

BMW K1: Die Aerodynamik-Perle der 80er

August 2026 **Nr. 8**

MOTORRAD MAGAZIN MO

ERLEBNIS TOURIST TROPHY:
Das berüchtigte Rennfieber auf der Isle of Man hautnah erlebt





NEU

KAWASAKI Z 900 RS SE:
Starker Neo-Klassiker mit großem Spaß-Potenzial

EINZIGARTIG

NEUE BIMOTA TESI H2 TERA

MIT **RADNABENLENKUNG** UND **KOMPRESSOR**



ERSTER TEST

KURVEN-SKALPELL:
Neue KTM 790 Duke



NÄCHSTE ITALO-BRENNSTUFE:
Ducati V4 R im Rennstrecken-Test



TOLLER ALLROUNDER:
Suzuki SV-7 GX

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 08

SESSEL MIT **RAKETENANTRIEB**

Ein exklusiveres Fahrerlebnis als auf der BIMOTA TESI H2 TERA ist kaum möglich. Einen Kompressormotor in Kombination mit einer Achsschenkellenkung bietet kein anderes Motorrad

TEXT: INGO GACH FOTOS: MOPPETFOTO.DE, PIWEK

Bimota gehört zu den Marken, die jeder Motorrad-Fan kennt, die man aber auf der Straße so gut wie nie zu sehen bekommt. Das liegt daran, dass Bimota-Motorräder nur in winzigen Stückzahlen im Werk in Rimini von Hand entstehen. Seit den 1970er Jahren sind die Italiener darauf spezialisiert, Rahmen und Fahrwerke für japanische Motoren zu entwickeln und als eigenständige Modelle zu verkaufen. Inzwischen gehört die Marke zu 49,9 Prozent Kawasaki und entsprechend werden neue Bimotas nur noch mit Motoren der Akashi-Japaner gebaut. Das jüngste Modell nennt sich Tesi H2 Tera und sticht vor allem durch zwei Merkmale hervor: Sie besitzt eine Achsschenkellenkung – oder besser gesagt: eine Radnabenlenkung – und einen per Kompressor aufgeladenen Vierzylindermotor. Wir hatten das ungewöhnliche Vergnügen, eines

Die Radnabenlenkung ist ein echter Hingucker an der Bimota Tesi H2 Tera. Das System ist nicht neu, aber immer noch faszinierend

HOCH HINAUS

Die KTM 790 DUKE weist eine gebrochene Biographie auf: 2018 erstmals auf die Straßen gerollt, wurde sie bereits 2020 zugunsten der 890 Duke gestoppt. 2023 kam sie – nun made in China – zurück, um die nächste Entwicklungsstufe zu erklimmen. Steht sie erneut ganz oben in der Klasse der mittelgroßen, sportlichen Naked Bikes? Ortstermin an höchster Stelle



Geht wie das sprichwörtliche Messer durch die Butter: Die neue KTM 790 Duke ist ein Muster an Präzision

TEXT: ULF BÖHRINGER FOTOS: SEBAS ROMERO, EMANUEL TSCHANN, FBN

Die KTM 790 Duke war fraglos eine Sensation, als sie im März 2018 auf den kurvenreichen Straßen der spanischen Insel Gran Canaria erstmals für Journalisten zu fahren war: Nur 189 Kilogramm fahrfertig brachte das in Mattighofen entwickelte und gebaute Bike mit Zweizylinder-Reihenmotor auf die Waage, stramme 105 PS leistete der 799-ccm-Twin – der erste seiner Art aus dem oberösterreichischen Hause. Dem enorm potenten Triebwerk beigefügt war eine Elektronikausstattung, wie sie in der Mittelklasse zu jener Zeit noch kein anderer Hersteller liefern konnte oder wollte: eine vielfach einstellbare dynamische Traktionskontrolle, mehrere Fahrmodi, ein umfassendes Fahrwerksregelsystem mit Kurven-ABS sowie Motorschleppmomentregelung. Außerdem LED-Beleuchtung rundum, TFT-Display, ein bidirektionaler Quickshifter und manches mehr. All diese Technik-Finessen sind heutzutage Standard, ohne sie hagelt es böse Worte. Aber dass dies in der Mittelklasse heutzutage eben so ist, geht auf KTMs Haben-Konto.

Der Name Duke steht längst für ganz bestimmte Werte, stellt auch international

AUF DEN ZWEITEN BLICK

Hübscher Auftritt und attraktiver Preis gefallen spontan an der neuen SUZUKI SV-7GX. Was versteckt sich hinter der schnittigen Verschalung des neuen Mittelklasse-Crossover?

TEXT: STEFAN PIWEK FOTO: WERK, PIWEK

Zu einem eigenen Spitznamen haben es Suzukis Modelle mit Zweizylinder-V-Motor nie gebracht. Während fast jeder die japanischen Vierzylinder-Supersportler als „Gixxer“ kennt (für GSX-R), sind die universelleren 650er und 1000er mit ihren charakteristischen 90 Grad Zylinderwinkel immer nur das gewesen, was Entwickler und Marketing-Strategen ihnen zur Identifizierung mit auf den Weg gaben: TL, SV, Gladius oder V-Strom.

Dabei haben die umgänglichen, drehmomentstarken und freundlichen V-Motoren aus Japan seit der ersten TL 1000 von 1997 eine riesige Fangemeinde aufgebaut. Allen voran die günstige, robuste SV 650. 1999 vorgestellt und seither in drei Generationen gebaut, fragte man sich schon lange, wann Suzuki den Dauerbrenner ausmustern würde – was erst mit dem Modelljahrgang 2025 geschah (obwohl der immer noch als Neufahrzeug angeboten wird). Der Aufschrei war groß und hallte bis weit in den Osten. Und so ist er beim Anlassen der neuen SV7-GX wieder da, dieser hübsche, pulsierend blubbernde Zweizylinderklang, der nicht imitiert ist, sondern tatsächlich mit zwei im Vau laufenden Kolben generiert wird. Nochmal absteigen also, bevor es los geht mit Suzuki neuer Mittelklasse.

Bei genauerem Hinschauen findet sich im Großen und Ganzen eine SV 650 unterm modernen, optisch von der GSX-S 1000 GX inspirierten Crossover-Kleid. Das Fahrgestell wurde im Heckbereich verstärkt, die Sitzposition mit einer um zehn Millimeter aufgepolsterten Sitzbank und einem höher sowie näher am Fahrer positionierten Lenker entschärft. Die Fahrwerksgeometrie ändert sich trotzdem nur in allerkleinsten Details, das Innenleben der Federelemente wurde mit neuen Innereien für den universelleren Einsatzzweck abgestimmt. Vor allem erhielt der mechanisch unveränderte Motor eine Steuerung mit zwei elektronischen

Auf den ersten Blick ein hübsches Crossover-Bike in Spaß versprechender Umgebung. Auf den zweiten die sehr geglückte Neugeburt eines Suzuki-Klassikers



TEUFELS VERSUCHUNG

Die neue DUCATI PANIGALE V4 R ist das Homologations-Modell für die Superbike-Weltmeisterschaft und mit einem per Reglement verordneten Preis von unter 40 000 Euro ein Schnäppchen für das, was man kriegt. Auf nach Donington Park!

TEXT: ADAM CHILD FOTOS: DOUBLE RED

Ein Tag im Donington Park. Das Wetter ist britisch, aber trocken, das Motorrad italienisch, aber nicht Irgendwas. Eine Ducati V4 R fahren zu dürfen ist etwas ganz Besonderes, der Serienauspuff bleibt gleich in der Garage

Die Ducati V4 R mag mit fast 240 PS ein rollender Supercomputer sein, verpackt in einer verrückten, hochmodernen Aerodynamik, aber sie ist unglaublich begehrenswert. Den Preis des Homologationsmodells für Renneinsätze muss man mit 43 990 Euro als Schnäppchen sehen. Er resultiert daraus, dass in der Superbike-Weltmeisterschaft eine Preisobergrenze von 44 000 Euro für so etwas gilt. Angesichts der Technologie und der verbauten Materialien würde es mich nicht wundern, wenn Ducati mit jeder produzierten V4 R Geld verliert, auch wenn die Rennauspuffanlage von Akrapovic aus Titan

FRANKENSTEINS UR-ENKELIN

Die Kawasaki Z 900 RS SE ist die Erbin der legendären 900 Z1 aus den 1970er Jahren. Heute ist aus der einstiegen Bestie, die ihrem Fahrer gerne durch wildes Schlingern Angst einjagte, ein braver Kumpel geworden

TEXT UND FOTOS: INGO GACH

Am gut besuchten Motorradtreffpunkt drehen sich einige Köpfe: Kommt da jemand auf einem Oldtimer? Ein altes Windgesicht schüttelt sein weißes Haupt und erklärt seiner Begleiterin wortreich, dass es sich nicht um die mythenumrankte Kawasaki 900 Z1 handelt, die 1972 Maßstäbe setzte, sondern um eine moderne Kopie. Kein Geringerer als Franz Josef Schermer, der Gründer von MO, hatte die 900 Z1 einst in einem Test als „Frankensteins Tochter" betitelt, weil Rahmen und Fahrwerk der Motorleistung von 79 PS einfach nicht gewachsen waren und dem Fahrer so manchen Schrecken bescherten. Ihre Ur-Enkelin beweist da wesentlich bessere Manieren.

Das Design der Z 900 RS SE verneigt sich vor der Legende und zeigt einen tropfenförmigen Tank, den berühmten Entenbürzel am Heck und eine Sitzbank, die diese Bezeichnung noch verdient. Sogar die Zweifarbenlackierung des Tanks ist dem Vorbild nachempfunden und bildet einen schönen Kontrast zu den golden lackierten Felgen. Ein klassischer Rundscheinwerfer (heute von LEDs illuminiert) und ein breiter, hoher Lenker unterstreichen den nostalgischen Auftritt. Der ältere Herr zieht zwar das Original vor, kann sich aber für das neue Cockpit begeistern, als er die analogen Rundinstrumente erblickt. Mit Zeigern! Wo gibt es das heute sonst noch? Dass sich dazwischen verschämt ein LC-Display quetscht, verzeiht er großzügig.

Puristen werden natürlich bemängeln, dass die Z 900 RS SE keine Vier-in-vier-

Die Kawasaki Z 900 RS SE kommt im bildschönen 1970er Stil daher. Sie fährt sich aber erheblich besser als ihr Vorbild

DAS IMPERIUM SCHLÄGT ZURÜCK

BMW traut sich mit der neuen F 450 GS in das heiß umkämpfte Marktsegment der Adventurebikes unter 500 ccm. Kann die Neue mit ihrem Premiumanspruch gegen den Bestseller, die vergleichsweise günstige CF MOTO 450 MT, bestehen?

TEXT: KLAUS NENNEWITZ FOTOS: ONORATOPRODUZIONI

Hoch ragt die CF Moto auf, die BMW F 450 GS mutet dagegen fast wie eine Sportenduro an. Auf der Straße werden die unterschiedlichen Konzepte er-fahrbar

ZWEITES LEBEN

An die erste KAWASAKI KLE 500 erinnert man sich gern als flotten Hochbeiner, auch wenn das schon Jahrzehnte her ist. Mit Rally-Optik und großem Schuhwerk versucht jetzt der Nachfolger zu punkten

TEXT: STEFAN PIWEK FOTOS: VOLKER ROST

Schon die erste Kawasaki KLE 500 polarisierte, als sie 1991 auf den Markt kam. In Erinnerung blieb sie als zuverlässiger Allrounder mit eigenständiger Optik. Ihre Talente lagen auf der Straße, auch wenn lange Federwege und ein schmal bereiftes 21-Zoll-Vorderrad eher Richtung Gelände zeigten. Geschenkt, die Geschichte hat der KLE ihren Platz woanders zugewiesen. Zumindest in den Augen der KLE-Fahrer.

Kawasaki selbst hat das wohl nie so gesehen und uns beim Teasern der 2024 neu angekündigten KLE ordentlich verwirrt. Aus einer großen Holzkiste ragte da auf der Messe EICMA wieder ein 21 Zoll großes Speichenrad, drauf stand der neue KLE-Claim: „Life's a Rally. Ride it." Das machen wir eineinhalb Jahre später und staunen. Hochbeinig, sehr schlank und vorne sehr hoch, meint man tatsächlich auf einem Rally-Motorrad zu sitzen. Der stabile Rohrlenker ist an Risern ziemlich hoch positioniert, die Handschützer der SE-Variante wölben sich über eine robuste Metallkonstruktion. Die dicken Gummis auf den Fahrerfußrasten lassen sich fix abnehmen, um groben Stiefeln Halt zu geben, und das ABS ist mit einem großen, roten Knopf am linken Lenkerende abschaltbar (einmal kurz, dann lang drücken, damit das nicht aus Versehen passiert). Also doch ein verkanntes Rally-Motorrad, damals wie heute?

Eine nicht gewaltige Bodenfreiheit, über die schon genug gelästert wurde, spricht dagegen. Kawasakis 500er-Reihen-Zweizylinder, wie man ihn aus Z 500 (Naked Bike), Ninja 500 (Sportler) und Eliminator 500 (Cruiser)

Die Stolle flitzt sicher ums Eck, vermittelt trotz großem 21-Zoll-Vorderrad auch überall diesseits von Gelände viel Fahrspaß





DER ULTIMATIVE SONNTAGS-AUSFLUG

MO-Autor und TT-ENTHUSIAST ADAM CHILD schwingt sich am Samstagabend auf die Kawasaki ZX-4RR, fährt damit zur Isle of Man TT und sitzt pünktlich Montagmorgens wieder am Schreibtisch

Frühmorgens Gedränge auf der Fähre, rechts der Blick auf den Hafen von Douglas bei der Ankunft

TEXT: ADAM CHILD
FOTOS: ISLE OF MAN TT, CHILD



Interessante Plätze zum Zuschauen gibt es überall auf der Insel, und nirgendwo auf der Welt ist man vergleichbar nah am Geschehen

Die Isle of Man liegt in der Irischen See, auf halbem Weg zwischen dem britischen Festland und Nordirland. Die Anreise dorthin war noch nie schnell, einfach oder günstig – und wird es auch nie sein. Am Montag der TT-Trainingswoche sitze ich wie gebannt vor den Live-Zeitmessungen, während im Hintergrund Manx Radio live kommentiert. Alte Freunde, gegen die ich früher im Rennen antrat, fahren schnelle Rundenzeiten und leben ihren Traum. Ich bin von 2012 bis 2018 selbst ebenfalls bei der Tourist Trophy an den Start gegangen und habe vor und nach dieser Zeit als Journalist über das Event berichtet. Für mich ist es aus verschiedenen Gründen das wichtigste Ereignis im Sport- und Motorradkalender.

Leider ist es derzeit zu hektisch, um mein jährliches TT-Fieber zu stillen mit einem „normalen“ Trip auf die Insel. Den Sonntag, an dem die Woche mit den TT-Rennen startet, habe ich aber frei. Ich könnte von meinem Zuhause in Yorkshire im Norden Englands dorthin fahren, das sechs Runden lange Superbike TT-Rennen ansehen und rechtzeitig zurück sein für die Arbeit am Montagmorgen. Die 200 Kilometer zur Fähre in Heysham – im Grunde vom Osten Englands zur Westküste – sind in etwas mehr als 2,5 Stunden zu schaffen. Ich könnte die frühe Fähre nehmen. Es wäre der perfekte Sonntagsausflug.

EINIGE SCHNELLE ANRUFE

Nach einem kurzen Anruf bei der Fährgesellschaft Steam Packet bin ich für die „Graveyard“-Fahrt von Heysham am Sonntagmorgen um 3:30 Uhr gebucht. Die Rückfahrt ist am selben Tag um 21:00 Uhr von Douglas, mit Ankunft in Heysham gegen Mitternacht. Kleiner Haken: Um die Überfahrt zu erreichen, muss ich zwei Stunden vorher am Fähranleger sein und damit um 22:30 Uhr am Vorabend aufbrechen – also kein Schlaf am Samstag. Die Rückkehr an Land kurz nach Mitternacht bedeutet, dass ich gegen drei Uhr morgens zu Hause ankommen werde – also wieder kein Schlaf. Nicht ideal, aber wer braucht schon Schlaf mit der Aussicht, Superbikes mit über 300 km/h an seinen Zehen vorbeirauschen zu lassen? Spaß soll der ganze verrückte Trip machen, also suche ich mir dafür die Kawasaki ZX-4RR aus. Die „Taschenrakete“ dreht bis auf 16 000 Umdrehungen, ist äußerst kompakt und spritzig zu fahren.

Normalerweise ist der Tag vor der Abreise ein Kampf zwischen dem, was man mitnehmen soll, und dem, was man weglassen kann. Kleidung für eine Woche, Zelt, Schlafsack, Ersatz-Regenbekleidung, Schuhe, Kulturbeutel, ein paar Grundvorräte. Tatsächlich brauchte ich diesmal nicht einmal eine Zahnbürste. Regenbekleidung, Ersatzhandschuhe und ein klares Visier passen problemlos in einen kleinen Rucksack.

Es ist erfrischend, ohne schweres Gepäck nach Heysham zu fahren, und die ZX-4RR schlägt sich weitaus besser als erwartet. Meine Reisegeschwindigkeit entspricht 8000/min, was vielleicht etwas hektisch erscheinen mag, aber halt gerade die halbe Drehzahlgrenze ist. Der Hafen von Heysham ist ein Ort, den die Zeit vergessen hat. Aber obwohl es kurz



Fabio Fritzenwallner führte die Truppe auf seinem BMW-Cafe Racer durchs Pongau. Flag Girl Juli ist fester Bestandteil des Sprints und kann auch gut mit Gitarre und Mikrofon im Sinne des Rock'n'Roll umgehen (rechte Seite oben)





Sloping Wheels

Spaß mit dem Motorrad haben, Livemusik, einen Tag Action und dazu noch Kids aus der Region unterstützen. Max Burgstaller ermöglicht mit seinem Sloping Wheels-Team alljährlich ein FAMILIENTREFFEN DER BESONDEREN ART

TEXT: JOCHEN PERSY FOTOS: ZINK PICTURES, PERSY

