

PS

sport
motorrad
magazin

TunerGP

Scharfe
Yamaha R6

Premiere

TVS Apache RR

Sprit vs. Strom

Yamaha MT-09 SP
gegen Zero SR/S

Neuheit

Endlich da!
Yamaha R9



Premiere

Ducatis neue Ära: Panigale V4 S im ersten Test

40 Jahre Kawasaki Ninja



11/2024

Deutschland 6,50 €
Österreich 7,20 €
Schweiz 10,40 CHF
Luxemburg 7,70 €
Belgien 7,70 €
Niederlande 7,70 €
Italien 9,20 €
Spanien 9,20 €
Slowenien 9,20 €
Dänemark 74,95 DKR
ps-online.de





www.ducati.de

Streetfighter V4 S

Pure Emotionen und Glückwünsche

Herzlichen Glückwunsch an die Zeitschrift PS zum 50-jährigen Jubiläum! Wir danken Euch für fünf Jahrzehnte Leidenschaft und Hingabe an die Welt der Motorräder. So wie PS die aufregenden Momente des Motorradfahrens einfängt, bietet auch die Streetfighter V4 S pure Emotionen auf der Straße. Sie ist der Inbegriff für aufregende Abenteuer und leidenschaftlichen Fahrspaß, der Herzen höher schlagen lässt.

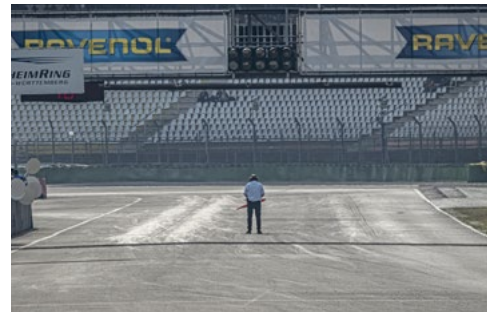
Ohne Verkleidung und mit hohem Lenker treffen hier 208 PS auf 193 Kilogramm und machen die Streetfighter V4 S zum absoluten Super Naked Bike. Fühle den Unterschied und genieße kompromisslosen Fahrspaß.

Streetfighter V4 S: Pure Emotionen. Keine Kompromisse.

Mehr Informationen erhältst Du bei Deinem Ducati-Händler oder auf ducati.de

Hubraum 1.103 cm³ | Leistung 208 PS (153 kW) bei 13.000 U/min | Drehmoment 123 Nm bei 9.500 U/min |
Gewicht fahrfertig ohne Kraftstoff 193 kg





Fotos: Dino Eisele (3), Arturo Rivas

QUO VADIS, HOGGENE?

So-de-le – das traditionell im badischen Hockenheim stattfindende IDM-Finale ist Geschichte. BMW-Fahrer Ilya Mikhailchik darf man zum vierten Meistertitel der Superbike-Klasse gratulieren. Zwar stand das bereits seit der vorletzten Station am Nürburgring fest, wo Vorjahres-Meister Florian Alt gestürzt war. Trotzdem pilgerten die Fans in Scharen ins Motodrom – die einst darbenende IDM hat sich allen Unkenrufen und sogar Corona zum Trotz eine stetig wachsende Anhängerschaft erspielt. Packendes Racing auf Topniveau, zuschauernaher Auftritt und nicht zuletzt ein Weltklasse-Livestream – die Fans feiern ihre IDM.

Unser Verlag, die Motor Presse Stuttgart, hat als Promoter daran einigen Anteil. So viel Eigenlob, genauer genommen Lob ans Ende des Flures, an Normann, Yannic und das ganze Team, soll einmal sein.

Kritik muss sich allerdings der Hockenheimring gefallen lassen, denn da ist der Lack ab. Mal davon abgesehen, dass das Layout eher den Autos entgegenkommt – der derzeitige Zustand von Strecke und Teilen der Anlage passt nicht zum Anspruch, die Formel 1 zurückzuholen.

Die neuen Investoren der Emodrom-Gruppe haben 250 Millionen und viel vor – für die Region natürlich erst mal eine feine Sache. Man kann aber nur hoffen, dass das Geld auch in den Erhalt der Strecke und nicht allein Richtung „Erlebnisswelten“ und feine Lounges fließt. Denn auch Motorrad-Rennsport und Hobby-Racing haben in „Hoggene“ lange Tradition.



Johannes Müller, leitender Redakteur
jo@ps-online.de

Mein Highlight
in dieser Ausgabe

TOBIAS MÜNCHINGER, TEST-REDAKTEUR
40 Jahre Kawasaki Ninja, wenn das mal kein Meilenstein ist. Geschichtsträchtige Ur-Sportfahrzeuge von der GPZ 900 R (das Top-Gun-Bike!) über diverse 750er-ZXR bis zu den aktuellsten Ninjas auf gemeinsamer Fahrt, das knistert schon dolle. „Staubsaugerschnorchel“ und Vergasertechnik schaffen einfach einen schönen Gegenentwurf zur x-ten neuen Assistenzelektronik, oder?

44 Mit der GPZ 900R bringt Kawasaki 1984 das erste Motorrad mit Beinamen „Ninja“. 40 Jahre später ist der Clan gewaltig – Zeit für einen zünftigen Rückblick

Titelfotos: Alex Photo, Tyson Jopson, Yamaha/Fotos: Alex Photo, fact. Tyson Jopson (3), motorarchiv.com

40 JAHRE
Ninja

**Motorräder
in diesem Heft**

- 102 **BUELL** S1 Lightning
- 10 **DUCATI** Multistrada V4
- 16 **DUCATI** Panigale V4 S
- 14 **HONDA** MSX 125 Grom
- 44 **KAWASAKI** GPZ 900R
- 44 **KAWASAKI** ZXR 750/R
- 44 **KAWASAKI** ZX-7R

- 44 **KAWASAKI** ZX-4RR
- 44 **KAWASAKI** ZX-6R
- 44 **KAWASAKI** ZX-10R
- 11 **KRÄMER** APX 360 MA
- 11 **QJ MOTOR** SRK 800RR
- 32 **TVS** Apache 310RR
- 11 **VOGE** RR 660S

- 22 **YAMAHA** MT-09 SP
- 12 **YAMAHA** R1 Race /GYTR
- 22 **YAMAHA** R6
- 8 **YAMAHA** R9
- 22 **ZERO** SR/S



16 Noch mehr Elektronik, noch schneller: 2025er Ducati Panigale V4



22 Keine Denkverbote, meine Herren: Elektro gegen Verbrenner



92 Der Schnellste sagt, wie es geht: Eine Runde IoM-TT mit Peter Hickman

108 Eine Maschine wie ein Faustschlag: Konsequenter aufgebaute Buell S1 Lightning als Edelbike im Studio



SZENE

- 6 Top-Shot**
Davey Todd drischt Vorkriegs-BMW durch die Fluten von Goodwood
- 8 Neuheiten**
Pünktlich zu Heftschluss hat Yamaha erste Infos zur brandneuen R9!
- 10 News**
Neue Ducati Multistrada V4, China-Sportler, Winglets für R1 Race, KTM muss sparen, INTERMOT, u. a.

TEST & TECHNIK

- 16 Premiere**
Für 2025 renoviert Ducati das Flaggschiff Panigale V4 S komplett
- 22 Konzeptvergleich**
Elektro gegen Verbrenner: Yamaha MT-09 SP gegen Zero SR/S
- 32 Premiere**
Mit der Apache 310RR kommt der indische Gigant TVS demnächst auch nach Deutschland
- 40 TunerGP**
Yamaha R6 geht immer: bezahlbare Supersport-Waffe von Dino Motorradtechnik
- 44 SPEZIAL: 40 Jahre Ninja**
Einer der größten Namen im Business wird 40. PS gratuliert der Kawasaki Ninja per großem Rückblick

SERVICE

- 66 Ausprobiert**
Daytona Evo G3 Konfigurator, Dunlop Sportsmart TT, Five-Gloves-Handschuh, Fitnessstrainer
- 68 Vergleich Inspektionskameras**
Von echt mies bis super: zehn Inspektionskameras im Vergleich

PITLANE

- 76 Reportage**
Oschersleben-Redaktionsexperte holt sich Haue im Kawasaki Ninja-ZX-4RR-Cup
- 82 Pitlane-News**
Die Wintertrainings in Südeuropa ab Mitte Oktober
- 84 Reportage**
Auch 2024 fuhr PS zur Topspeed-Rekordfahrt der „World Speed Trials“ an die Lausitz

SPORT

- 90 News**
Intact MotoE-Weltmeister, SERT-Suzuki in der Langstrecken-WM
- 92 Reportage**
Definitiv nicht nachmachen: Peter Hickman lüftet PS-exklusiv seine TT-Geheimnisse

FINISH

- 102 Zonkos-Attacke**
Eric Buells Kreationen? Für Zonko die charismatischen Rohrkrepierer
- 108 Edelbike**
Diese Buell S1 Lightning war ihrem Besitzer ab Werk noch zu gewöhnlich...

RUBRIKEN

- 60 Markt**
- 64 Leserbrief/Impressum**
- 100 DSK-Nachrichten**
- 114 Vorschau**



Diese Ausgabe gibt es auch digital. Mehr Infos: www.ps-online.de/ps-epaper

REGENKÖNIG



Fotos: Gudrun Muschalla/BMW Classic

Chicester Davey Todd, hier großformatig beim legendären Goodwood Revival im Süden Englands durch die Fluten surfend, fährt hauptberuflich BMW. Für gewöhnlich allerdings eine M 1000 RR in der Superbike-Klasse. Der 29-Jährige aus Brotton im Nordosten des Vereinten Königreichs gilt als einer der aktuell besten Roadracer und gewann dieses Jahr die Senior-TT auf der Isle of Man. Todd kommt ursprünglich aus dem Motocross, hat sich auch im Supermoto einen Namen gemacht und taucht immer wieder bei den British Superbikes auf. In Goodwood legte er mit einer 95 Jahre alten Kompressor-Boxer-BMW mit Handschaltung den wildesten Ritt des legendären Festivals hin. Auf regenasser Fahrbahn flog der Engländer mit der ungefederten R57 geradezu um die Strecke, ließ alle anderen hinter sich (das kurze Youtube-Video dazu lohnt sich) und hatte sichtlich Spaß. Todd, einfach mit allen Wassern gewaschen!



R-Folge

Knapper vor Redaktionsschluss kam ewig keine Neuheit mehr rein: Das ist Yamahas langersehnte R9 – über die wir seit bald zehn Jahren spekulieren. Hier die ersten Infos.

Die Ausgangslage in aller Kürze: Die R6 ist schon länger und die R1 ab 2025 neu nicht mehr zulassungsfähig, sondern nur noch als „Race“-Variante für den Motorsport verfügbar. Oberhalb der R7 mit 73 PS klafft bei Yamaha eine riesige „Sportler-mit-Kennzeichen“-Lücke. Gleichzeitig formiert sich die Supersport „Next Generation“ als Nachfolge-Klasse der mittlerweile auch global nicht mehr wirklich gefragten Sechshunderter-Feilen. Die R9 soll also zweierlei sein: Yamahas (bezahlbarer!) Do-it-all-Sportler für die Landstraße und schlagkräftige Basis für die „Next Generation“-Supersport-WM.

Dazu baut die R9, das war klar, auf der äußerst erfolgreichen und unlängst überarbeiteten MT-09 auf. Deren 890-Kubik Crossplane-Dreizylinder leistet 119 PS – an denen sich nach derzeitigem Stand nicht viel ändern dürfte, die Rede ist von „ca. 120 PS“. Wer da auf ein Schippchen mehr spekuliert hatte, etwa die rund 130 PS einer 765er Triumph, guckt vielleicht erst mal doof. Wer auf deutlich mehr spekuliert hatte, hat so wieso die falschen Erwartungen an eine R9. Denn die muss vor allem über Preis-Leistung funktionieren, um nicht den gleichen Fehler der R6 zu wiederholen. Im Bereich der StVO ohnehin viel wichtiger: Der Yamaha-Dreizylinder ist als derbe punchender Landstraßen-Haudrauf amtlich anerkannt. Was den Einsatz auf der Renne angeht: Experten im PS-Umfeld munkeln, es stecken noch reichlich Reserven in dem Motor.

Beim Chassis findet sich im Wesentlichen die Konstruktion der MT-09 mit ihrem Aluminium-Deltabox-Rahmen. Yamaha gibt an, diesen speziell für die R9 entwickelt zu haben, und dass er die höchste Steifigkeit aller CP3-Modelle

aufweise – man hat also entsprechende Modifikationen vorgenommen. Zwar hat es uns auf der Landstraße in einer MT nie an Steifigkeit gefehlt, in einer WM auf Slicks werden die Gesetze der Physik aber anders beansprucht. Als fahrfertiges Gewicht sind 195 Kilo genannt – kein sensationeller, aber ein guter Wert. Zur Ergonomie sagt Yamaha, sie sei nicht so sportlich wie bei der R6, aber nicht so „relaxed“ wie bei der R7 – was nach einem immer noch ziemlich sportlichen Arrangement für die Landstraße klingt. Man sieht es an den „normal-tiefen“ Stummeln. Gefällt uns. Beim Fahrwerk kommt ein Kayaba-Ensemble aktueller Generation zum Einsatz, die Gabel sei in Vorspannung, Zug- und Druckstufe, letztere Low- und High-speed, einstellbar. Am Federbein lassen sich ebenfalls Vorspannung, Zug- und Druckstufe sowie als Highlight die Fahrhöhe justieren. Brembo-Hauptbremszylinder und Stylema-Zangen als rennstreckenerprobte Prestige-Ware komplettieren die Hardware. Halt, nicht die Winglets vergessen: Die neue R9 hat nämlich Winglets. Und eine ausgefeilte Aerodynamik.

Software? Liest sich wie eine Übernahme dessen, was R1 und MT-09 derzeit können: Sechs-Achsen-IMU für Traktions-, Slide- und Wheelie-Kontrolle, Launch-Control, Power-Modi und ein Quickshifter der dritten Generation. Guter Stand der Technik also. Die Y-Trac-App stellt zudem eine Art Datarecording-System dar, welches wir in der kommenden Ausgabe genauer beleuchten möchten. Dann ist auch mit der Bestätigung des Verkaufspreises zu rechnen. Zu Redaktionsschluss heißt es, Yamaha werde die R9 für 12990 Euro in den Markt schieben. Was angesichts der verbauten Komponenten und im sich formierenden Umfeld eine eiskalte Kampfansage wäre. 2025 wird supersportlich. jm



Yamahas neue R9 – Die Eckdaten

- Weiterentwicklung der MT-09-Basis; 890 Kubik, ca. 120 PS, fahrfertig 195 Kilogramm
- Steiferer „Deltabox“-Alurahmen, voll einstellbares Kayaba-Fahrwerk
- Brembo-Bremszylinder und „Stylema“-Sättel
- Komplettes IMU-Elektronikpaket
- **Voraussichtlicher Preis zur Einführung:** 12 990 Euro

Herstellangaben

Typisch R-Yamaha und doch irgendwie frisch: Das Design der R9 ist Supersport pur. Mit GYTR-Parts ist später fest zu rechnen



Hochwertiges TFT-Display mit neuen Grafiken. Im Verborgenen: IMU und Konnektivität



Yamaha verspricht ausgefeilte Aerodynamik. Winglets fügen sich organisch ins scharf gezeichnete Antlitz



Eine hochwertige Kayaba-Gabel wie diese kennt man beispielsweise aus der MT-09 SP – feine Ware

Fotos: Yamaha/Max Neusinger

Multiple Choice

Ducati Multistrada-Modelle Auch 2025 haben Ducatisti die Wahl zwischen mehreren Multistrada-Modellen, überarbeitet wurden indes V4/S und Pikes Peak. Eine erweiterte Zylinderabschaltung soll den Kraftstoffverbrauch senken. Dabei werden die hinteren Zylinder nicht nur im Leerlauf, sondern auch bei geringer Last während der Fahrt abgeschaltet. Die automatische Reanimation der Zylinder erfolgt durch steigenden Leistungsbedarf, vulgo bei kräftigerem Gasgeben. Der 1158-Kubik-V4-Granturismo erfüllt nun die Euro-5+-Norm und leistet unveränderte 170 PS und 124 Nm – nun allerdings jeweils 250/min später. Neu ist die automatische Absenkvorrichtung des Fahrwerks, die das Handling bei niedrigen Geschwindigkeiten und Stopps erleichtert. Wie in der neuen Panigale V4 (PS 10/2024) soll der mysteriöse Ducati Vehicle Observer (DVO) die Steuerung von Assistenzsystemen verbessern. Das weiterentwickelte Radarsystem ermöglicht nun die „Forward Collision Warning“ (FCW), ein Sicherheitsfeature, das den Fahrer visuell im Display vor möglichen Kollisionen warnt. Design-Updates wie eine neu gestaltete Frontpartie und zurückversetzte Gepäckträger für mehr Soziuskomfort runden die Überarbeitungen ab. Als Pikes Peak-Variante verspricht die Multi noch mehr Sportlichkeit, sowohl optisch (neues Design und Formensprache) als auch technisch: sportivere Ergonomie, neue Fünfspeichenräder, erweiterte Fahrassistenzen mit justierbarem Motorbremsemoment und dem neuen Bremssystem eCBS der 2025er-Panigale. Dazu soll das semiaktive Öhlins-Fahrwerk nun je nach Fahrmodus und individualisierbarer Dämpfungscharakteristik mehr Komfort und dazu mehr Sportlichkeit liefern. Last, but not least erhöht die um einen Millimeter nach oben versetzte Schwinge den Anti-Squad-Effekt (verhindert das Eintauchen des Hecks beim Beschleunigen), wodurch die Pikes Peak noch präziser umherräubern können soll.



Nach wie vor eine stolze Erscheinung: Multistrada V4/S. Gezielt modernisiert, kostet die Basis-Multi ab 20 590 Euro, das S-Modell ab 24 290 Euro



Noch mehr Sport für die Pikes Peak. Wie ihre Schwestern ab Oktober erhältlich, kostet sie ab 31 590 Euro

BENEIDENSWERT

Die drei Sportler auf dieser Seite würden den hiesigen Markt bereichern, sie wird es aber (vorerst?) nicht bei uns geben. Im Moment bleibt der kleine Racer im rechten Foto jedenfalls den Amis vorbehalten, die SRK 800 RR Race den Chinesen und Italienern und die 660er-Voge nur den Chinesen. Da kann man schon mal neidisch werden.



QJ Motor SRK 800 RR Race Auf Basis der Honda CBR 650 R entwickelte QJ Motor einen Sportler mit 778 Kubik und 95 PS. Zwar aktiviert der Vierzylinder damit „nur“ gleich viele Ponys wie jener der Honda, die Leistung soll aber schon bei 10 000/min anliegen (Honda: 12 000/min). Außerdem schickt der China-Antrieb mit 75 Nm Drehmoment immerhin zwölf Nm mehr ans Getriebe als das Original. Ähnlichkeiten mit der Honda zeigt die SRK auch beim Rahmen, der aus Stahlprofilen und einer Alu-Schwinge besteht. Vollgetankt soll das Sportbike 214 Kilo wiegen. In Europa ist die 800er derzeit nur in Italien erhältlich und kostet 8800 Euro.

Krämer APX-350 MA

Der deutsche Hersteller exklusiver Kleinserien-Racingbikes, Krämer Motorcycles, startet mit der APX-350 MA seine dritte Modellfamilie. Befeuert wird der Renner vom Einzylinder der KTM-Enduro 350 EXC-F und soll 55 PS bei 10 700/min leisten.

Das 110-Kilo-Leichtgewicht kommt in den USA in einer neu geschaffenen Nachwuchsklasse im Rahmen der Moto America zum Einsatz. Ausgestattet mit modernster Mectronik-ECU, können sich die Youngster bereits früh in die endlosen Weiten aktueller Elektronik einarbeiten. Umgerechnet kostet das Bike rund 20 140 Euro.



Voge RR 660 S Voge gehört zum chinesischen Großkonzern Loncin und betritt mit der RR 660 S Neuland, denn erstmals bringt die Marke einen Vierzylinder unters Volk. Der 663-Kubik-Reihenvierling soll 100 PS drücken und laut Hersteller eine Eigenentwicklung sein. Besonderheit: Ein Soundschalter am Lenker soll die Auspuffklappensteuerung von leise auf



laut und zurück umstellen können. Unklar: Bauart und Material des Rahmens. Echter Alu-Brückenrahmen oder mit Blenden getarnter Stahlrahmen, beides ist möglich. Brembo-Stopper und KYB-Federelemente scheinen dagegen gesetzt. Umgerechnet kostet die RR 660 S ca. 4800 Euro.



**BMW
MOTORRAD**

BMW weniger Cash

Geschäfte rückläufig Für 2024 senkt BMW seine Gewinnprognose. Die Ursachen sehen die Münchner unter anderem bei nachlassenden Verkäufen in den Kernmärkten China und USA wegen „angespannter Markt- und Wettbewerbslage“. Dazu kommt wohl auch der Fehlstart der 1300er-GS mit einigen Auslieferungssperren und Nachbesserungen (Pleuelschrauben, Starterrelais, Gepäcksystem). Deutlich teurer kommt BMW indes der Rückruf von 1,5 Millionen Pkw wegen womöglich fehlerhafter Bremselektronik.



Messe an Nikolausi

INTERMOT 2024 Zwischen 5. und 8. Dezember, also um die Nikolauszeit herum, öffnet die INTERMOT wieder ihre Pforten auf dem Kölner Messegelände. Bisher im zweijährigen Rhythmus, steigt die Messe künftig jährlich, und zwar im Dezember statt wie bisher im Oktober. Laut den Machern können Besucher dadurch „bereits zum Jahresende nahezu alle Modelle der neuen Saison live erleben“. Bis auf KTM sind die wichtigsten Hersteller vertreten, Wackelkandidaten: Harley, außerdem Piaggio mit den Marken Aprilia und Guzzi.

RACING ONLY

Yamaha R1/GYTR Das Kürzel steht für Genuine Yamaha Technology Racing und bedeutet Performance auf höchstem Niveau via Tuning ab Werk. Für 2025 spendierten die Japaner dem Racebike eine neue Verkleidung mit riesigen Winglets, einen Brembo-Hauptbremszylinder und Stylema-Sättel, eine KYB-Gabel der jüngsten Generation, einen neuen Lenker, zurückversetzte Rasten sowie ein griffigeres Sitzpolster. Preis inklusive Nebenkosten: 30 189 Euro. Nach Vorbild der R6 Race darf die „normale“ 2025er-R1 mangels Homologation ebenfalls nur noch auf Tracks spielen und heißt folgerichtig R1 Race. Sportliche Landstraßenausflüge sind damit endgültig passé – jammerschade! Bis auf die Rasten und den Lenker kommen auch bei ihr die Änderungen der GYTR-R1 zum Einsatz. Preis mit Nebenkosten: 21 044 Euro.



Rechts die GYTR-R1 mit Tuning ab Werk, oben das Standard-Bike. Künftig darf sie mangels Homologation nur noch auf Privatgelände (Tracks) eingesetzt werden. Für Fans ein harter Verlust

104 642

Die Zahl steht für in diesem Jahr bis einschließlich August neu zugelassene Motorräder ab 125 Kubik. Das entspricht einem Zuwachs von 2489 Bikes oder 2,4 Prozent. Meistverkaufte Maschinen im August: Kawasaki Z 900 vor Honda CB 750 Hornet, BMW R 1300 GS nur auf Rang drei

SCHÖNER LEUCHTEN

Bling-Bling Nach der abgewendeten Kellermann-Insolvenz ermöglicht eine smarte Erfindung des Beleuchtungsspezialisten die problemlose Umrüstung auf seine LED-Leuchtmittel wie Blinker, Rück-, Brems- oder Positionslicht. Dabei wird ein Elektronikkästchen (i.NEX) zwischen Batterie und Beleuchtung geschaltet. Laut Hersteller kann das System bei sämtlichen Motorradtypen verwendet werden und soll auch den Einsatz der hauseigenen Lauflichtblinker „Jetstream“ (Foto) gestatten. i.NEX-Preis: 89,95 Euro, www.kellermann-online.com



EILE MIT KEILE

Rüsselsheim In der hessischen Mainstadt hatte es ein Motorradfahrer über einen längeren Zeitraum wohl ziemlich eilig. Innerhalb von sechs Wochen wurde er sage und schreibe 15-mal geblitzt, als höchsten Messwert spuckte ein System 131 Sachen bei erlaubten 50 km/h aus. Davon ausgehend, nicht erwischt zu werden, posierte er eigens während der Aufnahmen. Doch die Behörden identifizierten das Bike und schrieben den Speedfreak intern zur Fahndung aus, schließlich konnte ihn eine Streife sichern. Konsequenz: 22 Punkte in Flensburg und 17 000 Euro Bußgeld. Dazu geht er nun 31 Monate zu Fuß. Grenzen überschritten und gestellt worden – sehr okay!