

BIMOTA SB 8R: rare Italo-Perle

September 2026 **Nr. 9**

MOTORRAD MAGAZIN MO

KULT-VERANSTALTUNG:
25. Ausgabe von „Twins Only“, Report aus Oschersleben





ADVENTURE

SPEZIAL **32 SEITEN**

ABENTEUER-MOTORRÄDER:

- **BMW** R 1300 GS Trophy
- **BMW** R 12 G/S
- **CFMoto** 800 MT-X
- **Ducati** DesertX
- **Norton** Atlas
- **Voge** DS 800 X Rally
- **Yamaha** Ténéré 700 World Raid

PLUS

Marktübersicht:
Die interessantesten Motorräder für die Alpen-Tour

HONDA CB 1000 F

NEUE SUPERBIKE-REPLIKA IM TEST



NEU



TEST



DUELL:
Kawasaki ZX-4RR und Yamaha R7

NORTON ATLAS:
Edle Mittelklasse-Enduro

ZUKUNFTS-KLASSIKER:
Husqvarna Svartpilen 801

TOP

4 190343 606901 09

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

FREDDIES BIKE

Honda ruft die „moderne Rebellion“ aus und meint damit die brandneue Version seiner legendären Achtziger-Jahre-Superbikes. HONDA CB 1000 F



Fröhlich unterwegs mit der Legende (rechts im Bild). Danke, Freddie, für tolle Geschichten aus wilden Zeiten und viel gemeinsamen Fahrspaß

Von der Spender-Hornet sieht, hört und fühlt man nicht mehr viel an der neuen Honda CB 1000 F. Gute alte Zeiten mit viel besserer Technik, auch ohne verklärten Blick zurück ein großer Genuss

TEXT: STEFAN PIWEK FOTOS: C. PERTILE

Freddie Spencer sitzt mir im Nacken. DER Freddie Spencer, dreifacher Motorrad-Weltmeister, der einzige Rennfahrer, der im gleichen Jahr die Titel bei 250ern und 500ern holte und heute ein gern gebuchter Gast auf vielen Klassik-Events wie dem Goodwood Festival of Speed nur eine Woche zuvor – siehe Seite 16. Spencer ist dort eine Replik seiner legendären Honda CB 750 F gefahren (die eigentlich eine auf 1023 ccm aufgebohrte 900er war) und sitzt heute auf der neuen CB 1000 F, die an dieses Bike und diese Zeiten erinnern soll. Also wir alle sitzen auf solchen Motorrädern, denn die neue alte Honda wird in der Umgebung von Rom der europäischen Motorrad-Presse vorgestellt. Mit uns fährt, und das ist eine wirklich schöne Idee, Freddie Spencer. Und der wühlt sich hier, etwas außerhalb der italienischen Millionen-Metropole, gerade auf den kleinen, holprigen Landstraßen von hinten kommend durch eine Gruppe von etwa zwanzig Journalisten und Honda-Mitarbeitern. Jetzt bin ich an der Reihe, von der Legende überholt zu werden.

„Die Straße entscheidet, was möglich ist. Du musst diese Möglichkeiten lesen, weit im voraus. Das Motorrad reagiert dann nur, behindert dich möglichst wenig und folgt der anvisierten Linie, egal, was passiert.“ Wenn Freddie Spencer über Fahrtechnik philosophiert, hört man nicht nur den ehemaligen Superbiker und Grand Prix-Star heraus, sondern auch den Lehrmeister, der sein Wissen lange Zeit in seiner eigenen Riding School vermittelt hat. Freddie wird

MODERN CLASSICS

Große Namen, große Versprechen. ADVENTURE BIKE KLASSIKER erobern die Welt, egal, ob als aktueller Endpunkt in einer langen Tradition, mit einem großen Namen im Gepäck oder doch ganz modern ohne jeden historischen Ballast

Adventure Bikes sind Offroader, Reisemaschinen, Kurvenwetzer und Alltags-Begleiter, alles in einem. Das macht sie sehr universell. Und mit einer Optik, die Fernweh und Abenteuer triggert und Robustheit verspricht, haben solche Maschinen schon immer fasziniert. Egal, ob alte Yamaha XT 500 oder moderne BMW GS: Mit der komme ich überall hin und habe Spaß, und zur Arbeit bringt sie mich auch.

Einigen Raum nehmen die Alleskönner auch längst bei MO ein, einfach, weil sie so wichtig geworden sind und es dazu so viele interessante technische Ausprägungen sowie gestalterische Konzepte gibt. Und weil Adventure Bikes einfach Fahrfreude bedeuten, selbst wenn es meist nicht in die Wüste oder auf Weltumrundung geht. Nicht ohne Grund haben sie klassische Motorrad-Konzepte in vielen Bereichen inzwischen ins Abseits gedrängt.

Mit unserem Adventure Spezial fokussieren wir uns diesmal ganz auf große Namen und große Ideen, beschäftigen uns mit aktuellen und möglicherweise zukünftigen Klassikern. Wenige andere Motorräder stehen so sehr dafür wie GS und Ténéré. Puristischer, auch mit großen Zweizylindern, begeistern G/S und DesertX. Frisch, aber mit legendärer Namensgebung kommt die Atlas daher. Und China-Bikes sind nirgendwo mehr wegzudenken.

In einer Übersicht (Seite 52) haben wir zusammengestellt, was für uns noch in diese Kategorie der großen Adventure Bikes fällt. Die vielen kleinen ADVs, die uns gerade so begeistern, sind dort nicht dabei. Denn das ist eine andere Geschichte. □

INHALT ADVENTURE SPEZIAL

Seite 28:
TEST BMW R 1300 GS und Yamaha Ténéré 700 World Raid

Seite 34:
TEST Norton Atlas

Seite 40:
TEST BMW R 12 G/S und Ducati DesertX

Seite 46:
TEST CFMoto 800 MT-X und Voge DS 800 X Rally

Seite 52:
ÜBERSICHT Adventure Bikes



Norton ist zurück und zielt mit der Atlas in Richtung Massenmarkt. Mittelklasse-Adventure Bike mit britischem Spirit oder indischer Moderne? Ab Seite 34



Große Zweizylinder in erfreulich schlichtem Umfeld. Haben BMW R 12 G/S und Ducati DesertX das Zeug, ganz schnell zu modernen Klassikern zu werden? Ab Seite 40



Die andere Seite von Adventure: CFMoto 800 MT-X (rechts) und Voge DS 800 X Rally bieten viel fürs Geld. Schaffen sie es auch, unsere Herzen zu erobern? Ab Seite 46



Mehr Legende geht nicht: BMW R 1300 GS und Yamaha Ténéré 700 World Raid. Allein schon Grund genug, einmal gemeinsam mit beiden unterwegs zu sein. Ab Seite 28

Fotos: Gach, Nowack, Werk, moppetfoto.de

AHNENFORSCHUNG

Die BMW R 1300 GS TROPHY und die YAMAHA TÉNÉRÉ 700 WORLD RAID blicken auf eine lange Ahnenreihe zurück. Was haben die modernen Modelle vom ursprünglichen Abenteuerspirit bewahrt?

TEXT: INGO GACH FOTOS: MOPPETFOTO.DE

Mitte der achtziger Jahre dominierten zwei Enduros die Abenteuerreise-Szene: die Yamaha XT 600 Z Ténéré und die BMW R 80 G/S. Damals war die Rallye Paris-Dakar das wichtigste Ereignis des Jahres für die Stollenreiter. Wer nach der Vollgas-Durchquerung der Sahara als erstes die Ziellinie in Dakar überquerte, erhielt Legendenstatus. Yamaha gewann die ersten beiden Ausgaben der Rallye (noch mit der XT 500), dann siegte BMW ab 1981 mit der Boxer-Enduro insgesamt viermal.

Yamaha entwickelte im Zuge der Rallye-Euphorie die XT 600 Z Ténéré. Sie hatte einen luftgekühlten Einzylindermotor mit etwa 45 PS, lange Federwege sowie einen eindrucksvollen 28-Liter-Tank für gigantische Reichweiten. BMW legte eine Paris-Dakar-Version der R 80 G/S auf mit 32-Liter-Fass und Einzelsitzbank. Der luftgekühlte Boxer mit Zweiventil-Technik holte aus 797,5 ccm Hubraum immerhin 50 PS.

Der Verkaufserfolg der Serienmaschinen ließ nicht lange auf sich warten. Mutige Enduristen pflügten auf der Ténéré und der G/S quer durch Afrika oder fuhren mal eben zum Nordkap. Die beiden Modelle mauserten sich zu Kultbikes, die ihren Herstellern viel Prestige und hohe Verkaufszahlen bescherten.

Zeitsprung: vier Jahrzehnte später. Vor mir stehen die BMW R 1300 GS Trophy und die Yamaha Ténéré 700 World Raid und damit die Urenkelinnen der 80er-Jahre-Ikonen. Immer noch gehören die beiden Modelle zu den Bestsellern. Natürlich mit modernster Technik und erheblich mehr Leistung als damals. Die Boxer-GS führt seit vielen Jahren die Bestsellerliste in Deutschland an, ihr flüssigkeitsgekühlter Boxer mit seinen variablen Nockenwellen ist inzwischen auf amtliche 1300 Kubikzentimeter angewachsen und leistet stolze 145 PS bei 7750 Umdrehungen – fast das Dreifache einer R 80 G/S.

Auch wenn die Marketing-Abteilung von BMW gerne auf die legendäre Vorfahrin verweist, bestehen nach vierzig Jahren äußerlich keine Ähnlichkeiten mehr. Vielmehr präsentiert sich die R 1300 GS in der neuen Trophy-Version als moderne Reiseenduro mit so ziemlich allem, was technisch möglich ist, und nähert sich immer mehr der Perfektion an. Das beginnt beim Aufsitzen: Ich hocke auf der komfortablen Sitzbank – und alles passt. Die Positionierung von Lenker, Fußrasten und Schalthebel führt zu einer sehr entspannten Körperhaltung. Ein wichtiger Faktor nicht nur für flotte Ausfahrten, sondern auch für Reisen. Allerdings bringen lange Federwege (190 mm vorne, 200 mm hinten) eine Sitzhöhe von 850 Millimetern mit sich.

Der große Boxer nimmt samtweich Gas an und zieht ab Standgas wie ein Bulldozer vorwärts. Satte 149 Nm Drehmoment entwickelt er bei 6500/min. Es ist diese souveräne Kraft, die

Mit halber Kraft bleibt die Yamaha zwar kaum in Front, hält aber souverän genug mit, bis man die BMW richtig fliegen lässt. Genuss-Bikes sind beide, die Ténéré World Raid etwas mehr Adventure

Mit der Atlas über Island zu schwingen ist ein großes, leichtes Vergnügen, auch wenn man von der Sitzbank recht tief ins Motorrad integriert wird

EDLER **UNIVERSALIST**

Mittelklasse muss nicht mittelmäßig sein. Mit feinem Motor, viel Elektronik und Ausstattung will die neue NORTON ATLAS universell sein und gleichzeitig bei Individualisten mit Sinn fürs Feine punkten

TEXT: STEFAN PIWEK FOTOS: WERK

Man habe darüber nachgedacht, den ersten Fahrtest der neuen Norton Atlas im Atlas-Gebirge stattfinden zu lassen. Aber das wäre ja irgendwie zu offensichtlich, und Island hat man nicht so oft als Ziel trotz eindrucksvoller, einsamer Kulissen aus Vulkanfeldern, schroffem Gebirge und moosüberwucherten Steinwüsten.

Die Atlas ist geprägt von glatten Flächen und viel Elektronik: riesiges Acht-Zoll-Display (das gleiche wie im Sportler Norton Manx R, siehe MO 7/2026), Tank und sogar Sitzbank entriegeln elektrisch, und zum Hochfahren der Fahrzeug-Elektronik braucht man zwingend den mitgelieferten Fob Key. Also man muss die Funkfernbedienung im Format einer kleinen Ladeschale für Kopfhörer nicht nur irgendwo bei sich tragen, sondern tatsächlich jedesmal benutzen, wenn man fahren will. Auf der Gabelbrücke gibt es zwar einen Startknopf, der das Display booten lässt – für die Bedienung bleibt aber alles gesperrt, bis man den Fob Key hervorgekramt und den Befehl zum Entriegeln gibt.

Ein bisschen unpraktisch hier auf Island, im Sommer bei um die zehn Grad Außentemperatur und vier Jahreszeiten an einem Tag, von denen sich drei ständig wiederholen. Wir sind vorbildlich komplett in ECE-konforme „Alles kann jetzt passieren“ Motorradkleidung gehüllt, mit wärmender Unterwäsche darunter, und den Fob Key ständig hervorzukramen ist ... ungewohnt. In den dicken Klamotten verfängt sich außerdem

The Beauty and the Beast

Während der Großteil der Adventurebikes heute von Zweizylinder-Reihenmotoren angetrieben wird, haben BMW und Ducati mit der R 12 G/S und der DesertX eigenständige und charakterstarke Gegenentwürfe im Programm. Welches Konzept passt für wen?

TEXT: KLAUS NENNEWITZ

FOTOS: NOWACK, NENNEWITZ, PIWEK

Hechlingen versus Tabernas – das fällt einem spontan ein, wenn die beiden Maschinen gemeinsam in der Abendsonne glänzen. Auf der einen Seite das BMW-Trainingsgelände in Mittelfranken, auf dem für die R 12 G/S kein Steilhang und kein Singletrack unbezwingbar sind. Auf der anderen Seite die Halbwüste im Süden von Spanien, wo die Ducati DesertX während der Pressevorstellung vor einigen Wochen auf den weitläufigen Schotterpisten ihren italienischen Rennsportgenen so richtig freien Lauf lassen konnte.

Und dazwischen: endlose Landstraßenkilometer, um die Straßenqualitäten der zwei Zweizylinder-Adventure Bikes auszuloten.

Die BMW erinnert mit ihrem hohen Schnabel, einem 21-Zoll-Vorderrad, roter Sitzbank und kurzem Bürzel an die Ur-G/S. Der luft-ölgekühlte Boxermotor hängt offen im verstärkten Gitterrohrrahmen, darüber ein 15,5-Liter-Stahltank, unter dem sich die komplette Technik aufgeräumt versteckt. Keine wild verlegten Schläuche, keine Ballung von Elektronikkomponenten; das Bike wirkt, als könnte man es nach Feierabend selbst zuhause warten. Die DesertX präsentiert sich da anders: ergonomisch optimierter 18-Liter-Kunststofftank, hoch aufragende Frontverkleidung, Sitzbank wie ein Balken Richtung Heck. Da erinnern sich reifere Semester gerne an die Cagiva Elefant 900 von Edi Orioli, mit der er in ähnlicher Kriegsbemalung 1990 die Rallye Paris-Dakar gewonnen hatte. Nur ist hier nichts mit Nostalgie, denn alles ist neu: Vom 937er-V2-Motor mit variabler Ventilsteuerung

Trialmäßige Geländeerkundung können beide Maschinen gut, auf der BMW wünscht man sich einen kürzeren ersten Gang

PREISKÄMPFER

CFMoto 800 MT-X und VOGE DS 800 X RALLY locken mit schicker Optik, guter Ausstattung und günstigen Preisen. Chinesische Adventure Bikes im Vergleich

TEXT UND FOTOS: INGO GACH

Die Zeiten, als chinesische Motorräder qualitativ katastrophal waren, sind längst vorbei. Inzwischen kommen dazu immer mehr Marken aus dem Reich der Mitte nach Europa, und sie bieten eine überbordende Modellvielfalt. Sie bestechen meist mit reichlich Ausstattung und vor allem mit erstaunlich niedrigen Preisen. Wir haben uns für einen Vergleich zwei aktuelle chinesische Motorräder aus dem AdventureBike-Segment herausgepickt, um zu sehen, was diese heute können.

CFMoto ist vor einigen Jahren eine Zusammenarbeit mit KTM eingegangen und fertigt deren 790er-Baureihe in China. Man nutzt den 799-ccm-Reihenzweizylinder aber auch für eigene Modelle.

Voge ist eine Tochtermarke von Loncin, dieser Konzern ist bei uns bekannt geworden, weil BMW dort bereits vor über zwei Dekaden begann, seine 650er-Einzylindermotoren produzieren zu lassen. Heute baut man die 900er-Motoren für BMW. Einen solchen trägt auch die Voge DS 900 X, die letztes Jahr in Spanien zum meistverkauften Motorrad über 125 ccm avancierte und auch bei uns großen Käuferzuspruch fand. Wir haben uns jedoch wegen der Chancen-



Ähnliche Technik bei leicht unterschiedlicher Ausrichtung und auf beiden Seiten ein Neupreis, gegen den sich nur mit Erfahrung, Service und Werterhalt argumentieren lässt



Auf der Landstraße liegt die Yamaha immer vorn, auch wenn es sich auf der Kawasaki bequemer sitzt. Hubraum und Drehmoment sind im Alltag kaum zu schlagen

TEXT: INGO GACH FOTOS: CLAUS NOWACK

KLEINE **FLUCHTEN**

Es gibt sie noch, die Sport-Motorräder, die durchaus auch rennstreckentauglich sind, dich aber finanziell nicht ruinieren. Gewicht, Leistung und Preis machen YAMAHA R7 und KAWASAKI ZX-4RR darüber hinaus vergleichbar

Yamaha hat seine R7 nach einem Jahr Pause und gründlich überarbeitet wieder ins Programm genommen. Der Mittelklasse-Sportler galt immer schon als schick und preiswert. Auch die Kawasaki fällt in diese Kategorie, und sie hat einige Gemeinsamkeiten mit der Yamaha. Beide sind vollverkleidete Sportler mit einem identischen Leergewicht von 189 Kilogramm und annähernd der gleichen Höchstleistung. Selbst preislich tun sich die beiden Japanerinnen nicht viel: Die Kawasaki gibt es ab 10 170 Euro, die Yamaha startet bei 10 999 Euro. Doch vom Konzept her nähern sie sich dem Thema aus unterschiedlichen Richtungen: Die ZX-4RR hat einen Reihenvierzylinder mit 399 Kubikzentimetern Hubraum, die R7 einen Reihenzweizylinder mit 689 ccm. Der Kawasaki-Motor ist auf extrem hohe Drehzahlen ausgelegt, der Yamaha-Antrieb hingegen auf Drehmoment von unten raus. Welcher Sportler funktioniert besser?

Rein optisch haben beide Marken mit ihren Sportbikes einen Volltreffer gelandet. Sie lehnen sich im Design an die Superbikes an – bei Kawasaki ist das die ZX-10R, bei Yamaha die R1. Wie bei modernen Sportlern üblich, läuft die Vollverkleidung an der Front spitz nach vorne zu, auf Winglets

SCHÖNE BESCHERUNG

Bimota ist ein Motorradhersteller der besonderen Art mit einer sehr wechselvollen Entwicklung. Die BIMOTA SB 8R sollte die Marke einst vor der Insolvenz bewahren. Die Maschine mit dem Motor der Suzuki TL 1000 R hatte das Zeug dazu, doch es kam ganz anders

TEXT: KNUT BRIEL FOTOS: ARCHIV MO





Die große Airbox minimiert den Strömungswiderstand der Ansaugluft für die 59 Millimeter großen Saugrohre. Rechts: Die Hinweise auf den Motor-Lieferanten sind eher versteckt angebracht

Die SB 8R ist auf der Rennstrecke kein Handling-Wunder, aber Präzision, Zielgenauigkeit und Stabilität sind tadellos



Gipfeltreffen: auch bei der 25. Jubiläumsveranstaltung von Twins Only in Oschersleben war Petrolhead-Gemeinschaft angesagt

TWIN PEAKS

In Oschersleben feierte die MO-Community Anfang Juli die 25. Ausgabe des freien Renntrainings für Jedermann und -frau. TWINS ONLY bedeutet eine willkommene Auszeit unter Freunden für Petrolheads und eine Spielwiese FÜR ALLES MIT ZWEI TÖPFEN

TEXT: KLAUS NENNEWITZ FOTOS: NENNEWITZ, PERSY, RIEDEL

Wer an einem bestimmten Wochentag im Juli ins Fahrerlager von Oschersleben einfährt, sieht zunächst die vertraute Kulisse aus Zelten, Wohnmobilen und Transportern sowie Kaffeebechern, Werkzeugkisten und Benzinkanistern. Doch spätestens bei genauerem Hinschauen und beim ersten Warmlaufen der Maschinen wird klar, dass hier etwas fehlt... und zwar Hubkolbenzylinder von Verbrennungsmotoren! Denn kein heißer knurrender Dreizylinder pfeift durch die Boxengasse, kein V4 mit gutturalem Ansauggeräusch röhrt in der Box und kein Reihenvierzylinder nudelt die Drehzahlleiter rauf und runter.

Wir sind bei „Twins Only“, mal wieder, zum jubiläumsschwangeren fünfundzwanzigsten Mal in 26 Jahren! Eingeladen ist alles, was mit zwei Zylindern arbeitet: Hightech-Reihen-Twin, luftgekühlter V2, Boxer, Langhuber, kurzhubige Drehorgeln, Zweitakter. Was wie eine künstliche Beschränkung klingt, entpuppt sich aber beim ersten Blick ins Fahrerlager als wohltuende Fokusierung. Plötzlich steht nicht mehr der nächste PS-Rekord im Mittelpunkt, sondern die Vielfalt an Charakteren sowohl bei den Maschinen als auch bei den Menschen, die sich hinter diesem vermeintlich simplen Antriebskonzept verstecken.

Viele vertraute Gesichter erkennt man, wenn sie vornüber gebeugt durch die Gleitsichtbrille die Technik inspizieren und verfeinern, um vielleicht doch noch eine schnellere Rundenzeit möglich zu machen als im letzten Jahr. Denn die Zeit tickt unbarmherzig für alle, das Durchschnittsalter von uns Motorradfahrern scheint proportional mit der Weltbevölkerung zu wachsen, da darf man bei der Technik keine Kompromisse mehr eingehen.

Oder wäre es vielleicht doch an der Zeit, die heißgeliebte Maschine, die uns seit mehreren Jahrzehnten treu begleitet, und deren Stoßstangen, Zahnriemen und Vergaser immer