

MOTORRAD



PRAXISTIPPS
Richtig sitzen,
entspannt
fahren



YAMAHA R9



KAWASAKI
Versys 1100



DUCATI
Multistrada V4/S

NEUHEITEN 2025



HUSQVARNA
Vitpilen 801



VERGLEICHSTEST

Honda
CRF 1100 L Africa Twin
Adventure Sports ES DCT

BMW
R 1300 GS ASA



AUTOMATIK Fluch oder Segen?

VERGLEICHSTEST CRUISER



Moto Morini Calibro Royal Enfield Shotgun 650

DAUERTEST-ZWISCHENBILANZ



mit Reifen-Empfehlung

Honda XL 750 Transalp

NORDSCHLEIFEN-VERGLEICH



Triumph Speed Triple 1200 RS Triumph Street Triple 765 RS

GROSSES SAISONFINALE AM HOCKENHEIMRING



EICMA. WIR SETZEN ZEICHEN. SEIT 110 JAHREN.



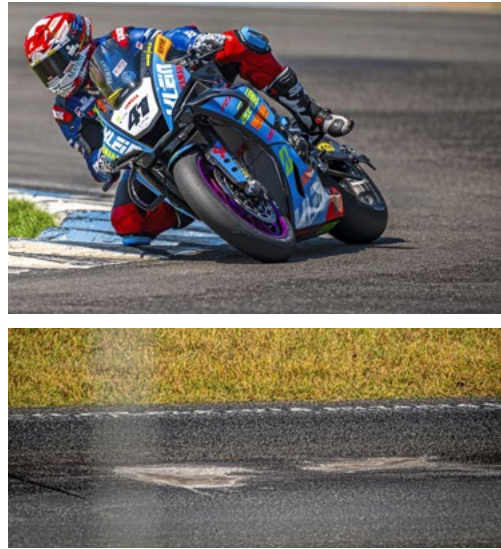
5. - 10. November 2024. Mailand Rho-Fiera.

EICMA.IT

In Zusammenarbeit mit

madeinitaly.gov.it





Der riesige Andrang beim IDM-Finale in Hockenheim steht in krassem Widerspruch zum mauen Asphalt in der Hockenheimer Spitzkehre beim PS-TunerGP und der gefährlichen Flickstelle zum Saisonabschluss

Streckenpreise, Anspruch und Wirklichkeit klaffen auseinander



chefredakteur@motorradonline.de

MOTORRAD-Chefredakteur und Rennsport-Fan Uwe Seitz zum eigentlich großartigen IDM-Finale in Hockenheim.

Sportlich war es ein Feuerwerk. Die Zuschauer kamen zuhauf. Die Internationale Deutsche Meisterschaft feierte ein fulminantes Finale (Reportage ab S. 120). Selbst das Wetter war meisterlich. Leider galt das nicht für die Strecke selbst. Hockenheim mag einen schillernden Namen im Rennsport haben, das lässt sich aktuell allerdings nur historisch begründen. Schon weit vor dem IDM-Finale war der Belag der Rennstrecke im Gegensatz zu den Premium-Preisen, die die Hockenheim-Ring GmbH für ihre Anlage von Renn- und Renntrainingsveranstaltern nimmt, in keinem guten Zustand. Was die IDM-Fahrer am Trainings-Freitag vorfanden, spottete jeder Beschreibung. Von einem vorangegangenen Festival im Motodrom war die Strecke derart verdreckt, dass alle Teams mit dem Grip haderten. Dem Fass den Boden schlug aber die Flickstelle in der Rechts-Links-Kombination vor der Parabolika aus. Die Löcher flickte die für eine Rennstrecke mit Grand Prix-Status verantwortliche Truppe mal schnell mit Zement, bevor sie die höchste deutsche Motorradklasse drüber brettern ließ. Es ist schon für den Hobbyfahrer, der für gutes Geld einen Platz in einem Renntraining gebucht hat, kein Spaß, auf so vernachlässigtem Asphalt zu fahren. Für Profis, die reinweise in der Langstrecken-WM fahren und deren Zeiten für das Grid der Superbike-WM taugen, ist das lebensgefährlich. Kein Wunder, dass viele der namhaften Superbike-Piloten sich dahingehend äußerten, in dem Fall lieber am Lausitzring anzutreten. Ihr, liebe Leserinnen und Leser, die Renntrainings mitmacht, wisst genau, welchen Tiefschlag das für das Renommee von Hockenheim bedeutet. Ich wünsche uns allen, dass Anspruch und Wirklichkeit dort wieder in Einklang kommen und man auch den Motorrad-Sportlern bestmögliche, vor allem sichere und bezahlbare Bedingungen bietet.

Herzlichst Euer

Sie möchten die nächsten Ausgaben von **MOTORRAD** nicht verpassen?

Ihre 6 Ausgaben MOTORRAD und eine attraktive Prämie warten schon auf Sie.



Weitere tolle Prämien im Shop



[motorradonline.de/lesen](https://www.motorradonline.de/lesen)

Die Datenschutzhinweise finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz. Preise inkl. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht

INHALT



44

Moto Morini Calibro gegen Royal Enfield Shotgun 650 (r.) – beides leichte Cruiser, aber ganz unterschiedliche Philosophien. Reine Geschmacksfrage? Vergleichstest!

Fotos: Luca Campagnolo, Dino Eisele, fact, Tyson Jopson (2), Gerhard Eisenschink
Titelfotos: Ducati, Yamaha, Husqvarna, Kawasaki, Tyson Jopson, Tobias Beyl

Motorräder in diesem Heft

Aprilia RSV Tuono 1000 R	52	Harley-Davidson Sport Glide	108	Honda CRF 1100 Africa Twin		Niu Rqi	54
Benelli TRK 502	80	Honda CRF 250	88	AS ES DCT	28	Piaggio MP3 310	40
BMW R5	79	Honda CBR 500 R	116	Husqvarna Vitpilen 801	20	Royal Enfield Shotgun 650	44
BMW F 800 ST	77	Honda CMX 500 Rebel	116	Kawasaki Z e-1	54	Triumph Street Triple 765 RS	22
BMW R 1300 GS ASA	28	Honda NX 500	116	Kawasaki Versys 1100	18	Triumph Speed Triple 1200 RS	22
Ducati Multistrada V4/S/ Pikes Peak	9/17	Honda CBR 650 E-Clutch	116	KTM 890 Adventure R Rally	6	Yamaha Ténéré 700	88
		Honda NC 700 S/X	60	Maeving RM1S	66	Yamaha R9	14
		Honda XL 750 Transalp	34	Moto Morini Calibro	44	Yamaha R1 Race/GYRT	10
		Honda NT 1100	8	MZ RT 125/2	8		



Diese Ausgabe gibt es auch digital. Alle Infos unter: www.motorradonline.de/digital

80

Der Frankenwald – ein grünes Kurvenparadies. Und bis ins Thüringische Schiefergebirge ist's nicht weit. Zwei tolle Tourentipps



34 Zwischenbilanz: Honda Transalp nach 25 000 km. Reifen- und Zubehörtipps

INTRO+NEWS

A 7: linke Spur für Bikes gesperrt? 6

Berliner Polizei greift durch; kaum Interesse an Elektromotorrädern

INTERMOT-Vorschau 10

Was uns in Köln erwartet

NEUHEITEN

Yamaha R9 14

Lang erwartet, endlich da – der Breitensportler mit MT-09-Triple

Ducati Multistrada V4/S/Pikes Peak 17

Was die Modellpflege für den neuen Jahrgang bringt

Kawasaki Versys 1100 18

Das Reisebike mit jetzt noch größerem Vierzylinder

Husqvarna Vitpilen 801 20

Weißer Pfeil in neuen Farben – und in Details weiter verbessert

TEST+TECHNIK

Nordschleifen-Vergleich: Triumph Street Triple 765 RS gegen Speed Triple 1200 RS 22

130 gegen 180 PS – doch Leistung ist in der „Grünen Hölle“ nicht alles

Automatik-Vergleich: BMW R 1300 GS ASA gegen Honda CRF 1100 Africa Twin AS ES DCT 28

Verschiedene Technik, gleiches Ergebnis – ein Systemvergleich

Dauertest-Zwischenbilanz Honda XL 750 Transalp 34

Wie sich die Honda bisher schlägt

Fahrbericht Piaggio MP3 310 40

Dreirad mit mehr Druck

Vergleich Medium-Cruiser 44

Moto Morini Calibro gegen Royal Enfield Shotgun 650

Zonkos Zeitmaschine Aprilia RSV Tuono 1000 R 52

Über Thunfisch und Donner

125er-Champs, 3. Vorrunde 54

Elektro-125er – Kawasaki Z e-1 gegen Niu Rqi

Test kompakt Maeving RM1S 66

Klassisch gestylt, aber elektrisch betrieben – englischer Elektro-Exot

SERVICE+ZUBEHÖR

Gebrauchtkauf Honda NC 700 S/X 60

Graue Maus oder treue Seele? Wer eine hat, will sie kaum hergeben

Test kompakt Zubehör 70

Handwaschpaste bis Dashcam – Zubehör im schnellen Praxistest

Tipps für perfekte Ergonomie 102

Richtige Haltung im Sattel – weit mehr als nur eine Komfortfrage

Schaufenster neue Bücher 118

Neuer, PS-starker Lesestoff rund ums Motorrad

MAGAZIN+REISE

Tourentipps Thüringisches Schiefergebirge und Frankenwald 80

Zwei entspannte Tages-Rundtouren mit Navidaten zum Nachfahren

Iran – Traumziel oder No-go-Area? 88

Von Persiens Hochkultur bis in den erzkonservativen Islamismus – eine Reise durch ein gespaltenes Land

Glemseck 101-Sprintrennen 108

Jahrelange Vorbereitung für ein paar wenige Sekunden – Porträt

Honda A2-Leser-Experience 116

Von der CMX 500 Rebel bis zur gedrosselten CB 650 E-Clutch

SPORT

IDM-Finale Hockenheim 120

Die neuen Deutschen Meister sind gekrönt! Eine Reportage direkt von der Zielgeraden

RUBRIKEN

Editorial 3

Kolumne 12

MOTORRAD-Kleinanzeigenmarkt 72

Leserbriefe, Impressum 77

Rückspiegel 126

Vorschau 128

Comic 130



102 Gar nicht affig: Die richtige Ergonomie kann Wunder wirken



108 Glemseck-Sprints: wie leidensfähig man dafür sein muss



120 IDM-Finale: großer Saisonabschluss in Hockenheim – die Reportage

INTRO

Radar-Assi bremst bis Stillstand

Neues Bosch-System. Dass moderne Assistenzsysteme im Motorrad bis zu einem gewissen Grad selbstständig Gas geben und auch wieder abbremsen, ist seit Einführung des radarbasierten adaptiven Tempomaten nicht mehr neu. 2020 hat Bosch dieses System vorgestellt. 2025 soll nun die technische Weiterentwicklung dieses Systems auf den Markt kommen. Es kann, um den Abstand nach vorne gleich zu halten, sogar bis zum kompletten Stillstand des Motorrads abbremsen – der

Fahrer muss am Ende nur den Fuß rausstellen, damit die Fuhre nicht umkippt. Und sobald es vorne weitergeht, etwa im Stau, fährt das Motorrad auf Knopfdruck wieder an. „Adaptive Cruise Control Stop & Go“, wie Bosch das System nennt, setzt freilich eine automatisierte Schaltung voraus, wie sie diverse Hersteller jetzt anbieten. MOTORRAD konnte das Bosch-Radar 2.0 schon fahren – ausführlicher Report im nächsten Heft.

Der neue Radar-Assi wird in der KTM 1390 Super Duke GT seine Premiere feiern



Die Heimkehr

MZ-Rätsel. Nach (wahrscheinlich) 67 Jahren kam diese MZ RT 125/2 jetzt zurück aus den USA nach Sachsen, wo sie 1957 gebaut wurde. Ein MZ-Fan aus New York entdeckte sie aufgrund einer Kleinanzeige in Chicago. Das Besondere: Der Oldie ist quasi noch im Neuzustand, hat gerade mal 37 Meilen auf dem originalen Tacho. Wie er in die USA kam, ist unbekannt. Regulär exportiert wurde das Modell dorthin nie, so die Recherchen des Motorradmuseums von Schloss Augustusburg, wo die US-MZ jetzt als neues Exponat Teil der Ausstellung ist.

RENNEN AUF „GEISTERAUTOBAHN“

Motorräder beschlagnahmt. Die Berliner Polizei hat im Sommer massiv Motorradfahrer ins Visier genommen, die sie laut eines ihrer Facebook-Posts als „Profilierungsfahrer“ bezeichnet. Gemeint sind damit offenbar Poser, die vor allem auf Sportbikes gerne mal an der Ampel und vor allem nachts das Krawall-Potenzial ihres Auspuffs demonstrieren und sich mit anderen illegale Rennen im öffentlichen Straßenverkehr liefern. O-Ton Polizei: „Unglaublich nervig und schlafraubend für Anwohner.“ Daher waren jetzt zivile Autostreifen

im Einsatz, um vor allem nachts gezielt gegen solche Verstöße vorzugehen. Bilanz für August und September: 17 beschlagnahmte Motorräder und 18 abgenommene Führerscheine. Eine der Schwerpunktstrecken war dabei die von der Polizei sogenannte Geisterautobahn BAB 111 auf Höhe des ehemaligen Berliner Flughafens Tegel. Links: frisch sichergestellte Maschinen auf dem Weg zur Verwahrstelle



ELEKTRO ZÜNDET NICHT

E-Neuzulassungen rückläufig. Elektrisch betriebene Motorräder haben es (nicht nur) in Deutschland schwer, Käufer zu finden. Und bei elektrischen Leichtkrafträdern und -rollern gehen die Neuzulassungen sogar kräftig zurück: Nur 3221 elektrische „125er“ wurden laut IVM in den ersten acht Monaten 2024 in Deutschland neu in den Verkehr gebracht – gut 50 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Und das, obwohl es 2023 den aktuellen Bestseller BMW CE 02 noch gar nicht gab. Deutliche Rückgänge bei insgesamt ohnehin niedrigen Zulassungszahlen gab's auch bei den E-Krafträdern und -rollern: Zero minus 25 %, Energica minus 22 %, KTM minus 51 %. Leicht zulegen konnten nur BMW (mit CE 04) und LiveWire. Und



von Kawasakis neuem Hybrid-Bike Ninja/Z7 wurden 2024 bisher nur 166 Stück in Deutschland neu zugelassen.

BMW hat seinen 2019 gezeigten E-Roadster wieder auf Eis gelegt



Rennfahrerin Mia Rusthen hat überlebt – kämpft sich zurück ins Leben

Sie kann jetzt wieder gehen

Nach drei Monaten Krankenhaus. Ihr Gang wirkt wackelig, die Beine schlackern beunruhigend, sie wird von ihrer Schwester gestützt. Doch das von ihrer Familie gepostete Instagram-Video, das Mia Rusthen (nur von hinten) zeigt, lässt hoffen. Die beim Auftaktrennen der ersten Motorrad-Frauen-WM Mitte Juni in Misano schwer gestürzte Norwegerin (Heft 15/2024) ist nach Schädel-Hirn-Trauma und Koma auf dem Weg der Besserung. Doch dieser Weg wird noch lang und mühsam sein, schreibt die Familie dazu.

Grüne Legende

Zum 75. von Toni Mang. Sein erstes Rennen fuhr er 1968 auf einer Kreidler, seinen ersten Sieg 1971 auf einem Eigenbau, den ersten GP 1974 auf einer Yamaha, vier seiner fünf WM-Titel feierte er von 1980 bis 1982 mit Kawasaki, den letzten 1987 mit Honda. Und den größten Aufruhr löste er 1999 mit einer Suzuki Hayabusa auf einer nicht vorhandenen Überholspur aus, während Pro7 aus dem Heli filmte. Seinem Ruhm tat's keinen Abbruch: Bis heute ist Toni Mang aus Inning am Ammersee der erfolgreichste deutsche Motorradspertler. Am 29. September durfte die lebende Legende seinen 75. Geburtstag feiern. Herzlichen Glückwunsch!



Bis heute ist Mang Kawasaki treu verbunden. Seine WM-250er (links) steht bei ihm daheim



Autobahn, Alpen und ein bisschen Enduro-Terrain gleich noch dazu: Julie Hauser auf der Multistrada



Wieder 2500 km geschafft!

Ducati Leser-Experience als Dauertest. Als Gast-Testerin Nummer neun hatte Ducati Julie Hauser aus Offenburg (Baden-Württemberg) auserwählt. Die Reise-Influencerin setzte sich erst mal in den Zug, um die Ducati V4 S GT aus Scheeßel abzuholen, ging von dort mit dem dicken Reisedampfer dann direkt auf die Autobahn, um 850 km von Niedersachsen bis zum „MaxIRIDE“ (Rosenheim, Bayern) abzuspuhlen. Vom Offroad- und Reismotorrad-Festival ging's weiter in den Elsass, von da in die Schweiz und über Italien und den Bodensee wieder zurück. 33 364 Kilometer hat die Multi V4 S GT auf der Uhr, als Julie Hauser ihre Eindrücke und Erlebnisse mit dem Motorrad schließlich zu Papier bringt. Erstaunlichste Erkenntnis: „Die Multistrada lässt sich trotz ihrer 235 kg gut aufheben.“ Von hinlegen war doch nie die Rede gewesen? Aber wofür hat die Multi Sturzbügel ...? Und Aufheben gehört ja irgendwie auch zum Handling. Weitere Pluspunkte aus Julies Sicht: „Toller Enduro-Modus, komfortabler Sitz auch auf langen Strecken und sehr nützlicher adaptiver Tempomat.“

Fotos: Mia Rusthen, Polizei Berlin, Julie Hauser, BMW, Bosch, Kawasaki, Markus Laine

INTRO

KURZ NOTIERT

Supercross-Jubiläum in Stuttgart

Zum 40. Mal steigt am 8. und 9. November das ADAC Supercross Stuttgart. In der Schleyer-Halle sind dann wieder Top-Fahrer aus Europa und Nordamerika am Start, die an beiden Renntagen in unterschiedlichen Klassen um die Siege fahren. Parallel gibt's spektakuläre Free-style-Stunts als Showprogramm. Tickets ab 45,40 Euro (Jugendliche ab 36 Euro). supercross-stuttgart.de

Von LiveWire zu Ducati

Der Österreicher Michael Schlabitz, seit 2023 Europa-Chef von LiveWire, hat die E-Motorradmarke des US-Konzerns wieder verlassen. Schlabitz ist zurückgekehrt zu Ducati, deren Deutschland-Niederlassung er bis Oktober 2022 geleitet hatte. Seit September 2024 ist Michael Schlabitz „Offroad Sales Project Manager“ für Ducati und als solcher verantwortlich für die weltweite Koordination und den Verkauf der neuen Offroad-Modelle aus Bologna.

Honda-Sieger aus der Türkei

„Bunker Imprint“, eine Retro-Café-Racer-Interpretation aus der Türkei (Foto), hat mit 37 Prozent der abgegebenen Stimmen den fünften Honda Customs Wettbewerb für sich entschieden. Online standen 16



Motorräder aus neun Ländern zur Wahl, die allesamt beim Wheels and Waves-Festival in Biarritz/Frankreich präsentiert worden waren.

Motorrad als Handgepäck?

Der süddeutsche Multimarken-Händler Limbächer hat im September einen – vorübergehenden – MV Agusta-Brandstore im Abflugbereich von Terminal 1 des Stuttgarter Flughafens eröffnet. Im von außen zu besichtigenden Showroom werden vier MV-Modelle gezeigt, darunter eine MV Agusta Dragster RC SCS, von laut Liste 24 500 auf 17 200 Euro reduziert.



In Details verbessert und neu mit semiaktiven Showa-Elementen

Jetzt neu auch mit E-Fahrwerk

Honda NT 1100. Der Tourer mit dem Zweizylinder aus der Africa Twin kommt für 2025 bewährt und leicht modellgepflegt und zusätzlich in einer neuen „Electronic Suspension“-Variante mit semiaktiven Showa-Federelementen. Motorseitig haben beide Modelle jetzt mit 112 Nm etwas mehr maximales Drehmoment für besseren Durchzug aus tiefen und mittleren Drehzahlen. Neu sind auch das Kurven-ABS und Details wie der jetzt einhändig verstellbare Windschild, verbesserter Spritzschutz vorn, neues Tagfahrlicht und das beim Standard-Modell aufpreispflichtige, bei der Variante mit semiaktivem Fahrwerk serienmäßige DCT, das nun bei niedrigen Geschwindigkeiten noch besser reagieren soll. Preise hat Honda noch nicht genannt.

NICHT MEHR FÜR DIE STRASSE

Yamaha R1 Race/GYTR. Die noch im Netz verfügbaren R1-Neumaschinen lassen sich nur mehr an einer Hand abzählen. Schon länger ist klar, dass Yamaha den Supersportler 2025 nicht mehr zulassungsfähig anbieten wird. Stattdessen wird Yamaha, analog zur R6, der dieses Schicksal schon 2020 widerfuhr, den 1000er-Supersportler mit neuer Verkleidung, Winglets und unverändert 200 PS künftig in zwei reinen Rennstrecken-

Versionen auf den Markt bringen: als R1 Race (ohne Licht, Spiegel, Kennzeichenhalter etc.) und als zusätzlich mit speziellen Racetrack-Teilen (u. a. Race-ECU) ausgestattete R1 GYTR (steht für „Genuine Yamaha Technology Racing“). Die 30 189 Euro teure R1 GYTR kommt u. a. mit kürzerer Übersetzung; Fußrastenanlage und Lenker sind einstellbar. Die nur in Schwarz angebotene R1 Race kostet 21 044 Euro (je inkl. Nebenkosten).



Künftig Racetrack only, da passen die Winglets auch hin. Die R1 GYTR (links) hat Glasfaser-Verkleidung und Race-Look

Fotos: Honda, Yamaha, Michael Hegele, privat

2025 LINKS GESPERRT?

Neuer Aufreger? Das einseitige 80-km/h-Limit für Motorräder bei 120 für Autos auf einem 40 Kilometer langen Stück der A7 ist wieder aufgehoben (Heft 21/2024). MOTORRAD hat nach den Hintergründen gefragt und erfahren: Es sollte Biker vor Stürzen durch Hitze-Blow-ups schützen. Tatsächlich verunglückte im Sommer 2013 auf der A93 ein Harley-Fahrer deswegen tödlich (Foto rechts). Dem Argument, dass ein verordneter Tempo-Unterschied von 40 km/h auch nicht gerade ungefährlich sei, wollte sich die zuständige Autobahndirektion Südbayern nicht völlig verschließen: „... werden wir noch mal reflektieren ...“ Was jedoch eine noch weit schwerwiegendere Maßnahme zur Folge haben könnte: nämlich dass Motorräder komplett von der linken Spur des betroffenen Beton-Fahrbahn-Abschnitts verbannt werden. Siehe Interview mit der Autobahn GmbH, die darum bat, keinen Mitarbeiter namentlich zu nennen.



Bei Hitze können Beton-Fahrbahnen plötzlich aufbrechen

„Mit Personenschäden ist unweigerlich zu rechnen“

Wenn, wie zuletzt betont, die Gefahr durch Hitzeschäden auf Beton-Fahrbahnen, sogenannte Blow-ups, Auslöser für das einseitige 80-km/h-Limit war, warum kam es dann erst Mitte August?

Nach der Meldung der Autobahnmeisterei über den sich verschlechternden Fahrbahnbelag wurde eine Zustandserfassung der Fahrbahn durchgeführt. Erst nach dieser „Bestandsaufnahme“ wurde das gesamte Schadensbild sichtbar und wurden zusätzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen – ergänzend zu den bereits bestehenden – erforderlich, um die sichere Befahrbarkeit sicherzustellen.

Gab es in Bezug auf die 80 km/h nur für Motorräder auf der A7 einen konkreten Anlass oder Vorfall, der zu der Entscheidung führte, dieses Limit so zu verhängen?

Entlang der A7 gab es keinen konkreten Anlass. Hier wurde auf entsprechende Erfahrungswerte auf ähnlichen Strecken mit alten Beton-Fahrbahnen zurückgegriffen.

Wie wahrscheinlich ist es, dass die verschiedenen Tempolimits für Pkw und Motorräder im nächsten Sommer auf besagtem Abschnitt der A7 erneut verhängt werden?

Voraussichtlich wird diese Regelung in den nächsten Sommermonaten wieder aktiviert, da bauliche Lösungen, sprich eine grundhafte Fahrbahnsanierung, nur mittelfristig umgesetzt werden können. Wir versichern Ihnen, die Maßnahme (verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen für Pkw und Motorradfahrende) noch mal zu reflektieren und gegebenenfalls für das nächste Jahr anzupassen.

Wovon konkret hängt diese künftige Entscheidung ab?

Die Entscheidung, in welchem Bereich welche Geschwindigkeitsbegrenzung (zukünftig) angeordnet wird, hängt u. a. stark vom Ver-

lauf der kommenden Wintersaison ab. Räum- und Streueinsätze stellen immer eine starke Belastung für die Fahrbahn dar. Auch führen häufige Frost-Tau-Wechsel bei einer ohnehin schon geschädigten Fahrbahn meist zu einer Zunahme des Schadensbildes. Allen voran wird aber entscheidend sein, wie hoch das Risiko von sich bei hohen Temperaturen plötzlich aufstellenden Betonplatten der Fahrbahn von Gutachtern eingeschätzt wird.

Können Sie das genauer erläutern?

Aufgrund der höheren Belastung des rechten Fahrstreifens wurden hier (also auf der rechten Spur, Red.) über die letzten Jahre bereits einzelne Betonplatten ersetzt. Dies hat zur Folge, dass sich die Längsspannung größtenteils über den linken Fahrstreifen abträgt. Somit ist auf dem linken Fahrstreifen die Wahrscheinlichkeit viel höher, dass sich bei hohen Temperaturen plötzlich einzelne Betonplatten aufstellen. Dies geht immer mit einem circa 10 cm hohen Versatz einher, wodurch es unweigerlich zum Sturz des Motorradfahrenden kommt.

Vor diesem Hintergrund erfolgte auch die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Motorräder auf 80 km/h, um Stürze und Personenschäden durch eventuell zu spät erkannte Schadstellen zu vermeiden. Eine mögliche weitere Maßnahme im nächsten Jahr wäre auch, die linke Spur komplett für Motorradfahrende zu sperren.

Das wäre aber massive Einschränkung, die höchstwahrscheinlich einen Aufschrei geben würde. Warum auf den betroffenen Abschnitten also nicht Tempo 80 für alle?

Ein hitzebedingter Straßenschaden durch zu große Spannungen in der Beton-Fahrbahn führt bei einem Pkw bei Tempo 120 oder 100 km/h zu Sachschäden, aber bei Motorradfahrenden ist hier unweigerlich mit Personenschäden, gege-

benenfalls auch mit Todesfolge, zu rechnen. Die Anzahl der Motorradfahrenden auf deutschen Autobahnen ist signifikant geringer als die der Autofahrenden. Das heißt, mit Blick auf die Verhältnismäßigkeit würden wir mit einem einheitlichen Tempolimit von 80 km/h eine große Zahl an Verkehrsteilnehmenden einschränken, für die eigentlich keine akute Gefährdung besteht.

Wir möchten betonen, dass wir weder etwas gegen Motorradfahrer haben noch handelt es sich bei solchen Maßnahmen um versteckte Aktionen, um die Lärmbelastung für Anwohner zu reduzieren – beides wird uns immer wieder fälschlicherweise unterstellt. Unser Ziel ist, die Verkehrssicherheit für alle sicherzustellen, und dazu müssen wir manchmal eben auch unbeliebte Maßnahmen umsetzen.

Bis wann ist damit zu rechnen, dass die Betondecke der A7 grundlegend saniert wird und das Problem aus der Welt ist?

Aufgrund der aktuell noch laufenden Planungen bitten wir um Verständnis, dass wir derzeit keine Aussagen zu einem Zeithorizont hierfür machen können.



Das plötzliche Limit sorgte für Ärger. Doch es könnte noch schlimmer kommen

ES IST ANGERICHTET

Vom 5. bis 8. Dezember findet die INTERMOT in neuem Format statt. MOTORRAD sprach mit INTERMOT-Direktor Alexander Wolff, was die Motorrad-Fans in Köln erwarten dürfen.



Anfang Dezember kann es losgehen. Was ist der Stand heute?
Der Messe-Besucher wird eine INTERMOT erleben, die künftig jährlich stattfindet und auf der sich an nun vier statt bisher sechs Tagen alles ums Thema Motorrad drehen wird. Mit Yamaha und Ducati sind zwei Weltmarken auf der neuen INTERMOT zurück, die beim letzten Mal gefehlt haben. Beide Marken ergänzen die bereits seit längerer Zeit feststehenden Motorrad-Aussteller BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki, Triumph und auch Royal Enfield. Damit deckt die INTERMOT schon jetzt über 70 Prozent Marktanteil bei Motorrädern in Deutschland ab. Das ist ein starkes Zeichen für die neu aufgestellte INTERMOT und für die Messebesucher Garant dafür, dass es viele Motorräder von verschiedenen Herstellern zu sehen und zum Probefahren gibt.

Der Zeitpunkt ist über Nikolaus. Was spricht dafür, genau dann nach Köln zu fahren, um sich die neuesten Motorräder anzusehen?
Dieser Zeitpunkt nach der Messe in Mailand hat viele Vorteile. Die INTERMOT bietet erstmals die Chance, so früh alle wichtigen Neuheiten auf einer deutschen Messe zu sehen. Wir sprechen dabei nicht über fünf oder sechs Neuheiten für 2025, sondern über alle neuen Bikes der vertretenen Hersteller. Das möglich machen zu können, war für uns und den Industrieverband Motorrad (IVM) der Grund, auf Dezember zu gehen. Außerdem kann ich mir als Motorrad-Fan noch vor Weihnachten in aller Ruhe aussuchen, was ich nächstes Jahr haben will, sozusagen den Wunschzettel komplettieren (lacht). Damit kann ich in der neuen Saison sofort loslegen und muss nicht

warten, bis das mögliche Traumbike beim Händler steht oder muss von Händler zu Händler fahren, um alle Kandidaten miteinander zu vergleichen. Mal pathetisch ausgedrückt: In der saisonbedingt motorradfreien Zeit befüllen wir die Seele des Bikers mit seiner Leidenschaft in einer in Deutschland bisher nie da gewesenen Vielfalt und Aktualität.

Erwartet ihr aufgrund der Vorweihnachtszeit Engpässe bei Hotels etc.?

Nein, Köln ist auf ganz andere Großereignisse vorbereitet.

Ein paar Marken fallen mir schon ein, die noch nicht zugesagt haben.
Wir stellen fest, dass die Entscheidungen von Unternehmen zur Teilnahme an Messen immer kurzfristiger getroffen werden. Aktuell schauen auch alle Unternehmen genau aufs Geld und wägen daher länger ab und zögern Entscheidungen weiter hinaus, ob sie teilnehmen oder nicht. Tatsächlich gibt es Marken, mit denen wir nach wie vor sprechen, von denen ich aber aktuell nicht sagen kann, dass sie dabei sein werden. Die bereits erwähnten sind definitiv dabei, und die machen den ganz großen Teil des Markts aus.

Wie groß wird die INTERMOT denn dann wortwörtlich?
Quadratmeterzahlen sind in diesem Zusammenhang immer etwas abstrakt. Außerdem sind die Hersteller davon abgekommen, sich in der Größe und der Strahlkraft ihrer Messebauten gegenseitig zu überbieten. Das

Konzept der INTERMOT 2024 heißt: Das Motorrad, die Produktpalette, die Motorradwelt steht im Mittelpunkt. Der Besucher kann diese in seiner Gänze erleben. Die Standflächen der Vergangenheit werden wir nicht mehr haben, dafür haben wir aber eine größere Anzahl an Herstellern und Motorrädern als beim letzten Mal. Von der Größe her bewegen wir uns in den größten Hallen, die wir haben – Halle 7 und 8.

Eine Messe ist erst dann komplett, wenn auch die Zubehör-Hersteller zahlreich da sind.

Zubehör- und Fahrzeughersteller sind uns gleich wichtig. Es geht bei einer Messe darum, die ganze Bandbreite der Branche und der Erlebniswelt abzubilden. Ich will jetzt nicht Werbung für einzelne Firmen machen, aber ich kann an der Stelle sagen, dass wir alle Bereiche wie Fahrwerk, Pflege, Bekleidung, Helme, Gepäcksysteme, Anbauteile usw. bedienen werden. Das ist uns schon deshalb wichtig, weil das auf unsere Bausteine wie Touring, Einsteiger oder auch Rennsport einbezahlt.

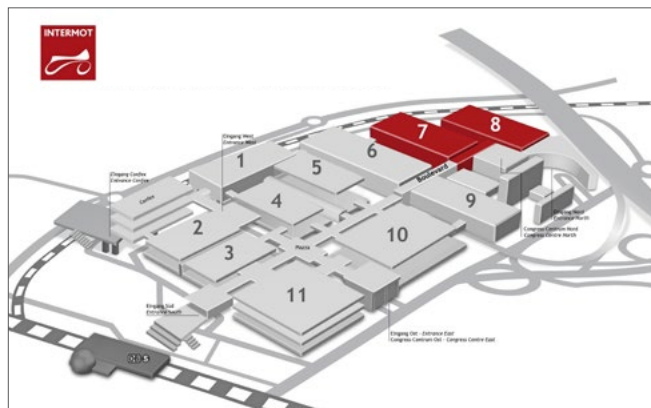
Ist die INTERMOT unterteilt in Themenwelten, oder stellt ihr besondere Themen in den Mittelpunkt?

Die Messe ist vielschichtig, und die INTERMOT steht für verschiedene Segmente. Hier gibt es einige, die wir dieses Mal besonders hervorheben wollen. Zum einen den Motorradrennsport. Wir wollen Rennteams unter anderem aus der IDM nach Köln holen und das Thema so für den Messebesucher hautnah erlebbar machen, gerade für Motorrad-Fans, die sonst nicht zu Rennen fahren und gar nicht wissen, wie spannend es da zugeht. Wie nah ist eine Rennmaschine an einem Serienmotorrad? Was wird an Hightech eingebaut? Wie geht es in einer Box zu, welche Aufgaben haben die Leute, die zu einem Team gehören? Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einstieg mit einer ganz breiten Präsentation der 125er, egal ob es um B196- oder den A1-Führerschein geht. Wir wollen den Nachwuchs – da ist das Alter erst mal egal – heranführen und umfassend informieren. Das geht nur mit anfassen, erleben – egal ob als „Urban Mobility“ mit E-Fahrzeugen oder auf dem Land, als echtes Fortbewegungsmittel von A nach B oder als Coolness-Faktor, als Hobby, wo du in deiner Community damit deine Freiheit auslebst.

Die Fahrzeuge erlebbar zu machen, mag für Motorradfahrer älteren Semesters reichen. Die Jungen damit abzuholen, ihnen einfach die Bikes hinzustellen, springt sicher zu kurz.

Absolut, da muss ich nur ins Zimmer meines 17-jährigen Sohnes schauen. Der fährt dauernd mit seinem Daumen über den „Motorrad-Content“ auf seinem Smartphone. Die bis 25-Jährigen folgen verschiedenen Creatoren und Influencern auf Youtube oder Instagram. Dessen bedienen sich auch die Hersteller, indem sie diese „Internet-Stars“ für sich gewinnen. Da setzen wir an, werden Creator und Influencer in einer entsprechenden Lounge

INTERMOT 2024



In den Hallen 7 und 8 und dem Boulevard davor findet die INTERMOT vom 5. bis 8. Dezember statt. Sicher dabei: BMW, Ducati, Honda, Kawasaki, Triumph, Suzuki, Yamaha und Royal Enfield

platzieren. Dort gibt es DJs, Videospiele, Meet & Greet, Fotoshootings... wir machen die INTERMOT damit zum Motorrad-Hotspot und arbeiten mit dem Jugendsender bigFM zusammen, der gemeinsam mit ChatGPT einen KI-Radiosender mit der digitalen DJane Layla hat.



Auf der letzten INTERMOT mit Traumwetter war gerade der Außenbereich mit 125er-Probefahrten der Renner bei den „Kids“.

Im Dezember kann das unter Umständen schwierig sein. Wir wollen es jetzt nicht ausschließen, dass wir auch so etwas machen können, aber wir wollen auch nichts versprechen, was wir hinterher nicht halten können.

Bei vielen Messebesuchern der letzten INTERMOT gab es Probleme mit den Tickets. Nicht alle potenziellen Messebesucher sind willens, sich Apps runterzuladen. Wird das diesmal anders sein?

Ja! Vom Digitalticket bis zum ausgedruckten PDF, die alle auch als Fahrkarte zur Messe im ÖPNV gelten, bis zum Papierticket, das ich noch direkt an der Tageskasse vor Ort kaufen kann, ist alles möglich. Sicher ist es am einfachsten, sich über die INTERMOT-App das Ticket aufs Handy herunterzuladen. Aber wer es wirklich ohne digitale Welt möchte, kann einfach kommen und sich am Verkaufsstand ein Ticket lösen. Das Tagesticket kostet 20 Euro, Kinder unter zwölf Jahren bezahlen keinen Eintritt.

Im letzten Fall muss man Schlangestehen akzeptieren. Wie viele Besucher braucht ihr, dass es die INTERMOT auch 2025 wieder gibt?

Eure Leser müssen „mit den Füßen abstimmen“ und zahlreich vom 5. bis 8. Dezember nach Köln kommen. Damit wertschätzen sie das, was die Hersteller auf der anderen Seite machen, die sich teilweise explizit auf die INTERMOT konzentrieren, dafür Geld investieren, dass der deutsche Markt eine starke, zentrale, sehr breit aufgestellte Messe zum Thema Motorrad hat, wo sich alle mit der Leidenschaft „Motorrad“ treffen und austauschen können. Wenn Motorrad-Fans und Hersteller im Dezember aufeinandertreffen und beide hinterher ein gleiches positives Stimmungsbild haben, dann ist das Hauptziel erreicht. Motorradfahren verbindet, und wir verbinden mit der INTERMOT die Motorradfahrer und die Aussteller auf einzigartige Weise miteinander. Dass mindestens einer der Hersteller eine echte Weltpremiere in Köln zeigen wird, ist bereits jetzt eine Auszeichnung für das neue Konzept und unterstreicht den Wert einer solchen Messe für den starken Motorradmarkt Deutschland und mindestens das angrenzende Ausland.

Du hast erwähnt, dass es nicht um den Pomp der Messebauten wie in der Vergangenheit geht. Wie sehen die Stände dann aus?

Da halten sich die Aussteller noch ziemlich bedeckt. Sicher ist, dass die genannten Firmen all ihre Neuheiten und das ganze Portfolio 2025 dabei haben werden. Wie die Inszenierung aussehen wird, kann ich noch nicht sagen, zumal jeder Aussteller sein Programm selbst konzipiert. Die gesamte Welt einer Marke spielt natürlich die Hauptrolle. Da gehört Merchandise beispielsweise genauso dazu. Ein neuer Aspekt der Messe ist „Shop at INTERMOT“, das heißt, die Hersteller, egal ob Zubehör- oder Fahrzeug-Marke, können ihre Ware auch direkt dem Messepublikum anbieten. Einige Marken sind sehr daran interessiert, ihren Fachhandel entsprechend auf der Messe einzubinden, sodass die Besucher etwa mit lokalen Händlern in Kontakt treten können. Das gab es so bisher nicht.

Das heißt, der Besucher kann auch auf der INTERMOT Messeschnäppchen machen?

Eingeführt haben wir Verkaufsmöglichkeiten schon 2022. Wir stellen es aber dem Hersteller frei, ob er mitmacht. Ich fände es natürlich schön, wenn jeder Aussteller dieses Angebot annehmen würde, aber das entscheiden sie selbst. Allerdings wissen alle um die Chance, gerade in der motorradfreien Zeit ihre Produkte an so zentraler Stelle anbieten zu können. Ob das dann Schnäppchen sind oder schon zu einem so frühen Zeitpunkt die Neuheiten für die kommende Saison, hängt vom Hersteller ab. Das ist jetzt kein Witz, aber ich suche mir sicher in Köln mein Motorrad für 2025 aus. ■



Autor: Uwe Seitz
chefredakteur@motorradonline.de

Fotos: Koelnmesse, Yvonne Hertler

„Reifenfreigaben – wieder einmal“

Wir Motorradfahrer sollten uns weiterhin gegen eine unsinnige Regelung der Reifenfreigaben zur Wehr setzen.



Ralf Schneider hat eine hohe Meinung von den Tests der Reifen- und Motorradhersteller. Ihre Freigaben verdienen Vertrauen. Mehr braucht es nicht.
kolumne@motorradonline.de

Diesen Zündfunken schreibe ich mit einem mulmigen Gefühl. Vielleicht löse ich damit einen Shitstorm aus oder ich werde bei der nächsten Hauptuntersuchung mit einem meiner Fahrzeuge schikaniert. Vielleicht mache ich mir ja auch bloß eine übertriebene Vorstellung von der Wirksamkeit und Wichtigkeit dieses Kommentars, mithin von meiner eigenen. So oder so drängt es mich dazu, hier an eine Regelung zu erinnern, die ich für unsinnig halte: den Zwang, Reifen, deren Dimension von der serienmäßigen abweicht, in einem aufwendigen Prozess von TÜV, Dekra und Konsorten prüfen und bei der Zulassungsstelle eintragen zu lassen. Mehr noch, bei Motorrädern ohne EU-Homologation, also zum Beispiel älteren Maschinen, müssen sogar Reifen gleicher Dimension eingetragen werden, wenn sie nicht dem Typ der Originalbereifungen entsprechen.

Die mehr als zehn Jahre lang geübte und bewährte Praxis von Reifen- und Motorradherstellern, in aufwendigen gemeinsamen Testfahrten Freigaben zu erarbeiten, die bei der HU und Polizeikontrollen akzeptiert wurden, war damit beendet. Dass diese unbürokratische Regelung abgeschafft wurde, verdanken wir der Initiative des TÜV Nord und einem Erlass des früheren CSU-Verkehrsministers Andreas Scheuer, der dieses Amt zwar mit schicken Anzügen bekleidet hat, es aber niemals im Sinne des von ihm geleisteten Amtseids ausfüllen konnte.

Aus vielen Gesprächen mit Testfahrern der Reifenhersteller, Kollegen und Freunden sowie aus eigenen Erfahrungen ziehe ich den Schluss, dass die seit 2020 geltende Regelung in keiner Weise zur Fahrsicherheit der Motorräder beigetragen hat. Im Gegenteil. In den meisten geschilderten und beobachteten Fällen bestand die Testfahrt der Prüferingenieure

aus einer Runde im Hof oder um den Block. Was wollen sie dabei herausfinden, außer dass die Maschine nicht geradewegs unter ihnen zusammenbricht? Wie anders gestalten sich dagegen die Freigabefahrten von Testern der Reifen- und Motorradindustrie und nebenbei bemerkt auch die Reifentests und Reifenempfehlungen, die MOTORRAD herausfährt. Da wird allein schon aus Gründen der Produkthaftung und aus dem gebotenen Verantwortungsbewusstsein in höchste Geschwindigkeitsbereiche vorgestoßen und mit großer Sensibilität in die Lenk- und Dämpfungseigenschaften einer Reifenpaarung hineingeführt.

Ich zweifle ja nicht am Fahrkönnen der für Motorradthemen geschulten Prüfer. Sie werden jedoch kaum jemals eine Fahrwerkschwäche entlarven, die den professionellen Testfahrern der Industrie nicht schon lange zuvor aufgefallen wäre. Deshalb bleibe ich dabei: Die derzeitige Regelung dient allein der Gewinnsteigerung der Prüfvereine. Den Begriff „Sicherheitsmafia“ habe ich nicht erfunden, aber er fällt mir in diesem Zusammenhang unwillkürlich ein. Mein Kollege Rolf Henniges hat im Jahr 2020 versucht, Vertreter der beteiligten Organisationen und Firmen an einen Tisch zu bringen, damit sie im persönlichen Kontakt ihre jeweiligen Standpunkte diskutieren können. Dieses Angebot hielt der TÜV nicht einmal einer offiziellen Absage für wert. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Obwohl ich mir ziemlich sicher bin, dass der derzeitige Verkehrsminister Volker Wissing von der FDP diese Kolumne nicht lesen wird, appelliere ich an ihn, die entsprechende Regelung seines Vorgängers zu kassieren. Wenn ich es richtig verstehe, würde ein solcher Akt den politischen Leitlinien seiner Partei voll und ganz entsprechen.

Sehr geehrter Herr Wissing, bitte kassieren Sie diese Regelung. Sie trägt kein Jota zur Fahrsicherheit bei



Husqvarna®



SVARTPILEN 401

NORDEN 901
EXPEDITION

701 ENDURO

Fahre mehrwertsteuerfrei*.

Keine Mehrwertsteuer* auf ausgewählte Modelle 2023 & 2024 in Deutschland und Österreich!

Steigere dein Fahrerlebnis mit unseren mehrwertsteuerfreien* Motorrädern. Sichere dir jetzt dein Traumbike!

*Geschäftsbedingungen auf unserer Website.

FOR | PIONEERS