der Mitte von Grund auf entworfen, konstruiert und gebaut wurde... Genau: Ich hätte mich einweisen lassen.

Und doch sind wir hier. Kupplung eingerückt, Drehzahl konstant bei 6000/min auf einem Motorrad, das vollständig an einem Ort namens Hangzhou in Zhejiang konzipiert wurde. ZXMOTO (eine weitere China-Marke) kämpft aktuell um Siege in der World Supersport, mein Motorrad ist eine CFMOTO 675 SR-R in Sportbike-Ausstattung. Die Strecke, auf der sie antritt, besteht aus 3,84 Kilometern öffentlicher Straße, die fürs Wochenende in eine Rennstrecke verwandelt wurde. Ich sage Straße, aber Oliver's Mount ist nicht breiter als ein Feldweg. Es ist ein Feldweg. Die 675 tritt zudem gegen eine Vielzahl brandheißer japanischer und europäischer Maschinen an, die von einer furchteinflößenden Truppe internationaler Rennfahrer gesteuert werden, darunter britische Meister sowie Gewinner der Tourist Trophy und des North-West 200.



Rot (wie auf der Nationalflagge) ist in China eine Glücksfarbe, blau die CF Moto, die das Team Moto Twelve mit Werksunterstützung an den Start bringt

Im Gegensatz zu den etablierten Herstellern aus Japan und Europa verfügt CFMOTO über wenig Rennsport-Hintergrund oder -Erfahrung. Doch mit Unterstützung des Werks in China hat sich ein kleines, enthusiastisches Team aus den Midlands, Moto Twelve, der Aufgabe gestellt, aus dem 675er Straßenmotorrad ein wettbewerbsfähiges Rennmotorrad zu machen. Im vergangenen Jahr, in der ersten Saison des Teams, traten sie in der hart umkämpften Sportbike-Klasse der BSB an und beendeten den Sommer mit einem Podiumsplatz in Brands Hatch. Für 2026 hegen sie auch Ambitionen beim Road Racing. Unter der Führung des ehemaligen TT-Podiumsfahrers Eddie Roberts ein naheliegender Schritt. Weniger naheliegend war die Entscheidung, einem größtenteils pensionierten TT-Rennfahrer, der heutzutage auf einer alten BMW R 1100 RT mit über 120 000 Kilometern auf dem Tacho zur Arbeit fährt, sein Straßenrenn-Debüt beim Bob Smith Spring Cup zu ermöglichen. Die Rede ist von mir.

Auf dem Oliver's Mount in Scarborough findet das einzige Straßenrennen Englands statt. Die Strecke ist nicht von Kiesbetten und Barrieren gesäumt, sondern von großen Eichen. Es gibt drei beachtliche Sprünge, und am Ende der langen Hauptgeraden befindet sich ein Café, das wegen des Rennwochenendes geschlossen ist. Verpasst man den Bremspunkt, landet man direkt in der Küche.

Anders als bei der Tourist Trophy, findet hier ein Massenstart statt, bei dem sich 22 Motorradfahrer Schulter an Schulter auf die schmale Startaufstellung quetschen. Der Kampf um die erste Kurve (eine schmerzhaft enge, bergauf führende Linkskurve) ist beängstigend. Es gibt kein anderes Wort dafür. Ich bin hier schon oft

Made in America

Die legendäre Marke INDIAN MOTORCYCLE feiert 2026 ihr 125-jähriges Bestehen. Vom Erbe des einst größten Motorradhersteller Amerikas künden die von Liebhabern gesuchten Vorkriegsmodelle, doch die Werksgeschichte ist bis heute auch geprägt von Pleiten und Neustarts

TEXT: INGO GACH

FOTOS: WERK

Die Indian Scout machte die Marke ab Mitte der 1920er Jahre auch in Europa äußerst populär. Im deutschsprachigen (!) Prospekt von 1928 wurde die Scout 45 als „die Sport Solomaschine“ angepriesen. Das aktuelle Modell (links als 101 Scout) folgt der Vorlage

