

PS
sport
motorrad
magazin

BMW
M 1000 RR
M 1000 R
S 1000 RR
S 1000 R

Yamaha R9
Technik-
Vergleich

Vergleichstest
Ducati Hypermotard
RVE: 698 vs. 950

TunerGP
BMW-ESA-Upgrade
von Wunderlich

Technik
Alles über
Antriebsketten

Sport
Porträt Marc Márquez

VOR- FREUDE

Die sportlichsten
Neuheiten für 2025

Frisch von der EICMA

Ducati
Streetfighter V2



Ducati Panigale V2



MV F3 800
Competizione



KTM
Duke 990 R

12/2024
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

Monster | DesertX | Scrambler Ducati Saisonfinale

Nutze vom 22. Oktober bis zum 15. Dezember 2024 die Gelegenheit und sichere Dir beim Kauf ausgewählter Ducati Modelle attraktive Extraleistungen im Wert von bis zu 2.000€.

Ob Inzahlungnahme, Bekleidung, Zubehör oder E-Bikes – gestalte Dein Ducati-Erlebnis noch individueller und starte bestens ausgestattet in die nächste Saison.

Weitere Informationen erhältst Du bei Deinem Ducati Händler und auf www.ducati.de

* Beim Kauf, Zulassung und Garantieaktivierung einer Monster, Monster+, Monster SP, DesertX, DesertX Discovery oder DesertX Rally im Zeitraum vom 22.10.2024 bis 15.12.2024 erhalten Sie bis zu 2.000 € in Form von Extraleistungen. Beim Kauf einer Scrambler Icon, Nightshift oder Full Throttle beträgt der Vorteil bis zu 1.500€. Die Extraleistungen können für Inzahlungnahme, Bekleidung, Zubehör oder E-Bikes verwendet werden. Die Aktion gilt nur, solange der Vorrat reicht, und ist nicht mit anderen Aktionen oder Rabatten kombinierbar. Sie ist ausschließlich auf Euro-5-Modelle und Lagerfahrzeuge beschränkt. Ausgenommen sind Euro-5+ Modelle und Sondermodelle. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.





Fotos: Ducati, Yamaha, Arturo Rivas

Ein Schock, ja. Auch ein echter Rückschritt? Ducati Panigale V2 und Yamaha R9 vollziehen jedenfalls die Spitzenleistungs-Trendwende

120 PFERDE??!!

Höchste Vorfreude! Die Wochen vor der EICMA sind eine besondere Zeit – zeigt sich hier doch, mit welcher Sport-Hardware kommende Saison zu rechnen ist. Mit dem Update von BMWs nun weltmeisterlicher Superbike-Plattform, den neuen V2-Ducati, KTM's fetziger 990 Duke R und nicht zuletzt den überarbeiteten V4-Aprilia – zu Redaktionsschluss immerhin als Erbkönig –, um nur die wesentlichsten zu nennen, ist das einiges. 2025 verspricht, ein Top-Jahrgang zu werden. Besonders bemerkenswert ist dabei die Entwicklung in der „Next Generation Supersport“ – die nach Yamahas R9 mit der neuen Panigale V2 nun ihre zweite echte Vertreterin neuen Typs hat. Wie die R9, die bekanntermaßen auf der MT-09 aufbaut, geht auch Ducati mit der Panigale V2 weg von den Extremen und hin zum Breitensport. Deutlich weniger Spitzenleistung

als der „alte“, nominell 155 PS starke 955er-Desmo-Twin, dafür deutlich mehr Druck dort, wo er auf der Straße gebraucht wird, und eine erhebliche Gewichtsersparnis – Panigale und Streetfighter V2 werden nicht trotz, sondern wegen nur 120 PS stimmigere, zeitgemäßere Landstraßen-Sportmotorräder sein als die untenrum luftpumpigen, obenrum brandstiftenden Vorgänger. Dafür lege ich meine Hand bedenkenlos ins Feuer. Freilich: Einarmschwinge, Desmodromik und 35 PS wegrationalisiert – das trifft (uns) Traditionalisten. Aber von

der Hochachtung am Stammtisch allein lebt kein Hersteller. Die wollen Motorräder verkaufen. Und um das zu tun, ist die Neuausrichtung der Modellpalette, die in Bologna nebenbei eine erhebliche Straffung der Produktionslinien bedeuten dürfte, der goldrichtige Schritt. Wie bei der R9 stellt sich nur die Frage, was das für Rennstreckenfahrer bedeutet, die eben keine 200 PS fahren wollen – reichen 126 PS mit Racing-Kit? Das und vieles andere mehr wird wie immer der Markt entscheiden. In der Sportmotorrad-Welt ist jedenfalls Musik drin.



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

Mein Highlight
in dieser Ausgabe

FABIAN DRESLER, TEST-REDAKTEUR
Jacko und Fifty supersten als kongeniales Duo aktuelle Bikes auf der Rennstrecke in einer Tiefe, die weltweit einmalig ist. Für mich jedes Mal ein Highlight und klare Leseempfehlung. In dieser Ausgabe läuten die beiden eine neue Ära ein: Ab sofort findet der Supertest nicht mehr in Hockenheim, sondern in Oschersleben statt – den ersten Rundenzeiten-Richtwert erwarte ich mit Spannung.

Trefffotos: BMW, Ducati, MV Agusta, Visus Studios/KTM / Fotos: BMW, Luca Gorini, Jörg Künstele, Martin Pluskota, Yamaha



38

Ducatis Hypermotard 698 Mono und 950 im familien-internen Duell. Welche taugt für wen und was? Und was bedeutet eigentlich RVE?

Motorräder in diesem Heft

- | | | |
|---|-----------------------------------|--|
| 9 APRILIA Tuono V4/Factory | 14 DUCATI Streetfighter V2 | 21 TRIUMPH Tiger 800 Sport |
| 22 APRILIA RSV4 Factory 1100 | 38 DUCATI Hyperm. 698 RVE | 21 TRIUMPH TF 450 RC |
| 8 BIMOTA KB 998 | 38 DUCATI Hyperm. 950 RVE | 32 TRIUMPH Street Triple 765 RS |
| 16 BMW S 1000 RR, M 1000 RR,
S 1000 R, M 1000 R | 19 HONDA CB 1000 Hornet/SP | 32 YAMAHA R9 |
| 12 DUCATI Panigale V2 | 32 KAWASAKI Ninja ZX-6R | 108 YAMAHA XSR 900 |
| 32 DUCATI Panigale V2 | 32 KTM 990 RC R | |
| | 32 MV AGUSTA F3 800 Comp. | |



16 BMWs 1000er-Modellfamilie erhält 2025 zahlreiche Updates



22 Neustart des härtesten Tests der Welt: Aprilia RSV4 Factory in Oschersleben



32 Klärungsbedarf: Wir sortieren Yamahas interessante R9 im Umfeld ein

94 „El Niño“ kann's noch: Bei Gresini-Ducati gelang Marc Márquez ein mächtiges Comeback

SZENE

- 6 Top-Shot**
Das knappste Finish aller Zeiten in der Superbike-WM
- 8 News**
Bimota für die SBK-WM, Erlkönig neue Aprilia Tuono, Energica-Pleite, unruhige Zeiten bei KTM

TEST & TECHNIK

- 12 Neuheiten**
Reichlich sportliche Ware 2025: Ducati-Zweizylinder, 1000er-BMW, Honda, Kawasaki, KTM, Triumph
- 22 Supertest**
Der Supertest ist zurück! Wir ziehen um nach Oschersleben, wo Fifty Höfer mit der Aprilia RSV Factory die erste Benchmark setzt
- 32 Konkurrenz-Check**
Yamahas neue R9 im Vergleich mit der Supersport-„Next Generation“-Konkurrenz
- 38 Ducati-Funmobile**
Ein- und Zweizylinder-Hypermotards im Vergleich
- 46 Technik**
Das wahrscheinlich meistunterschiedlichste Bauteil ist die Antriebskette. Was es sich zu wissen lohnt
- 53 TunerGP**
BMW-Spezialist Wunderlich wertet das E-Fahrwerk der 1000er-Modellfamilie hardwareseitig auf

SERVICE

- 64 Ausprobiert**
Arai-Helm, Mitas-Sportreifen, Einfach-Navi und Edel-Werkzeug
- 66 Produkttest**
28 Motorradenschlösser unterschiedlicher Bauart im großen Vergleich



PITLANE

- 76 Reportage**
Doppelstory zum Abschluss: ZX-4RR-Cup in Schleiz und das Finale in Most
- 86 Pitlane-News**
Deutsche MX-Meisterschaft, Masters of Dirt, IDM-Termine 2025
- 88 Reportage**
Besuch der KTM Academy of Speed

SPORT

- 92 Sport-News**
Nach WM-Titel für Razgatlioglu: Interview mit BMW-Chef Flasch
- 94 Reportage**
Marc Márquez ist zurück. Der achtfache Weltmeister spricht mit PS

FINISH

- 102 Zonkos Attacke**
Das Salz in der Suppe: Zonko über den Reiz der MotoGP
- 108 Edelbike**
Nicht nur schnell, sondern auch sehr edel: Dominik Kleins XSR 900

RUBRIKEN

- 58 Markt**
- 62 Leserbrief/Impressum**
- 100 DSK-Nachrichten**
- 114 Vorschau**



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



3/1000 SEKUNDEN

Fotos: Jairo Diaz, Rafael Ferreira



Es war der schärfste Zieleinlauf in der 35-jährigen Geschichte der Superbike-WM, als Ducati-Werkspilot Nicolò Bulega den frischgebackenen BMW-Weltmeister Toprak Razgatlioglu im Superpole Race von Estoril schlug: um 0,003 Sekunden! Möglich wurde das Husarenstück durch eine mutige Reifenwahl des Ducati-Piloten, der für den zehn Runden andauernden Sprint auf den extraweichen SCQ-Reifen (Pirelli) setzte. In der letzten Runde saugte sich der Supersport-Weltmeister von 2023 an Toprak ran, legte allen Schwung in die letzte Kurve und zog auf die lange Gerade hinaus um Haaresbreite an der BMW vorbei – knapper geht's nimmer!





Foto: sbmh-images, Graeme Brown

Bimota is back!

KB 998 für Superbike-WM und Straße. Als Kawasaki im Frühjahr verkündete, dass das hauseigene Werksteam ab 2025 in der Superbike-WM auf einer Bimota statt auf der Ninja antreten werde, war die Verwirrung erst mal ziemlich groß. Schließlich hatte der Kleinsthersteller Bimota aus Rimini, den Kawasaki 2019 zum Teil übernommen hatte, gar kein passendes Motorrad im Programm. Jetzt aber schon: Mitte Oktober wurde in Jerez die Bimota KB 998 enthüllt, im Anschluss ans Finale der Superbike-WM.

Technische Details wurden bei der Präsentation nicht bekannt gegeben. Klar ist aber, dass es sich beim Motor um den Antrieb der Kawasaki ZX-10RR handelt, der bislang schon in der Superbike-WM zum Einsatz kam und dem für 2025 wohl noch etwas mehr Leistung eingehaucht wurde. Den Rahmen entwickelte erwartungsgemäß Bimota,

und er setzt auf die Tradition der Edelschmiede: Ein Verbundrahmen aus Stahlgitterrohr und Aluprofilen schmiegt sich eng um den Vierzylinder von Kawasaki. Optisch erinnert er an den der BB3 mit BMW-Vierzylinder, mit der Bimota 2014 kurzzeitig in der Superbike-WM mitmischte. Generell wirkt die neue italo-japanische Superbike-Waffe wie eine modernisierte ZX-10RR, mit schmalere Front und schärfer geschnittener Front sowie mächtigen Flügeln. In Sachen Fahrwerk vertraut Bimota bei der KB 998 auf die Firma Showa, die bereits in den vergangenen Jahren das Werksteam von Kawasaki mit Fahrwerkskomponenten ausstattete. Die Bremsen kommen von Brembo. Als Fahrerpaarung sollen – wie in der Saison 2024 im offiziellen Kawa-Werksteam – der Italiener Axel Bassani und der Engländer Alex Lowes für Punkte und Pokale sorgen.

Pikant wird das Ganze vor allem aus einem Grund: Laut dem Reglement der Superbike-WM muss ein Hersteller mindestens 500 Exemplare des Rennmotorrads als Homologationsmodell bauen. Daher muss Bimota zügig einen Serienableger der KB 998 bringen, sonst droht die Disqualifikation. Voraussichtlich wird es sich bei der käuflichen Version um ein Hardcore-Homologationsfahrzeug à la Ducati Panigale V4 R oder BMW M 1000 RR handeln, der Kaufpreis dürfte nahe den laut Regelwerk erlaubten 40 000 Euro liegen.

Die SBK-Piloten Bassani und Lowes schnitten bei ersten Tests der KB 998 in Jerez gut ab, ihre Rundenzeiten lagen schon beim Debüt nahe an denen der bisherigen Werks-Kawa. Die fährt übrigens auch 2025 weiter in der Superbike-WM: im Kawasaki Puccetti Racing Team. Ein spannender interner Wettstreit, der da ansteht.



ES DONNERT WIEDER

Neue Aprilia Tuono V4. Lange war sie der Liebling der PS-Tester auf der Landstraße. Doch mit dem Update 2021 kühlte die Liebe ab: spürbares Leistungsloch um 5000/min, keine perfekte Verarbeitung mehr. Weil zudem die Konkurrenz enorm aufholte, besinnt sich Aprilia auf seinen Ehrgeiz und erneuert die Tuono V4 für 2025: Das beweist der Prototyp, den unser Erbkönigjäger erwischte. Die neue Verkleidung orientiert sich am 80 000 Euro

teuren, schicken Racebike RSV4 X ex3ma. Neu sind auch die Tankform und die geschickt integrierten Winglets, die gemeinsam für eine effizientere Aerodynamik sorgen sollen. Das Heck stammt von der RSV4, die integrierten Blinker erleichtern den Umbau für den Pisteneinsatz. Der V4-Motor wurde auf Euro 5+ getrimmt und leistet nun rund 180 PS, etwa fünf mehr als bislang. Erwartet wird die neue Tuono im März 2025, als Factory und als Serie.

KTM SCHWÄCHELT WEITER

Viele Motorräder auf Halde. Die Krise der Pierer Mobility (KTM, Husqvarna, GasGas, MV Agusta) hält an. Umsatz- und Ergebnisziele für 2024 wurden gekappt. Ursache ist vor allem ein zu hoher Lagerbestand bei KTM, der Abbau geht langsamer voran als erhofft. Wegen der Krise verkleinert CEO Stefan Pierer den Vorstand, der künftig nur noch aus ihm und dem erst kürzlich engagierten Manager Gottfried Neumeister besteht. Nicht mehr dabei sind u. a. Pierers Sohn Alex und MV-Chef Hubert Trunkenpolz.



CEO Stefan Pierer verkleinert den Vorstand seiner Firma

Quick & dirty

++ Aprilia RSV4 X ex3ma++

Die Racing-Truppe aus Noale hat ein weiteres exklusives Spielzeug gebaut: Die nicht zulassungsfähige RSV4 X ex3ma (gesprochen: Extrema) soll 230 PS leisten – bei einem Leergewicht von nur 165 Kilogramm. Sie ist so nah dran am MotoGP-Renner wie möglich und bringt u. a. Carbon-Räder und eine hoch entwickelte Aerodynamik mit. Gebaut werden nur 30 Stück, zum Preis von je 80 000 Euro.

++ Modellpflege Ténéré ++

Ab 2025 verfügt die Yamaha Ténéré 700 schon vom Basismodell an über ein komplett einstellbares Fahrwerk. Weitere Änderungen: größere Rasten, ein Knopf zum einfachen Abschalten von ABS und Traktionskontrolle, Ride-by-Wire, größeres TFT-Display und leicht veränderte Optik.

++ Reisen und rasen ++

Kawasakis Ninja 1100 SX, eher Sportler als Tourer, bekommt 2025 einen von 1039 auf 1099 cm vergrößerten Motor. Zwar büßt der Vierzylinder mit 136 PS (bisher: 142) etwas Spitzenleistung ein, prunkt aber mit mehr Drehmoment (113 statt 111 Nm). Außerdem neu: SE-Variante mit Öhlins-Federbein.

++ Touchscreen-Display ++

Mit 8,0 Zoll Diagonale vertikal und 8,8 horizontal stößt KTM in neue Display-Dimensionen vor. Die Anzeigen funktionieren als Touchscreens und sollen auch mit dicken Handschuhen zu bedienen sein. Geplant sind sie zunächst für die Premium-Modelle.

Aus für Energica



E-Motorradhersteller in Insolvenz. Im Sommer 2023 konnten wir die Rennversion der Energica Eva Ribelle exklusiv in Hockenheim testen. Das scharfe Elektro-Naked-Bike überzeugte uns zwar nur bedingt, bereicherte aber die Szene (PS 10/2023). Doch nun ist Schluss: Am 15. Oktober musste Energica Insolvenz anmelden. Gestartet waren die Norditaliener als Ableger des renommierten Formel-1-Zulieferers CRP aus Modena. Das Start-up um die Ingenieurin Livia Cevolini setzte sich zum ehrgeizigen Ziel, hochwertige Stromer zu bauen, die sich mit den besten Benzinern messen sollten. Die ersten Modelle, der Supersportler Ego und das Naked Bike Eva, waren technisch vielversprechend, kämpften aber mit geringer Reichweite und hohem Gewicht. Energica verbesserte die Motorräder stetig, und als die Firma 2019 als Lieferant für die neue Rennsportklasse MotoE ausgewählt wurde, schien sie auf der Zielgeraden. Zumal 2022 der dynamische Tourer Experia folgte, mit deutlich weniger Gewicht und einer Reichweite von 200 Kilometern auf der Landstraße. Mehr als 1000 Bestellungen gingen in kurzer Zeit ein, aber wegen fehlender Finanzkraft konnte Energica nur einen Teil der Stromer bauen und geriet immer stärker in die roten Zahlen – bis eben jetzt zur Insolvenz.



Relikte im Werk: 2019 bis 2022 lieferte Energica die Ego für die MotoE-Klasse

„Ich will, dass es weitergeht – auch ohne mich“

Livia Cevolini (Foto), 2009 Mitgründerin von Energica und langjährige CEO, sprach zwei Tage nach der Insolvenz mit uns über die Gründe für das Scheitern des nord-italienischen E-Motorrad-Herstellers.

Im nunmehr verlassenen Werk von Energica in Soliera bei Modena herrscht gespenstische Stille. Livia Cevolini, sichtlich mitgenommen von den Ereignissen, aber dennoch um ein Lächeln bemüht, empfängt im Showroom, wo die Modellpalette aufgereiht steht: Ego, Eva, EsseEsse9, Experia mitsamt Varianten.

PS: Sind Sie traurig? Oder wütend?

Livia Cevolini: Beides. Traurig, weil Energica für mich enorm wichtig ist, weil viel von meiner Energie und meinen Emotionen in der Firma steckt. Wütend, weil wir nicht an der Technik, sondern an den äußeren Bedingungen gescheitert sind. Energica ist ein kleines Start-up und daher abhängig vom Markt, von Strömungen und Stimmungen. Corona haben wir überstanden, aber dann kamen die Kriege, die weltweite Krise. Zudem hat sich die Stimmung gegen E-Mobilität gedreht, weshalb Investoren hier derzeit kein Risikokapital anlegen. Wir hätten für die Serienproduktion der Experia aber frisches Kapital gebraucht, weil unser Mehrheitseigner Ideanomics selbst in finanziellen Schwierigkeiten ist (u. a. wegen Unregelmäßigkeiten an der Börse im Jahr 2017, die Red.). Von ihm kam seit über einem Jahr kein Geld mehr.

PS: Energica war am Anfang ein reines Familienunternehmen, gehört aber seit 2021 zu 75 Prozent der US-Gruppe Ideanomics. War es falsch, zu verkaufen?

Livia Cevolini: Nein. Wir wussten von Anfang an, dass wir nicht die Mittel hatten, eine größere Serienproduktion zu finanzieren.

Das Geschäftsmodell von Ideanomics finde ich nach wie vor überzeugend: Weltweit Unternehmen aus dem Bereich E-Mobilität miteinander zu verbinden und zu finanzieren, bis sie in Schwung kommen und sich selber tragen. Es lief ja zunächst auch gut. Dass Ideanomics in Schwierigkeiten geraten würde, war 2021 nicht abzusehen.

PS: Warum kam die Insolvenz genau jetzt?

Livia Cevolini: Weil wir, anders als in den letzten Monaten, nicht mehr in Verhandlungen mit einem neuen Investor waren. Dann ist es gesetzlich vorgeschrieben, Insolvenz anzumelden, wenn man ohnehin in der Krise steckt. Wir konnten schon seit einem Jahr nur weitermachen, indem wir mit unseren Mitteln jongliert haben. Besonders bitter ist, dass unser neuer Green Tourer Experia, den wir 2022 vorgestellt haben, sehr gut ankam. Wir hatten gut 1100 Bestellungen, haben aber nicht mal die Hälfte davon gebaut, weil wir ja auch Teile von Zulieferern brauchen und dafür kein Geld hatten. Hätten wir alle bauen können, hätten wir unsere Kosten in etwa sechs Monaten gedeckt – eine Jahresproduktion von 2000 Motorrädern wäre genug gewesen, um uns selbst zu tragen. In einem Land wie Deutsch-

land hätten wir es wahrscheinlich geschafft, aber in Italien gab es keine Förderung.

PS: Wie geht es jetzt weiter?

Livia Cevolini: Vom Gericht in Modena wird ein Insolvenzverwalter eingesetzt. Und ich hoffe, er oder sie sucht und findet schnell jemanden, der Energica übernimmt. Eine insolvente Firma kostet ja deutlich weniger als eine laufende, deshalb habe ich da etwas Hoffnung. Wir haben Patente, eine hoch entwickelte E-Technologie wie sonst niemand im Motorradbereich, vier E-Motorradplattformen und sogar ein weiteres fertig entwickeltes Motorrad. Ich suche auf jeden Fall weiter mit, ich will unbedingt, dass es mit Energica weitergeht – auch ohne mich.

PS: Was bedeutet die Insolvenz für Händler und Kunden?

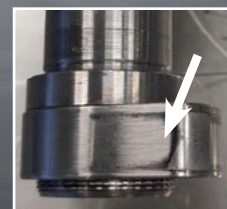
Livia Cevolini: Die Händler gibt es ja noch, rund 100 weltweit. Sie sind weiter Ansprechpartner für unsere Kunden, von denen es ungefähr 2000 gibt. Sie werden weiter mit Ersatzteilen versorgt, jedenfalls so lange die auf Lager sind. Danach entscheidet entweder der Insolvenzverwalter, ob weitere Teile produziert werden. Oder, was mir viel lieber wäre, ein neuer Eigentümer.



KTM 790 MIT MOTORSCHÄDEN

Hersteller verspricht Kulanz. Immer mehr Berichte über Motorschäden durch eingelaufene Nockenwellen an 790er- und 890er-KTM-Twins machen die Runde, verunsichern die Fahrer. Jetzt hat KTM reagiert und auf Anfrage bestätigt, dass vor allem die 790er (Duke und Adventure) aus 2018, 2019 und 2020 sowie vereinzelt 890er aus 2020 hier anfällig sind. Bisher seien 250 solcher Motorschäden bestätigt, verursacht durch zu große Toleranzen der Schlepphebel, sagte KTM-Marketing-Mann Federico Valentini gegen-

über PS. Das entspräche 0,5 Prozent der in diesen Jahren verkauften Modelle. Der Manager kündigte an, dass KTM die Reparaturkosten für solche Schäden, erkennbar an schlechtem Startverhalten, Laufgeräuschen und Leistungsverlust, auf Kulanz übernimmt, wenn die Service-Historie stimmt. Das gelte auch für die Zukunft und sogar rückwirkend: „Kunden, die einen solchen Schaden nach Garantieende selbst bezahlt haben, werden entschädigt.“ Das Problem sei aber nicht von der Laufleistung abhängig.



Schäden wie oben sollen durch andere Schlepphebel und geänderte Beschichtung ab dem Modelljahr 2021 bei der 790er nicht mehr vorkommen

KÖNNER UNTER SICH

Brembo kauft Öhlins. Für umgerechnet 370 Millionen Euro übernimmt der Bremsenbauer Brembo aus Italien den schwedischen Fahrwerksexperten Öhlins. In ihren Bereichen sind beide Firmen anerkannte Könnner – davon zeugen die WM-Titel im Motorrad- und Autorennsport, an denen sie in den letzten knapp 50 Jahren beteiligt waren: mehr als 600 bei Brembo, gut 300 bei Öhlins. Die Übernahme passt zu Brembos Wachstumsstrategie im Motorradbereich. So baut der Konzern in Indien unter dem Namen ByBre günstigere Bremssysteme für kleinere

Hubräume und kaufte in den letzten Jahren den dänischen Bremsbelaghersteller SBS Friction und den spanischen Motorradbremsenbauer J.Juan. Seine Beteiligung an Pirelli stieß Brembo hingegen kurz vor dem Öhlins-Kauf ab. Offenbar versprechen sich die Italiener von Gabeln und Federbeinen mehr Synergien und integrierte Lösungen als von Reifen.



Federungskomponenten (o.) und Bremsen passen auch technisch bestens zusammen

220 PS

will Aprilia mit seinem neuen Supersportler RSV4 schaffen, der wie die Tuono V4 im Frühjahr kommt – neuer Rekord bei den Seriensportlern. Allerdings hat die Aprilia mit 1099 cm³ den größten Hubraum ihrer Klasse und damit einen kleinen Vorteil

BALLERN 2025

Auch nächste Saison gibt es wieder reichlich sportives Material für zünftige Ausflüge auf Landstraße und/oder Track. Vollverkleidet oder Naked Bike: große Auswahl, große Freude.

Text: Eva Breutel, Volkmar Jacob, Johannes Müller

Fotos: BMW (7), Ducati (4), Honda (2), Kawasaki (1), KTM (2), MV Agusta (4), Triumph (2)



Scharf: halbhoher Auspuff nach Vorbild der V4 R aus der Superbike-WM (links). Ebenfalls neu in der V2-Pani: Zweiarmschwinge