

Spezial Motorrad

DIE WELTWOCH

22. Februar 2024 – 92. Jahrgang



Menschen und Motoren

Alles zur Töffsaison 2024.

CHOOSE THE RIDE SIDE

SUZUKI MOTORCYCLES



GSX-R

GSX-S 1000 SX

More information:



SUZUKI

Lukas Rüdin, Hans Schneeberger, Walter Wobmann, Swiss Moto, David Schnapp

Unser Mitarbeiter Lukas Rüdin ist hauptberuflich Fluglotse und schreibt gleichzeitig seit zwanzig Jahren als freier Journalist über Motorradthemen für fast sämtliche Fachmagazine der Schweiz – vom Dreirad bis zum Offroad-Abenteuer hat sich Rüdin schon mit sämtlichen Aspekten der faszinierenden Töffwelt beschäftigt. Selber ist unser Kollege seit seinem 18. Geburtstag auf motorisierten Zweirädern unterwegs, zurzeit fährt er eine KTM 790 Adventure. Für diese Spezialausgabe hat sich Lukas Rüdin akribisch durch sämtliche Neuheitenkataloge der Saison 2024 gearbeitet und porträtiert die wichtigsten Modelle in einer grossen Übersicht. **Seite 4**

Nur mit seiner Frau ist Journalist und Töfffahrer Hans Schneeberger länger zusammen als mit seiner BMW GS. Seit fünfzehn Jahren fahren die beiden die ikonische Enduro mit Boxermotor, es ist so etwas wie die grösste gemeinsame Liebe der Schneebergers. Der einstige Chefredaktor des *Migros-Magazins* ist zusammen mit seiner Frau, jeder auf einer eigenen Maschine, schon durch halb Europa getourt – und fast immer problemlos angekommen. Hier schreibt er eine Ode an das Motorrad, das seit Jahren die Verkaufshitparaden anführt. **Seite 10**

Der frühere Nationalrat Walter Wobmann (SVP), der Ende 2022 sein Amt abgegeben hat, ist gewissermassen der oberste Töfffahrer der Nation. Wobmann ist Präsident von Swiss



«Wir müssen uns wehren»:
Verbandspräsident Wobmann.

Moto (früher FMS): Der Verband vergibt in der Schweiz offiziell Lizenzen, führt Rennen durch und setzt sich für die Interessen der Motorradfahrer ein. Unser Autor David Schnapp traf den Solothurner Politiker in Egerkingen zum Gespräch, um bei einer Cola Zero über das «Lebensgefühl Töff», Lärmfragen und andere aktuelle Themen zu sprechen. Zentrales Thema von Walter Wobmann bleibt die Freiheit: «Gegen Einschränkungen müssen wir uns wehren», sagt er. **Seite 12**

Ihre Weltwoche

INHALT

- 4 Das Töff-Jahr 2024**
Die Motorradneuheiten
- 10 Ode an die GS**
Durch die halbe Welt auf einer BMW R 1200 GS
- 12 «Darunter leidet die Freiheit»**
Walter Wobmann über Verbote, Lärm und Lebensqualität
- 14 Ein Motorrad, viele Welten**
Die neue Ducati Multistrada V4 S Grand Tour und V4 RS
- 16 Feuer im Eis**
Island ist für Töfffahrer ein unvollendetes Sehnsuchtsland
- 20 Freiheitsfest in Chrom und Leder**
Harley-Davidson feiert in Ungarn seinen 120. Geburtstag
- 22 Fortschritt durch Technik**
Die hochentwickelte Reisemaschine GSX-S1000GX von Suzuki
- 24 Emotionen und Software**
Töffhändler Rainer Bächli über die veränderten Kundenansprüche
- 26 Neu entdeckte Fahrfreude**
Neulenkerin Karin Isenschmid plant die neue Saison

IMPRESSUM

Herausgeberin: Weltwoche Verlags AG, Zollikerstrasse 90, Postfach, 8702 Zollikon. Die Weltwoche erscheint donnerstags.

Chefredaktor: Roger Köppel. **Betriebsleitung:** Samuel Hofmann. **Anzeigenleitung:** Gabriel Lotti. **Corporate Publishing:** Florian Schwab.

Redaktion und Verlag: Telefon 043 444 57 00, Fax 043 444 56 69, www.weltwoche.ch, E-Mail-Adressen: vorname.name@weltwoche.ch, verlag@weltwoche.ch, leserbriefe@weltwoche.ch

Kundenservice: Tel. 043 444 57 01, Fax 043 444 50 91, E-Mail: kundenservice@weltwoche.ch.

Jahresabonnement Inland Fr. 346.– (inkl. MwSt.). Schnupperabonnement Inland Fr. 38.– (inkl. MwSt.). Weitere Angebote für In- und Ausland unter www.weltwoche.ch/abo

Anzeigenverkauf: Tel. 043 444 57 02, Fax 043 444 56 07, E-Mail: anzeigenid@weltwoche.ch. **Druck:** AVD Goldach AG, Sulzstrasse 10-12, 9403 Goldach.

Die Weltwoche wird auf **SCHWEIZER PAPIER** in der Schweiz gedruckt. Es schont Ressourcen, Energie und somit die Umwelt.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern, auch auszugsweise oder in Ausschnitten, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.



Nichts brennt an: Triumph Tiger 900 in der offroad-tauglichen Version Rally Pro.

Das Töff-Jahr 2024

Ob für die grosse Reise, das unbefestigte Gelände oder schnelle Kurven auf Rennstrecken und Pässstrassen: Die Motorradsaison bringt viele interessante Neuheiten. Eine Übersicht.

Lukas Rüdin

Reise-Enduros

BMW R1300GS

Handlungsbedarf war beim Topseller von BMW angesichts der Leistungsdaten der direkten Konkurrenz von KTM und Ducati vorhanden. BMW kontert mit mehr Hubraum in einem komplett neuen Boxermotor, kompakterer Bauweise, einem neuen Stahlblechrahmen und einer grundsätzlich sportlicheren Auslegung. Der Motor drückt jetzt 145 PS und bärige 149 Nm Drehmoment.

Diese müssen zwölf Kilo weniger bewegen als beim Vorgänger, und selbstverständlich sind die elektronischen Fahrassistenzen vollzählig vorhanden. Heizgriffe, Keyless-Ride, elektrische Frontscheibe und LED-Beleuchtung mit Kurvenlicht sind Serie.

BMW F900GS

Es ist längst bekannt, dass die Enduros in der mittleren Hubraumklasse um 900 Kubik immer stärker nachgefragt werden. Nicht jeder will eine kolossale Gross-Enduro mit

rund 150 PS. Ergo kriegte die F900GS ein Update. Grosses Augenmerk lag dabei auf einer verbesserten Geländetauglichkeit. Der Hubraum wurde auf 895 ccm erhöht, und wegen der Abmagerungskur unter anderem durch die Wahl eines Kunststofftanks verlor die kleinere GS beeindruckende vierzehn Kilo. Mit 105 PS spielt sie in dieser Klasse auf Augenhöhe mit der Konkurrenz. Es gibt sie auch als Adventure-Ausführung oder als alltagstaugliche F800GS, welche auch für Einsteiger mit gedrosselten 48 PS angeboten wird.



Topseller: BMW R1300GS.



Handling-Wunder: Honda CB1000 Hornet.



Neue Sphären: Honda CRF1100L Africa Twin.

Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports AS

Revolution! Die Adventure-Sports-Variante der ebenfalls überarbeiteten Africa Twin von Honda verfügt über ein 19-Zoll-Vorderrad. Und zwanzig Millimeter kürzere Federwege. Was sich für die eingefleischte Fangemeinde vielleicht seltsam anhört, hebt das Fahrverhalten auf Asphalt in neue Sphären. Feedback und Stabilität haben beide zugelegt. Besonders sportlich angehauchte Fernreisende dürften davon begeistert sein und auch von der druckvolleren Mitte und dem besseren Windschutz profitieren. Die sehr kommode Sitzposition ist übrigens auch für Kurzbeinige erreichbar.

Moto Guzzi Stelvio

Ein Jahr nach der Präsentation der V100 verpflanzt Moto Guzzi den 1042-ccm-V2 in den komplett neuen Rahmen der Reise-Enduro Stelvio. Ihr Design ist dank der Einbaulage des Motors und des Ursprungs aus Italien sowohl eigenständig als auch gefällig und fließend. In der Ausstattung gibt sich die Stelvio topmodern mit 6-Achsen-IMU und sämtlichen gängigen Fahrassistenzen. Optional verfügt sie als erste Moto Guzzi überhaupt über Radarsensoren, welche Abstandswarner, adaptiven Tempomat und Totwinkelwarnung ermöglichen. 170 Millimeter Federweg, 21 Liter Tankinhalt und der Kardanantrieb erfreuen zudem die Fernreisegemeinde.

Suzuki GSX-S 1000GX

Suzuki zelebriert seinen druckvollen Reihenvierzylinder zum Glück weiterhin. Als jüngste Variante steckt er in dem Crossover-Bike

GSX-S 1000GX, welches Tourensportler- mit Reise-Enduro-Genen kreuzt. Sportliche 150 Millimeter Federweg in einem semiaktiven Fahrwerk von Showa treffen auf eine aufrechte Touring-Sitzposition für zwei Personen und einen grossen 19-Liter-Tank. Dazu gibt es vorne wie hinten 17-Zoll-Räder, für welche eine extrem breite Reifenpalette verfügbar ist. Eine IMU sorgt für schräglagensensitive Regelung der komplett angetretenen elektronischen Assistenzsysteme.

Triumph Tiger 900

Triumph lässt gar nichts anbrennen und erneuert die 900er Tiger in kurzem Intervall. Es gibt sie in drei Versionen: Als Basisversion GT, besser ausgestattete GT Pro und als off-roadtaugliche Rally Pro mit Speichenrädern, grösserem Vorderrad und längeren Federwegen. Die Leistung des betörenden Dreizylinders stieg auf potente 108 PS, was auch bedeutet, dass diese Modelle nicht mehr für Einsteiger gedrosselt werden können. Für die meisten ist die um fünfzehn Millimeter geschrumpfte Sitzhöhe ein Segen. Einzug hielt neben einem neuen Display auch ein Kombibremssystem.

Naked Bikes

Honda CB1000 Hornet

Hondas neue 1000er Hornisse schickt sich an, in die äusserst erfolgreichen Fusstapfen ihrer 900er-Ahnen zu treten. Sie ist nunmehr das Topmodell in der Hornet-Familie, die zusätzlich noch eine 750er und eine ebenfalls neue 500er beinhaltet. Mit einem von Grund auf neu entwickelten Rahmen, LED-Beleuchtung rundum und einem aggressivem Design bietet sich die CB1000 bei ihrer Fangemeinde an. Sehr kompakte Abmessungen, nicht allzu dicke Bereifung und voll einstellbare Feder-elemente dürften sie zu einem Handling-Wunder machen – und das bei 150 PS aus dem Vierzylinder der Fireblade aus dem Jahr 2017. Volle Konnektivität bietet das neue 5-Zoll-TFT-Display.

Kawasaki Z7 Hybrid

Kawasaki ist Pionier bei den Hybriden in der Motorradwelt: Neben der Ninja 7 Hybrid gibt es nun auch die unverkleidete Z7 Hybrid. Kurze Distanzen in der Stadt können komplett elektrisch, emissionsfrei und lautlos zurückgelegt werden. Ausserhalb von Ortschaften übernimmt der Verbrenner wieder die Hauptaufgabe, und der Elektromotor unterstützt, je nach gewähltem Modus, mehr oder weniger. Für Überholvorgänge gibt es sogar einen e-Boost-Knopf, welcher die maximale Systemleistung von 69 PS aus zwei Motoren freisetzt. Das alles funktioniert intuitiv und geschmeidig.



Lautlos in der Stadt, schnell über Land: Kawasaki Z7 Hybrid.



Eigenständiges Design: Moto Guzzi Stelvio.



Einsteigerklasse: Triumph Speed 400.



Bahnbrechend: Royal Enfield Himalayan 452.



Drahtig und leicht: KTM 990 Duke.



Kraftwürfel: Ducati Hypermotard 698 Mono.



Famoser Dreizylinder: Yamaha XSR900GP.



Bereit für die Reise: Suzuki GSX-S1000GX.

KTM 990 Duke

Welch eine Ansage: Die 990er Duke wiegt schwindsüchtige 179 Kilo trocken. Das sind mehr als dreissig Kilo weniger als die ebenfalls neue Super Duke! Angetrieben wird das drahtige Naked Bike mit neuem Rahmen und Schwingen vom weiterentwickelten Reihen-zweizylinder mit neu 947 ccm. Muntere 123 PS werden mit dem Fliegengewicht keine Probleme haben, zumal die Drehmomentspitze von 103 Nm schon bei 6750 U/min anliegt. Eine neue Bedienlogik soll den Zugriff auf die einzelnen Menüpunkte beschleunigen. Das neue Gesicht ist gewöhnungsbedürftig, aber definitiv unverkennbar.

Triumph Speed 400

Die ebenfalls als Scrambler 400 verfügbare Triumph macht sich auf, die Einsteigerklasse aufzumischen. Für unter 6000 Franken gibt es betörendes Design ohne Geschläuch und dazu eine hochwertige Verarbeitung. Der Einzylinder mit 40 PS hat ein erstaunlich breites,



Astronomische Drehzahlen: Honda CBR600RR.

nutzbares Drehzahlband und mit dem vollgetankt 170 Kilo leichten Bike zumindest bis 100 km/h keine Mühe. Mit dem leichtfüssigen Fahrverhalten kommen alle bestens zurecht. Die Ausstattung ist in der Klasse überdurchschnittlich: Vorne steckt eine 43er-Gabel, und sogar eine Traktionskontrolle ist an Bord.

Sportler

Aprilia RS457

Aprilia hat mit der RS457 ein ganz klares Ziel vor Augen: das maximal Mögliche in der Einsteigerklasse anzubieten. So leistet der neu entwickelte Reihen zweizylinder mit 457 ccm Hubraum genau die maximal erlaubten 48 PS bei einem gesetzlich vorgeschriebenen Mindestgewicht von 175 Kilo, vollgetankt natürlich. Die sportliche Attitüde wird durch einen Alurahmen und eine grosse 320-mm-Bremsscheibe vorne unterstrichen und passt zur aktiven Sitzposition. Und natürlich muss sich die Italienerin in Sachen Design auch nicht verstecken.

Honda CBR600RR

Lange wurde die 600er Sportler totgesagt, aber dem scheint keineswegs so zu sein. Honda reanimiert die CBR600RR. Mit 193 Kilo vollgetankt, 180er-Hinterreifen und knackigen 1370 mm Radstand dürfte die CBR ein spielerisches Handling aufweisen. Natürlich ist das komplette Ornat an Fahrassistenzen in der modernsten Ausbaustufe serienmässig an Bord. Der Vierzylinder drückt 121 PS bei astronomischen 14 250 U/min. Nicht nur Hobby-Racer werden begeistert sein.

Suzuki GSX-8R

Auf die jüngeren Einsteiger hat es Suzuki mit der GSX-8R abgesehen. Auf Basis des sehr gelungenen Naked Bikes GSX-8S erschufen sie einen attraktiven, kleinen Sportler. Natürlich dürfen Lenkerstummel und Vollverschalung hier nicht fehlen. Beim Fahrwerk vertraut Suzuki in der R jedoch auf Showa-Komponenten anstatt KYB wie bei der S. Fahrmodi, Schaltautomat und Traktionskontrolle sind an Bord, nur an der Schräglagensensorik wurde gespart.

Yamaha XSR900GP

Der famose Dreizylinder von Yamaha wird noch sportlicher! Als erster «Bückling» mit diesem Motor kommt die optisch den klassischen Rennmotorrädern aus den 1980er und 90er Jahren nachempfundene XSR900GP. Für den flotten Strasseneinsatz wurde hier der Rahmen im Lenkkopfbereich verstärkt und das KYB-Fahrwerk ist komplett einstellbar. Auch sind hier sämtliche Fahrassistenzen schräglagensensibel verbaut, schliesslich treffen muntere 119 PS auf 200 Kilo, vollgetankt. Angezeigt werden die Daten optisch klassisch auf einem grossen, hochmodernen TFT-Display.

Enduro/Supermoto

Beta Alp 4.0

Die Alp 4.0 ist mit einem wassergekühlten 350er-Einzyylinder und 35 PS zurück. Die nur 140 Kilo leichte Enduro mit Federwegen von 185 und 195 mm und 21-Zoll-Vorderrad ist der Inbegriff für einfache Handhabung und echte Geländetauglichkeit zum attraktiven Preis.



Sportliche Attitüde: Aprilia RS457.



Für Jüngere: Suzuki GSX-8R.

Aufgrund ihrer Wespentaille können auch weniger gross Gewachsene diese Enduro pilotieren. Die Variante Alp X ist als Scrambler positioniert und trägt ein 19-Zoll-Vorderrad. Die Sitzhöhe ist nochmals einen Zentimeter tiefer.

Ducati Hypermotard 698 Mono

Welch famose Nachricht: Ducati baut wieder Einzylinder. Als Erste erhält die flammneue Hypermotard 698 Mono den kompakten Kraftwürfel mit desmodromischer Ventilsteuerung. Es ist davon auszugehen, dass die ohne Spritfüllung 151 Kilo leichte und 77,5 PS starke Maschine ein Spassgerät erster Güte sein wird, zumal Ducati-typisch hochwertige Komponenten und alles Verfügbare an erstklassiger Elektronik verbaut wird. Eine Drosselung auf 35 kW ist möglich. Die etwas edlere Variante RVE trägt angriffigere Bemalung und den Quickshifter serienmässig.

Royal Enfield Himalayan 452

Für die indische Marke Royal Enfield ist die Himalayan 452 ein bahnbrechendes Motorrad. In ihrem Heimatmarkt sind Geländetauglichkeit, Zuverlässigkeit und Wartungsarmut oberste Pflicht. Erstmals wird dies mit einem wassergekühlten Einzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Ride-by-Wire verfolgt. Trotz Federwegen von 200 mm wurde eine zugänglich tiefe Sitzposition möglich gemacht. Die Kreuzspeichenräder in 21- und 17-Zoll-Dimensionen erlauben auch schlauchlose Reifen. Zukünftige Besitzer dürfen sich auf 40 PS und ein rundes TFT-Display mit Konnektivität freuen.



Zülig: Harley-Davidson CVO Road Glide ST.



Treuer Begleiter: Vespa GTV.

Cruiser

Harley-Davidson CVO Road Glide ST

Seit in Amerika mit Bagger-Motorrädern Rennen gefahren werden, richtet Harley das Augenmerk auch auf zülig fahrende Kundenschaft. So liest sich die «Zutatenliste» für die neue CVO Road Glide ST wie bei einem Sportmotorrad: Einstellbares Fahrwerk von Showa, 47-mm-USD-Gabel, Brembo-Bremsen, Wave-Bremsscheiben, Assistenzsysteme mit mindestens sechs Fahrmodi, Titan-Auspuffanlage und diverse Kohlefaserteile finden sich da. Dem Screaming Eagle V2 werden 128 PS und 193 Nm entlockt. Wer angesichts dessen noch Lust auf Musik hat, kann solche über eine 200-Watt-Anlage hören.

Kawasaki Eliminator 500

Einsteiger, die gerne Cruisern fahren, könnten auf dieses Muscle Bike in obligatem schwarz abfahren. Der Zweizylindermotor aus der Z400 ist für 45,4 PS gut – bei für Cruiser-Verhältnisse leichten 176 Kilo. Für martialischeres Aussehen sorgt die breite Bereifung an der Eliminator: 130/70-18 vorne und 150/80-16 hinten. Eher schmal sind die Federwege von 120 und 90 mm. Interessant für manche dürfte dagegen die äusserst tiefe Sitzposition von 735 mm sein.

Roller/Elektro

Vespa GTV

Die 300er Vespa war schon für sehr viele Pendler ein treuer Begleiter durch Alltag, Wind und Wetter. Die neue, 24 PS starke GTV wird hier keine Ausnahme bilden. Hinzu kommt für das Jahr 2024 ein neues, frisches Design. Markante Merkmale sind der auf dem Vorderrad-Kotflügel platzierte Voll-LED-Scheinwerfer sowie attraktive Farben. An Bord ist auch ein Keyless-System, und das Cockpit kann Inhalte von gekoppelten Smartphones anzeigen.

Live Wire S2 Del Mar

Live Wire ist der elektrische Arm von Harley Davidson. Das gelungene Design der S2 Del Mar wurde von den amerikanischen Flat-Trackern inspiriert, und kommt beim Publikum gut an. Gedacht ist dieser Elektrotöff hauptsächlich für die urbane und suburbane Fortbewegung im Nahverkehrsbereich. Entsprechend ist der Akku mit 10,5 kWh Kapazität nicht für lange Touren geeignet, sehr wohl aber für die Fahrt zum Café oder ins Kino. Mit 198 Kilogramm Gewicht ist die Live Wire S2 dafür nicht so schwer wie andere E-Töffs. Beim Ampelstart soll sie zudem richtig flink aus dem Stand beschleunigen können.

Motorräder 2024: weitere Neuheiten von A bis Z auf einen Blick

MARKE/MODELL	HUBRAUM	LEISTUNG	PREIS IN CHF*
BENELLI benellisswiss.ch			
TnT 500	500 cm ³	34,5 kW / 47 PS	k.A. ¹
BMW bmw-motorrad.ch			
F800GS	895 cm ³	64 kW / 87 PS	ab 11400.–
S1000XR	999 cm ³	125 kW / 170 PS	ab 19480.–
M1000XR	999 cm ³	148 kW / 201 PS	ab 25980.–
R12	1170 cm ³	70 kW / 95 PS	ab 15500.–
R12 nineT	1170 cm ³	81 kW / 110 PS	ab 17900.–
CF MOTO cfmoto-motorcycle.eu			
300 NK / SR / CL-X	292 cm ³	20,5 kW / 29 PS	ab 3890.–
450 NK / SR / MT / CLC	449 cm ³	34,5 kW / 47 PS	ab 5690.–
DUCATI ducati.com			
DesertX Rally	937 cm ³	81 kW / 110 PS	ab 21990.–
Multistrada V4 RS	1103 cm ³	132 kW / 180 PS	ab 37990.–
HARLEY-DAVIDSON harley-davidson.com			
CVO Pan America	1252 cm ³	112 kW / 152 PS	ab 25900.–
Road Glide	1923 cm ³	80 kW / 107 PS	ab 30850.–
Street Glide	1923 cm ³	80 kW / 107 PS	ab 30850.–
HONDA de.honda.ch			
CB500 Hornet	471 cm ³	35 kW / 48 PS	7690.–
NX500	471 cm ³	35 kW / 48 PS	8290.–
CBR1000RR-R Fireblade SP / SP Carbon	1000 cm ³	160 kW / 217,6 PS	ab 28690.–
CRF1100 Africa Twin	1084 cm ³	75 kW / 102 PS	16590.–
HUSQVARNA husqvarna-motorcycles.com			
Vitpilen / Svartpilen 401	398,6 cm ³	33 kW / 45 PS	k.A.

¹ Keine Info auf CH-Homepage; ² Nicht als neu gekennzeichnet auf CH-Homepage

MARKE/MODELL	HUBRAUM	LEISTUNG	PREIS IN CHF*
JAWA jawa-moto.ch			
350 OHC	397 cm ³	20 kW / 27 PS	k.A. ¹
RVM 500 Scrambler / Adventure	471 cm ³	32,5 kW / 34 PS	k.A. ¹
640 OHC	644 cm ³	29 kW / 39 PS	k.A. ¹
KAWASAKI kawasaki.ch			
ZX-4RR	399 cm ³	57 kW / 77 PS	9990.–
Z500 / Ninja 500 SE	451 cm ³	33,4 kW / 45,4 PS	ab 6490.–
ZX-6R	636 cm ³	91 kW / 124 PS	ab 13190.–
Ninja 7 Hybrid	451 cm ³	51 kW / 69 PS	13490.–
KTM ktm.com			
390 Duke	399 cm ³	33 kW / 45 PS	6990.–
1390 Super Duke R / Evo	1350 cm ³	140 kW / 190 PS	ab 22090.–
MOTO GUZZI motoguzzi.com			
V85 TT / TT Travel	853 cm ³	59 kW / 80 PS	ab 13650.–
ROYAL ENFIELD royalenfield.com			
Bullet 350	349 cm ³	15 kW / 20 PS	k.A. ¹
SUZUKI moto.suzuki.ch			
V-Strom 800	776 cm ³	62 kW / 84 PS	ab 10895.–
TRIUMPH de.triumphmotorcycles.ch			
Daytona 660	660 cm ³	70 kW / 95 PS	ab 10395.–
Scrambler 1200 X / XE	1200 cm ³	66 kW / 90 PS	ab 14995.–
ZERO zeromotorcycles.com			
DSR	Elektro	52 kW / 71 PS	ab 18990.– ²
SR / F	Elektro	52 kW / 71 PS	ab 22590.– ²

* Preise inklusive MwSt.

20 years
Multistrada

2003 - 2023

4|Ever
Ducati

4 year warranty



Ducati Multistrada V4 S

Definiere deine Horizonte neu

Mach dich bereit, die vierte Generation der Multistrada zu entdecken. Agil und leicht, mit 170 PS aus dem neuen V4 Granturismo, verspricht sie eine aufregende Fahrt unter allen Bedingungen. Mit integriertem GPS und innovativem Radar-Assistenzsystem ist sie bereit für die grosse Tour. Die neue Ergonomie bieten dem Fahrer und dem Beifahrer einen hervorragenden Komfort an Bord. Und wenn der Asphalt zu Ende ist, geht der Spaß dank der erhöhten Bodenfreiheit, der voll einstellbaren elektronischen Federung und der beeindruckenden Laufruhe weiter. Die Sitzhöhe kann auf 810 mm* eingestellt werden, um das Handling zu vereinfachen und ein Wartungsintervall von 60.000 km gibt dir die Möglichkeit, zu neuen Horizonten aufzubrechen.

Hubraum 1,158 ccm | Leistung 170 hp (125 kW) @ 10,500 rpm | Drehmoment 125 Nm @ 8,750 rpm | Gewicht fahrfertig ohne Treibstoff 215 kg

4-year Werksgarantie für die gesamte Multistrada Familie.

*Die Sitzhöhe kann auf 790 mm reduziert werden mit der niedrigeren Sitzbank und dem Tieferlegungskit.

Mehr erfahren auf www.ducati.ch



Ode an die GS

Unser Autor fährt seit fünfzehn Jahren auf einer BMW R 1200 GS durch die Welt. Was als spröde, etwas zickige Beziehung begann, ist mit den Jahren zu einer grossen Liebe gereift.

Hans Schneeberger



Es kann nur eine geben: Die GS von BMW bleibt die erste Wahl für Töffabenteurer.

Es war höchstens Liebe auf den zweiten Blick. Oder den vierten. Und es war von Anfang an eine Ménage-à-trois. Denn meine künftige Liebe musste ich zuallererst mit meiner holden Gattin teilen. Aber fangen wir von vorne an...

Die ersten grossen Motorradtouren bestritten meine Frau und ich auf einer Yamaha, der legendären FJ 1200. Ein in allen Aspekten grosszügiges Motorrad. Bulliger Motor, viel Platz für Sozia, Köfferchen und Krimskrams,

durchzugsstark und tolerant, was Übergepäck, Fahrkönnen oder Drehzahl anbelangte. Sie verzieh alle Fehler – nur Gelände, Kies oder Waldwege konnte sie nicht leiden. Da schwamm sie wie ein Drittklässler während der Mathearbeit. Trotzdem brachte sie uns nach Ungarn, in die DDR, in die Wachau oder auf eine grandiose Tour de France.

Dann hiess es Abschied nehmen. Denn das Herz des Töfffahrers flog der nächsten Schönheit zu. Einer sehr sportiven zudem. Honda

CBRXX 1100 hiess das verschärfte Teil. Von ihren Verehrern ehrfürchtig «Blackbird» geheissen, drückte der Dampfhammer über 150 PS auf die Strasse und war für zwei Jahre mit 290 km/h das schnellste Serienmotorrad der Welt. Aber der schwarze Vogel war zwar teuflisch schnell, jedoch nicht wirklich tourentauglich.

Dass Schmerzen an Handgelenken und am Rücken, eingeschlafene Füsse oder ein steifer Nacken nicht zum Tourenfahren gehören, wurde mir erst klar, als die beste Ehefrau von

allen vom Sozius auf ihre eigene BMW R 1100 R stieg. Das war jetzt endlich Motorradfahren in seiner entspannten Form! Aufrechte Sitzposition, die Hände entlastet, der Rücken ausbalanciert – kultiviertes Fahren.

Wachsende Zuneigung

Und dann kam der legendäre «Summer of '06», der Beginn einer grossen Liebe in Etappen. Die erste kam mit einem folgenschweren Tipp. Wir standen drei Wochen vor einer Töfftour in die slowenischen Berge. Die Gattin war zwar zufrieden mit der R 1100 R, mehr aber auch nicht. Da ich schon mehrmals eine GS gefahren war, empfahl ich ihr die GS für eine Probefahrt. Was kurz vor der Reise auch geschah. Und geschehen war es damit auch um die R 1100 R. Meine Frau war so angetan von der GS, dass die Maschine kurz vor dem Start in die Ferien noch bestellt werden musste.

Ein unternehmerisch denkender Töffhändler – «Geht nicht, gibt's nicht!» – überstimmte seine Verkäufer. Der legendäre Kurt Mader sorgte dafür, dass pünktlich, kurz vor der Abfahrt, die erste GS in unserer Garage stand. Bald folgte die zweite Maschine für mich selbst, und seither ist die BMW in verschiedenen Modelljahrgängen so etwas wie die gemeinsame Liebe unseres Lebens.

Auch wenn die Zuneigung nicht sofort gross war: Denn gross war zunächst vor allem die Maschine und für eine Frau mit gestreckten 1,72 Metern nicht einfach zu zähmen. Sitzhöhe

Wer denkt, eine GS lenke man mit dem Lenker, liegt ziemlich falsch.

fast 800 Millimeter, getankte 250 Kilo schwer, das liess beim Manövrieren nicht viel Spielraum. Aber nach einem ersten Abwurf in den Wäldern Nordsloweniens drängten immer stärker die Vorzüge anstelle der Macken in den Vordergrund. Ich hatte mich nach dem hochgetunten Vierzylinder an den traktorigen Boxer gewöhnt, und meine Frau lernte die Dimensionen der GS zu meistern und die Stärken zu lieben.

Und Stärken hat die BMW R 1200 GS reichlich. Sie ist erstaunlich handlich, sie verzeiht fast alle Fahrfehler, sie ist gutmütig, kann aber auch zulangen. Ihr rauer Boxermotor ist vielleicht nichts für Ästheten, aber er hält und hält und hält. Aber was wohl das Wichtigste ist: Sie hat ein Fahrwerk, das von Beginn weg zu den Besten in der Szene gehörte und mit jedem Modell noch besser wurde.

Wer denkt, eine GS lenke man mit dem Lenker, liegt ziemlich falsch. Eigentlich steuert man sie mit dem Allerwertesten. Sie spricht auf jede Bewegung sofort an, neigt sich entspannt in die Kurve, stellt sich ohne Zicken wieder auf. Stoisch fährt sie ihren Weg, ohne lästiges

Lenkerschlagen, Schlingern oder Stottern. Gelände-Unebenheiten schlucken Fahrwerk und vor allem der geniale Telelever, diese BMW-eigene Aufhängung des Vorderrads.

Es ist diese spielerische Leichtigkeit eines stattlichen Brockens in Kombination mit einem bedingungslosen Urvertrauen, das man ihr entgegenbringen kann, welches die GS in den letzten vierzig Jahren zum mit Abstand wich-



Ewige Liebe: der Autor mit Frau und Töff.

tigsten Reisemotorrad gemacht hat. Die GS ist ein Long- und Bestseller, regelmässig steht das Motorrad an der Spitze der Verkaufszahlen. Daran kann auch ein Preis, der deutlich über den meisten vergleichbaren Modellen liegt, nichts ändern. Und die Konkurrenz ist mittlerweile gross. KTM, Ducati, Yamaha, Honda oder auch Triumph bieten Reisemaschinen in hoher Qualität und verschiedenen Ausprägungen an. Aber am Ende kann es nur einen Liebling der Massen geben.

Begeisterung seit zwanzig Jahren

Die BMW R 1200 GS begleitet uns jetzt seit bald zwanzig Jahren. Meist standen gleich zwei in der Garage. Sie haben uns von Nordschottland bis nach Rumänien, von Portugal bis nach Litauen begleitet. Sie haben uns über den Balkan getragen, das Périgord oder die Basilicata entdecken lassen, sie hatten die Nordsee vor den langen, charakteristischen Nasen, standen paarweise vor den Cliffs of Moher und zirkelten über die schmalen Weinstrassen der Toscana. Sie gingen mit uns durch die Hitze Zentralspaniens und durch die Regenwände in der Wachau. Und sie haben uns (fast) nie im Stich gelassen.

Mit den Jahren wurden die GS mit Gimmicks aufgepeppt, mit elektronischer Unterstützung wie Berganfahrhilfe, Tempomat, Kurven-ABS, Antischlupfregelung, und bei der neusten Modellreihe, der neuen BMW R 1300 GS gibt es sogar einen Radar-Abstandhalter. Viel wichtiger ist aber: Über all die Modelle und Jahre ist dieses unglaubliche, fast schwerelose Gleiten durch die Kurven, dieser Tanz über Hügel und Pässe, geblieben. Ein starkes Gefühl, das einen nicht mehr loslässt.

Sportiver, schlanker, jünger: die neue BMW R 1300 GS

Die jüngste Generation der legendären BMW R 1300 GS wurde in den letzten Monaten von der Motorradgilde auf Herz und Nieren geprüft – und für sehr gut befunden. Die 1300er ist jünger, sportiver, schlanker und hat noch mehr elektronische Helferlein.

Fährt man sie selber, erstaunt erst einmal die brachiale Kraft, die der völlig neu konzipierte Boxer entfaltet. Die neue GS spricht deutlich spontaner an als das Vorgängermodell, aber vor allem beeindruckt das unglaubliche Drehmoment von über 150 Newtonmeter. Egal, ob im vierten oder im sechsten Gang, die Beschleunigungswerte sind hervorragend. Dazu behält die Maschine die seidenweiche Ansprache, das tadellose Kurvenverhalten und die spielerische Agilität.

Die Fahrwerkseinstellungen lassen sich noch feiner justieren. Etwas gewöhnungsbedürftig: Praktisch alle Einstellungen (inkl. Sitz- und Griffheizung) müssen nun über das elektronische Steuerungsrad verändert werden. Das Magazin *Motorrad* hat beim ersten grossen Kräftemessen mit den grössten Konkurrenten (Ducati Multistrada V4 Grand Tour und KTM 1290 Super Adventure S) die neue GS klar wieder auf den ersten Platz gesetzt.

Der Basispreis der R 1300 GS liegt bei 19 700 Franken. Sie wird in verschiedenen Konfigurationen ausgeliefert und mit mehreren Packages abgerundet. In den erhältlichen Paketen sind je nachdem Annehmlichkeiten wie Sitzheizung, Navigationssystem, Hauptständer, Kurvenlicht, Kreuzspeichenräder oder eine Diebstahlwarnanlage enthalten. Voll ausgestattet und zusammen mit dem Koffersystem steigt der Preis dann auf deutlich über 25 000 Franken.

www.bmw-motorrad.ch



Neu konzipierter Boxermotor: die neue BMW R 1300 GS.

«Darunter leidet die Freiheit»

Der frühere Nationalrat Walter Wobmann (SVP) ist «der Töfffahrer der Nation». Ein Gespräch über Verbote, Lärm und Lebensqualität.

David Schnapp

Weltwoche: Walter Wobmann, Sie sind seit kurzem Alt-Nationalrat. Womit beschäftigen Sie sich jetzt?

Walter Wobmann: Seit meinem Rücktritt im Dezember 2023 befinde ich mich in einer Übergangszeit. Ich lege einige bestehende Mandate ab und habe viele Anfragen von verschiedenen Organisationen für neue Engagements. Eine grosse Aufgabe bleibt für mich das Präsidium des Landesverbands Swiss Moto: Wir machen uns fit für die Zukunft. Die Verkehrspolitik bleibt eines meiner Lieblingsthemen. Ich habe sie immer als zentralen Punkt meiner Arbeit angesehen. Zudem bin ich mit der Volksinitiative zur Wahrung der Neutralität beschäftigt.

Weltwoche: Welche verkehrspolitischen Fragen stehen an?

Wobmann: Ich bin froh, dass ich als Mitglied der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (Urek) sowie der Verkehrskommission dazu beitragen konnte, die Finanzierung des Nationalstrassenfonds (NAF) und den Kompromiss für die Revision des Strassenverkehrsgesetzes auf den Weg zu bringen. Trotzdem bleibt die Verdrängung des Privatverkehrs ein akutes Problem.

Weltwoche: Was meinen Sie damit?

Wobmann: In den Städten ist dies in vollem Gange. Anfänglich wurde ich belächelt, weil ich davor gewarnt habe. In Zürich, Basel, Bern oder Genf will man keinen Verkehr mehr. Wurde zu Beginn noch der Umweltschutz als Argument vorgebracht, geht es heute um etwas Grundsätzliches. Mit dem Rückbau von Fahrspuren, dem Abbau von Parkplätzen oder mit Tempo 30 geht man gegen jede Art von Autoverkehr vor. Das betrifft E-Fahrzeuge genau gleich wie Benzin- oder Dieselmodelle, und es zeigt, dass es eben nicht um Ökologie, sondern um Ideologie geht.

Weltwoche: Ist es nicht ein Verdienst der linken Regierungen, die Lebensqualität in den Städten stark verbessert zu haben?

Wobmann: Mich stört, dass man versucht, das Gesellschafts- und Wirtschaftsleben staatlich einzuschränken. Wenn der Handwerker seine Arbeit nicht mehr machen kann, verbessert das nicht die Lebensqualität. Mit Velo und Leiterwä-

geli kommt kein Schreiner oder Sanitär zu den Kunden. Darunter leidet am Ende die Freiheit, und dies stand immer im Zentrum meines politischen Handelns.

Weltwoche: Inwiefern sehen Sie die Freiheit in Gefahr?

Wobmann: Mir scheint es, dass man versucht, ein neues, sozialistisches System zu etablieren, in welchem den Bürgern viele Bereiche des Lebens vorgeschrieben werden: Was sie essen sol-

«Mir ist alles recht, was jemand freiwillig macht. Gegen alles andere müssen wir uns wehren.»

len, wie sie sich bewegen und leben sollen. Mir ist alles recht, was jemand freiwillig macht. Gegen alles andere müssen wir uns wehren.

Weltwoche: In Deutschland gibt es Bestrebungen, Motorräder, die lauter als 90 Dezibel sind, zu verbieten. Besteht die Gefahr auch bei uns?

Wobmann: Es gab Vorstösse der Aargauer SP-Nationalrätin Gabriela Suter, die eigentlich gegen alles ist, was einen Motor hat. Wir konn-

ten in den Kommissionen ihre Argumente entkräften. Man kann nicht ein nach allen herrschenden Regeln immatrikulierte und zugelassenes Fahrzeug einfach nachträglich für illegal erklären oder für bestimmte Strecken – wie das etwa in Südtirol der Fall ist – sperren. Das ist gegen unsere Verfassung.

Weltwoche: Ist es nicht legitim, die Menschen vor Lärm schützen zu wollen?

Wobmann: Natürlich, aber die Frage ist letztlich, was Lärm überhaupt ist. Für die einen ist Musik mit bis zu 120 Dezibel an einem Konzert Lärm, für andere eben nicht. Auch wenn ich bei einem Rennen der Moto GP zuschaue, empfinde ich das nicht als Lärm. Andererseits verstehe ich, dass einen der Verkehr stört, wenn man an einer stark befahrenen Strasse wohnt. Wir rufen auch unsere Leute dazu auf, Rücksicht zu nehmen. Wir appellieren an die Vernunft, machen Lärmkampagnen, und die Fahrzeuge werden sowieso immer leiser. Auspuffklappen gibt es mittlerweile nicht mehr, diese Entwicklung läuft. Aber als Verband Swiss Moto sind wir gegen Verbote für Fahrzeuge, die bisher legal waren.

Weltwoche: Lärmdiskussionen scheinen der politischen Konjunktur zu folgen. Über Fluglärm etwa spricht heute niemand mehr ...

Wobmann: Heute sind Elektroautos fast lautlos unterwegs, aber es gibt Leute, die sich immer noch durch die Abrollgeräusche der Reifen gestört fühlen. Der Fluglärm ist vielleicht etwas aus dem Fokus geraten, aber er wird wieder aktuell, wenn es in Zürich um die Pistenverlängerungen geht. Mit der Ausdehnung der Nachtruhe wird auch bei diesem Thema versucht, die Bewegungsfreiheit einzuschränken. Vom Bundesrat wurde ich in die beratende, ausserparlamentarische Kommission für Lärm berufen. Wir behandeln alle Lärmthemen von Eisenbahnen bis zur Baustelle. Ich bin sehr gespannt auf die Diskussionen.

Weltwoche: Wird in der Politik zwischen gutem und schlechtem Lärm unterschieden?

Wobmann: Das ist hundertprozentig so. Von Links-Grün habe ich noch nie gehört, dass der Eisenbahnlärm ein Problem sein könnte. Das heisst aber nicht, dass ich etwas gegen die Eisen-

Verband der Töfffahrer

Der Verband Swiss Moto (früher FMS) vertritt die Interessen der Schweizer Motorradfahrer. Als Mitglied von Swiss Olympic und des internationalen Verbands FIM ist Swiss Moto berechtigt, offizielle Rennen durchzuführen und Rennlizenzen auszustellen. Als erster Verband weltweit hat Swiss Moto beispielsweise auch Regeln für die Durchführung von Rennen mit Elektro-Motorrädern aufgestellt. Daneben beschäftigt sich der Verband mit Fragen der Verkehrspolitik und -sicherheit oder veranstaltet Tourenwettbewerbe oder Passfahrten für Amateurfahrer.

bahn habe. Auch ein lautes Windrad ist trotz seiner enormen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt kein Problem, aber ein Töffmotor schon. Es geht gar nicht um den Lärm, sondern um Ideologie.

Weltwoche: Der Ehrlichkeit halber muss man sagen, dass es manche Motorradfahrer gerne übertreiben. Woher kommt diese Lust am Krach?

Wobmann: Wenn jemand illegale Teile an seinem Fahrzeug anbringt und übertriebenen Lärm macht, soll die Polizei einschreiten. Das ist völlig in Ordnung. Es gibt sicher Leute, die übertreiben. Aber das Thema erledigt sich von selbst.

Weltwoche: Wie sehen Sie eigentlich die Entwicklung hin zu neuen Antriebstechnologien?

Wobmann: Ich bin und war immer schon offen für jede Art von Technologie. Man spricht bei uns oft etwas einseitig nur über den Elektroantrieb, aber auch synthetische Kraftstoffe sind in der Entwicklung. Wasserstoffeinspritzung in Verbrennungsmotoren wiederum ist ein grosses Thema bei japanischen Autos. Es wird viel geforscht, und je nach Einsatzbereich gibt es gut und weniger gut geeignete Technologien.

Weltwoche: Elektromotorräder sind anders als E-Autos noch nicht stark im Trend. Woran liegt das?

Wobmann: Die Entwicklung läuft bei Auto und Töff in verschiedenen Richtungen. Bei den Autos hat man mit teuren Modellen begonnen und hat sich schrittweise in den Massenmarkt bewegt. Bei den Motorrädern hat man mit

«Von Links-Grün habe ich noch nie gehört, dass der Eisenbahnlärm ein Problem sein könnte.»

Rollern angefangen, die Entwicklung hin zu grossen Maschinen steht aber etwas an. Meine Überzeugung ist, dass wir offen sein müssen, um am richtigen Ort das Richtige einsetzen zu können. Ich bin nur gegen diesen Verbotswahn.

Weltwoche: Was gibt Ihnen persönlich das Motorradfahren, was macht es einzigartig?

Wobmann: Die Kombination aus Lebensgefühl, Freiheit, Geschwindigkeit, Technik und Kameradschaft macht für mich den besonderen Reiz aus. Und mir ist der soziale Aspekt ganz wichtig. Ich war immer überzeugt, dass wir Töfffahrer ein Vorbild für die Gesellschaft sind: Es spielt keine Rolle, wer du bist, was du machst oder woher du kommst. Man versteht sich instinktiv und sofort als Gemeinschaft, wenn jemand mit einem Helm unter dem Arm in eine Beiz kommt und sich an einen Tisch mit anderen Motorradfahrern setzt.

Weltwoche: Worin besteht aus Ihrer Sicht der Reiz des Rennsports?

Wobmann: Das eben beschriebene Gefühl potenziert sich um den Faktor zehn. Leute aus verschiedenen Nationen kommen zusammen, um einen Sport zu feiern, der sehr speziell ist. Dabei spielt die Herkunft keine Rolle. Wenn ich mit 200 000 Menschen am Sachsenring stehe, um ein Rennen zu sehen, sind das ganz grosse Emotionen. In jungen Jahren bin ich selber Rennen gefahren – Moto-Cross und Strassenrennen (Honda Cup). Am Ende habe ich mich aber für einen normalen Job entschieden. (Lacht)

Weltwoche: Mussten Sie je mit Verletzungen umgehen?

Wobmann: Es gab Stürze, aber nie schlimme Verletzungen oder Brüche. Es bleibt immer ein Restrisiko – bei Velo-, Ski-, Auto- oder Motorradrennen. Aber man hat viel gelernt, die Fahrzeuge und Strecken sind heute viel sicherer.

Weltwoche: Warum sind wir von Geschwindigkeit so fasziniert?

Wobmann: Die Faszination, sich unter Adrenalin im Grenzbereich zu bewegen, ihn auszuloten und zu beherrschen, ist etwas Ur-menschliches. Die Abfahrtsrennen im Skisport haben schliesslich höhere Einschaltquoten als Slalomrennen. Das ist etwas, was uns fesselt. Es gibt auch im Motorradsport verschiedene Disziplinen. Im Trial beispielsweise sieht man Geschicklichkeitsakrobaten unglaubliche Dinge anstellen. Aber das hat nicht dieselbe Anziehungskraft wie Strassenrennen.



«Wir sind ein Vorbild für die Gesellschaft»: Verkehrspolitiker Wobmann.

Ein Motorrad, viele Welten

Mal voll reisefreudig, mal sportlich-exklusiv: Ducati bietet mit der Multistrada V4 S Grand Tour und dem Schwestermodell V4 RS auf einer gemeinsamen Basis schier endlose Möglichkeiten.

David Schnapp

Im Jahr 2003 lieferte der legendäre italienische Motorradhersteller Ducati den ersten Kunden seine neu entwickelte Reisemaschine Multistrada 1000 DS aus. Allein wegen der schlichten Poesie der Typenbezeichnung musste man die fünfte Baureihe der Spezialisten aus Bologna mögen. Vielmehr aber noch hat die Multistrada Ducati verändert wie kaum ein anderes Modell in der Geschichte des 1926 gegründeten Unternehmens.

Die vielseitige Maschine wurde zum Flaggschiff von Ducati, und 2023 konnten zwanzig Jahre Multistrada gefeiert werden: «Zwanzig Jahre Emotion und Innovation», wie es bei – Ducati heisst. Denn die Multistrada diene dem Hersteller immer auch als eine Art Schaukasten der Möglichkeiten. Die Multistrada war beispielsweise die erste Ducati überhaupt mit verstellbaren Fahrmodi. Eine Innovation, welche

Heute ist die Multistrada ein aussergewöhnliches Motorrad mit überraschend vielen Möglichkeiten.

«die Standards der Motorradindustrie neu definiert hat», wie es in einer Mitteilung heisst. Und mit dem Sicherheitssystem, das die Maschine mit einer speziellen Airbag-Jacke verbinden konnte, entwickelten die Italiener eine innovative Weltneuheit. Heute, rund 150 000 verkaufte Motorräder seit der Einführung, ist die Multistrada, so kann man es einfach zusammenfassen, ein aussergewöhnliches Motorrad mit überraschend vielen Möglichkeiten.

So gibt es seit diesem Jahr eine Multistrada V4 S Grand Tour, dies ist so etwas wie die ultimative Reisemaschine aus Bologna mit ausgeprägten Fähigkeiten, was Komfort und Sicherheit angeht. Das Modell mit Vollausstattung und einer exklusiven Grand-Tour-Lackierung basiert auf dem S-Modell und ist serienmässig mit einem Radarsystem mit adaptiver Geschwindigkeitsregelung (ACC) sowie Blind Spot Detection (BSD) ausgestattet, wie es bei Automobilen bereits weit verbreitet ist. Überführungsabschnitte auf Autobahnen



Das Beste aus verschiedenen Welten: die Ducati Multistrade V4 S Grand Tour.

werden damit sehr viel angenehmer und natürlich sicherer. Auch eine Reifendruckkontrolle sowie zusätzliche LED-Leuchten für bessere Sicht bei Nacht und Nebel gehören zur Grundausstattung des reisefreudigen Töffs made in Italy.

Herzstück der Kultiviertheit

Erste Fahrberichte beschreiben die Multistrada V4 S Grand Tour euphorisch. «Das grossartige Fahrwerk schafft den Spagat zwischen dem Gleiten auf einer Wolke und sportlich straffer Fahrmaschine wie kaum ein anderes Produkt am Markt», finden die Kollegen von *1000PS.ch* beispielsweise. Hoher Komfort, herausragende Ergonomie und akkurat arbeitende Luxus-Fea-

tures werden dem Reisetöff ausserdem an positiven Eigenschaften zugeschrieben.

Herzstück neuerer Multistradas ist der fantastische, kultivierte V4-Motor, der 2021 für die Baureihe eingeführt wurde. Er garantiert, ganz im Sinne des maximalen Reisekomforts, eine besonders lineare Drehmomentkurve sowie ein sanftes und gleichzeitig progressives Ansprechverhalten bei allen Geschwindigkeiten. Ein interessanter Aspekt ist hierbei ausserdem, dass die Multistrada sehr lange Wartungsintervalle hat. Erst nach 60 000 Kilometern müssen die Ventile überprüft werden, was auch für lange Fahrten Vertrauen schafft.

Die Kraft des hochentwickelten Antriebsstrangs und ein Gesamtgewicht von ledig-

lich knapp 235 Kilogramm sorgen bei der Reise-Ducati zudem für eine hervorragende Mischung aus Leistung und Leichtigkeit. Dabei wird die Grand Tour komplett mit Seitenkoffern – in derselben Sonderlackierung gefertigt wie das Motorrad selbst – sowie einem zentralen Ständer ausgeliefert. Dieser macht das Beladen einfacher und sicherer, wenn man die Koffer entfernen oder anbringen sowie schliesslich be- und entladen möchte.

Auf der Reise wird man auf der Multistrada von einem semiaktiven Fahrwerkskontrollsystem namens Ducati Skyhook Suspension (DSS) verwöhnt. Dadurch ist die Maschine

Denn angetrieben wird sie von einem Aggregat, das als «Desmosedici Stradale» in der Panigale V4 gewissermassen Weltruhm erlangt hat. «Wir wollten von Anfang an einen Vierzylinder, aber wir wussten, dass es ein V4 mit einem völlig neuen Leistungsprofil werden würde – obwohl er viele Eigenschaften vom Desmosedici Stradale übernommen hat», sagt Ducati-Motorenentwickler Stefano Fantoni über die Entwicklung der Multistrada mit dem besonderen Aggregat. Der 1103 Kubikzentimeter grosse Motor leistet maximal 180 PS, erst bei 13 500 Umdrehungen setzt ein Drehzahlbegrenzer ein. Entscheidende Faktoren der

wenn die eigens entwickelte Auspuffanlage mit Akrapovic-Schalldämpfer die akustischen Möglichkeiten aufzeigt. Es ist, wie man sagt, eine faszinierende Spreizung, welche dieser Motor ermöglicht und die selbst in der Multistrada-Tradition einmalig ist.

Die Optik des jüngsten Familienmitglieds ist zudem ebenso exklusiv wie die spezielle Abstimmung des Motors. Das schlanke Heck wurde extra für die RS neu entwickelt, hergestellt wird jedes Modell als Teil einer nummerierten Serie, wobei die jeweilige Nummer als Plakette auf der Lenkerklemmung angebracht ist. Viele weitere Details unterstreichen den besonderen Charakter des sportlichen Tourers: Dazu gehört der Einsatz aussergewöhnlicher Materialien, etwa bei dem leichten Titan-Heckrahmen, dem Heck selbst, das aus Technopolymer gefertigt wird, oder den geschmiedeten Aluminiumfelgen von Marchesini.

«Choose it all» (nimm alles) beschreibt die Ducati-Werbung die exklusive Maschine in aller Kürze. Wer will, kann selbstverständlich

«Wir wussten, dass es ein V4 mit einem völlig neuen Leistungsprofil werden würde.»

Koffer an die Multistrada V4 RS montieren und damit auf grosse Tour gehen. Andererseits kann auch die Rennstrecke das Ziel sein. Sogar ein spezielles Performance-Öl ist für die Trockenkupplung erhältlich. Es erhöht die Leistung und wurde in der Zusammenarbeit von Ducati-Rennsportabteilung und Shell für die Superbike-WM und den Moto GP entwickelt.

Exklusiv – auch beim Preis

In der variantenreichen Welt der Multistrada, die seit 2003 um immer wieder neue Möglichkeiten bereichert wurde, nimmt die V4 RS eine Sonderstellung ein und markiert den vorläufigen Höhepunkt dieser Entwicklung. Das Motorrad mit Carbon-Elementen und ausgeklügelter Elektronik vereint aussergewöhnliche Leistungsfähigkeit mit besonderer Exklusivität. Dazu gehört auch der Preis, in der Grundausstattung kostet die dynamische Tourenmaschine in der Lackierung Iceberg White und inklusive Front- und Heckradar immerhin 37 990 Franken. Wer noch einige Extras wie einen speziellen Racing-Auspuff, einen hinteren Kotflügel aus Kohlefaser oder einen mittleren Ständer hinzufügt, überschreitet schnell die Marke von 42 000 Franken. Aber schliesslich wurde sie auch «entworfen, um aufzufallen», und das ist – ebenso wie die traditionelle Vielseitigkeit der Multistradas – eine Eigenschaft, welche eine Ducati immer schon zu etwas Besonderem gemacht hat.

www.ducati.com/ch



Besondere Mischung: auf der Rennstrecke mit der Multistrada V4 RS.

in der Lage, die Gabel- und Stossdämpferhydraulik laufend an die Fahrbedingungen anzupassen, und gleichzeitig wird erstmals die Funktion «Autolevelling» integriert. Die automatische Niveauregulierung passt das Motorrad automatisch an die verschiedenen Beladungszustände an und bringt den Sitz auf die ideale Höhe über dem Boden. Insgesamt ist die Multistrada V4 S Grand Tour ein ebenso stilvolles wie komfortables Reisezweirad, das Erste-Klasse-Komfort auf zwei Rädern in eleganter Form ermöglicht und zu einem Grundpreis von 27 990 Franken zu haben ist.

Nochmals ganz andere Möglichkeiten bietet dagegen die Multistrada V4 RS, so etwas wie die wilde Schwester der V4 S Grand Tour.

Rennsporttechnik sind eine Trockenkupplung sowie die sogenannte desmodromische Ventilsteuerung.

Ganz in der Multistrada-Tradition, in der immer schon das Beste aus verschiedenen Welten zusammengebracht wurde, bietet auch die V4 RS eine besondere Mischung herausragender Fähigkeiten. Technische Lösungen aus dem Rennsport kommen zusammen mit einer für die Multistrada typischen Laufruhe und entspannten Fahrbarkeit.

Titan und Aluminium

Bei niedrigen Drehzahlen erfolgt die Leistungsentfaltung flüssig und gleichmässig. Mehr Emotionen gibt es bei mehr Umdrehungen,



Kein Baum, kaum Grün, so weit das Auge reicht: mit dem Motorrad durch Island.

Feuer im Eis

Feuer, Erde, Wasser, Luft: Island ist für Töfffahrer ein unvollendetes Sehnsuchtsland mit Beziehungen zur Unterwelt und 14 000 Kilometern Schotterpisten.

Michael Kutschke



Da ist er also, der Moment, auf den ich seit Wochen hingefiebert habe. Eine traumhafte Kulisse mit idyllischen Fjorden, glasklaren Seen und schroffen Felsformationen taucht aus dem Arktischen Ozean auf. Island, die herb-schöne Insel am nördlichen Polarkreis, zieht mich sofort in ihren Bann. Was für ein Land am Rande Europas – wild, rau, einzigartig, monumental. Sattgrüne Wiesenlandschaften und umbrandete Küstenfelsen ziehen unter den Tragflächen vorbei. Imposante Wolkentürme tauchen die Insel in ein betörendes Lichtspiel. Zwischen schwarzen, schroffen Bergmassiven zeigen sich mäandernde Flüsse, von einer Farbe, als

wäre einem Bergtroll die Milchkanne umgekippt... Dazu endlose Weiten – kein Baum, kaum Grün, so weit das Auge reicht. Island ist bis auf den grünen Küstenstreifen so wüst und leer, so steinig und schwefelig, dass dort die Nasa für die Mondlandung trainieren liess.

Dann geht es minutenlang im Sinkflug über den Vatnajökull-Gletscher, mit 8300 Quadratkilometern der grösste Gletscher Europas und der drittgrösste der Welt. Ohne auch nur einen Kilometer auf meiner ersten Motorradtour im hohen Norden gemacht zu haben, bekomme ich mit, dass hier selbst das Wetter den Extremen frönt: Urplötzlich schütteln heftige Turbulenzen den Flieger, dann setzt schlagartig

ein Platzregen ein, es ist nichts mehr zu sehen, ausser Grau.

Es gibt kein schlechtes Wetter

Nur zwanzig Kilometer südwestlich von Reykjavík fängt es an zu regnen. Wir sind unterwegs zur Halbinsel Reykjanes. Gestern habe ich die Teilnehmer der Edelweiss-Tour «Fire and Ice» getroffen, und wir sind bei strahlendem Sonnenschein und 21 Grad noch etwas durch die Strassen von Reykjavík gestreift. Nun meldet der Bordcomputer gerade mal sechs Grad Lufttemperatur. Aber ich bin für das subarktische Klima bestens gewappnet: Wasserdichte Texti-

Wasserdichte Textilien und sogar eine elektrisch beheizbare Weste halten mich trocken.

lien und sogar eine elektrisch beheizbare Weste halten mich trocken und mollig warm. Darum heisst es für mich jetzt einfach nur noch geniessen, egal, was kommt, egal, welches Wetter mich erwartet. Meine Abneigung gegen Nässe und Kälte ist eines – meine unbändige Neugier auf Unentdecktes und meine Vorliebe für Off-road-Abenteuer abseits der Zivilisation etwas anderes. Und Island hat davon jede Menge zu bieten, zum Beispiel Schotterpisten aller Schwierigkeitsgrade – etwa 14 000 Kilometer der Inselstrassen sind nicht asphaltiert.

180 Kilometer Einsamkeit

Dreissig Minuten später: Der Regen hat aufgehört. Jetzt treibt ein eiskalter Wind fette Wolken tief über unseren Helmen dahin. Da! Inmitten der unwirklichen Mondlandschaft aus Lavagestein taucht sie plötzlich auf, die «Brücke zwischen den Kontinenten». Wir werden zu Reisenden zwischen Europa und Amerika. Denn hier treffen die Kontinentalplatten aufeinander, beziehungsweise sie driften auseinander, und zwar zwei Zentimeter pro Jahr. Kein Land auf der Welt liegt auf so bewegtem Untergrund. Die ganze Insel wird von einer riesigen unterirdischen Magmablase getragen.

Der nächste Morgen beginnt mit Nieselregen aus strukturlosem Himmel. Wir stehen an der N1 in Selfoss, füllen die Tanks und fiebern unserer ersten längeren Pistenetappe entgegen. Die Stadt liegt an der weitgehend asphaltierten Ringstrasse N1, auf der man die Insel bequem umrunden könnte. Das Edelweiss-Roadbook hat Besseres in petto. Denn richtig spannend wird Island auf den abenteuerlichen Pisten im zentralen Hochland. Und deshalb biegen wir gleich nach dem Tankstopp auf die Hochlandpiste 35, die Kjölur-Route, ab. Und da gibt es nur wenige Möglichkeiten zu tanken. Inzwischen hat das Wetter mal wieder gewechselt – wir haben jetzt blauen Himmel. Man erlebt hier praktisch alle heimischen Jahreszeiten im



Stille und Kargheit: Island gilt als wasserreichstes Land Europas.

Zeitraffer: Sonne und Wolken, blauer Himmel, jede Menge Regen ... Sturm, Nebel und Temperaturen im Bereich von mittleren einstelligen bis über 20 Grad. All das mehrmals am Tag und jeden Tag aufs Neue.

Wir haben Glück, dass sich der Nebel verzogen hat, denn die Piste 35 ist eine der bekanntesten isländischen Transversalen: 180 Kilometer Einsamkeit auf einer Schotterpiste warten. Und die erfüllt nicht etwa nur Enduristen-Sehnsüchte nach losem Untergrund, hier sind auch einige der berühmtesten Sehenswürdigkeiten Islands zu sehen: Geysire, heiße Quellen und Wasserfälle. Weit schweift mein Blick über tiefschwarzen Grafit, der von einem sattgrünen Moostepich überzogen ist. Eine Komposition zwischen Harmonie und Dramatik, wie sie für Island typisch ist, tut sich auf: Die vielfältigen Grünschattierungen werden plötzlich von einem breiten Wasserlauf durchbrochen. Der Fluss Hvítá fließt hier in weitläufigen Kurven in ein Kaskadenbecken. Dann stürzen die Wassermassen mit lautem Donnerhall in zwei Stufen in eine 32 Meter tiefe Felsspalte.

Je länger wir fahren, umso karger und unwirklicher wird die Landschaft. Langsam klettern unsere Motorräder über die letzten Stufen eines mächtigen Lavafeldes, als sich vor uns das Hochland öffnet, die grösste Wüste Europas. Die *gravel road* verläuft zwischen den eisblauen Gletschern Langjökull und Hofsjökull hindurch. Die umrahmenden Berge sind mal tabakbraun, mal mausgrau bis tiefschwarz und bilden die natürliche Begrenzung der mächtigen Gletscher – was für ein Kontrast! Über Stunden genießen wir die vorbeiziehende und vegetationslose Wüstenlandschaft und die herrlichen Ausblicke auf diese so seltsam entrückte Welt.

Feuer, Erde, Wasser, Luft ...

Am Mittag tauchen endlich die heißen Quellen von Hveravellir auf. Halbzeit auf der Kjölur. Mit seinen rauchenden, heißen Dampfquellen und kochenden Bächen ist Hveravellir eines der schönsten geothermischen Gebiete der Welt. Ich genieße ein heißes Bad im Hotpot, am Horizont das ewige Eis und um mich herum blubbernde kleine Krater, die irgendwo im wüsten Gelände

Schwefel oder anderes Übelriechendes aus der Erdgeschichte nach oben bringen. Als am Ende der 300-Kilometer-Etappe vor Saudárkrúkur plötzlich üppige Vegetation das Helmvisier ausfüllt, kommt es mir vor, als hätten die Abgeschlossenheit und die majestätische Kargheit des

Am Mittag tauchen endlich die heißen Quellen von Hveravellir auf.

Hochlandes etwas in mir verändert. Wie elektrisiert inhaliere ich die herbe Frische des nahen Ozeans, die sich mit dem würzigen Aroma von saftigem Gras und dem Geruch der am Wegesrand weidenden Schafe und Kühe mischt. Die hinter uns liegende Stille und Kargheit, die unfassbare Vielfalt an Formen und Farben und die ständig wechselnden Eindrücke des Hochlandes stehen im krassen Gegensatz zu diesem Reichtum und der sattgrünen Fülle.

Nach sieben Fahrtagen bin ich schon wieder in Reykjavík – ein vorzeitiger und unfreiwilliger Ausstieg aus der Edelweiss-Tour –, mein Flie-



Loser Untergrund: Im Hochland gehören Wasserpassagen dazu.

ger wartet, Termine. Leider! Eigentlich habe ich von meinem hektischen 777-Kilometer-Alleingang ab Egilsstaðir nicht viel erwartet. Doch hier im Osten Islands, an der Ringstrasse N1, fallen die Berge steil ins Meer ab, und entsprechend kurvenreich ist die Strecke, denn die Strasse muss der Küstenlinie folgen. Ein Traum! Umso erstaunter bin ich, als ich hinter Höfn den Vatnajökull-Gletscher erreiche. In der Gegend von Skaftafell kann ich nicht mehr anders: Ich biege trotz Termindruck mehrmals von der Rundstrasse N1 ab. Schotterpisten führen nahe an den Fjallsjökull- und den Svinafjallsköll-Gletscher.

Es ist beeindruckend, vor so mächtigen Eismassen zu stehen. Und doch sind diese ins Meer kalbenden Gletscher nur Seitenarme vom riesigen Vatnajökull. Vielleicht das Schönste, was ich auf meiner verkürzten Reise an Natur habe sehen dürfen. Und doch nehme ich auch noch anderes mit nach Hause, zum Beispiel, worauf es beim Durchqueren von Wasserläufen mit dem Motorrad ankommt: nie an der schmalsten und damit tiefsten Stelle passieren. Niedriger Gang, langsame und konstante Ge-

schwindigkeit. Oder das beeindruckende Erlebnis mit dem Wal, dem ich bei Húsavík direkt ins Auge blicken konnte ...

Elemente einer Reise

Auch die blubbernden, blaugrauen, nach Schwefel stinkenden Schlammröhren und die Fontänen heißen Dampfes kurz hinter Reykjahlíð bringen mich ins Schwärmen – inmitten einer Landschaft, deren Farbenpalette von Weiss über Gelb, Beige, Orange bis zu kräftigem Rotbraun reicht. Und die Wüstenlandschaft, die ich noch gestern auf der Piste 901 durchquerte, hätte auch irgendwo im südlichen Afrika sein können. In Form von Sturm und rabiaten Böen erhebt sich als letztes Element meiner Reise die Luft: Winde von mehr als 100 km/h drohen die Triumph an der Tanke in Vík í Myrdal umzuwerfen. Auf Island ist eben die ganze Kraft der Erde erfahrbar. Im Guten wie im Schlechten. Das Eiland ist mein Sehnsuchtsland geworden. Ein Enduro-Paradies, menschenleer und wild. Island: Das ist Wellness für die Seele und lässt mir die Welt in neuem Licht erscheinen.

REISE-INFO

Reisezeit

Von Juni bis August ist es am wärmsten. Ein Problem können die häufigen Regenfälle und der fast ständige Wind sein.

Motorradfahren

Die Ringstrasse N1 ist weitgehend asphaltiert. Enduro-Fans kommen im Hochland auf Pisten aller Schwierigkeitsgrade auf ihre Kosten. Das Fahren abseits der Pisten ist verboten und wird bestraft.

Motorradreise

Edelweiss Bike Travel bietet die beschriebene Tour an (Edelweissbike.com). Sie geht kreuz und quer durchs Land und beinhaltet Offroad-Etappen.

Island mit dem eigenen Töff

Eine Fähre der Smyril Line verkehrt jede Woche zwischen Dänemark und Island.

Freiheitsfest in Chrom und Leder

Harley-Davidson feiert in Ungarn seinen 120. Geburtstag.

Der Anlass bot ein Feuerwerk an motorisierten Emotionen und überraschenden Begegnungen.

Florian Schwab



Verkörperung des Ur-Motorrads: Teilnehmerin der Jubiläumsfeier in Budapest.

Wenn Harley-Davidson ruft, dann kommen Zehntausende. Und wenn Harley-Davidson zum 120. Geburtstag nach Budapest ruft, dann kommen über 100 000 Töffbegeisterte aus aller Welt. Wer es sich zeitlich und geografisch erlauben konnte, reiste im vergangenen Juni natürlich auf der eigenen Harley an, die er oder sie während Jahren oder Jahrzehnten liebevoll individualisiert hat. Die alte Weisheit, wonach auf der ganzen Welt keine zwei ältere Harleys gleich sind, stellte auch hier ihre Gültigkeit unter Beweis. Es gab aber auch zahlreiche Teilnehmer aus anderen Weltgegenden, die per Flugzeug in die ungarische Hauptstadt kamen, um das rauschendste aller Harley-Feste zu feiern, in

Budapest

den Schatten gestellt höchstens von den Hauptfeierlichkeiten am Sitz des Unternehmens in Milwaukee, Wisconsin.

Die Metropole an der Donau erweist sich als würdiger Austragungsort. Bereits bei der Ankunft am Flughafen lassen die ungarischen

In der Ankunftshalle des Flughafens präsentiert sich ein Meer von orangenen Harley-Fahnen.

Gastgeber keinerlei Zweifel daran aufkommen, dass sie sich mindestens ebenso über den Anlass freuen wie die von nah und fern angereiste Harley-Davidson-Gemeinschaft. Die Ankunftshalle ist in ein Meer von orangefarbenen Flag-

gen mit Harley-Emblem und Jubiläumsschriftzug getaucht. Ein Motiv, das sich fortsetzt in grossen Teilen der Stadt.

Wir nehmen unsere Road Glide – in Baja Orange – in Empfang, die uns während des Festivals begleitet. Sie erweckt überall neugieriges Interesse. Aber unter hartgesottenen Harley-Fans auf Maschinen, die über Jahrzehnte die Patina ihres Besitzers angesetzt haben, kommt man sich auf so einem neuen Modell dennoch ein wenig wie ein Novize vor. Eine achtzigjährige Frau auf einem dreirädrigen Trike älteren Baujahres erzählt uns, dass sie so gut wie kein europäisches Harley-Happening verpasse.

Obwohl ein solcher Motorrad-Grossanlass sicherlich gewisse Komplikationen in Sachen



«Swiss Harley Days» 2022 in Lugano.

Verkehrsführung mit sich bringt, gibt es keine bösen Worte oder wütenden Blicke. Im Gegenteil: Ganz Budapest, vom Kind bis zum Greis, scheint sich zu freuen über die Gäste. Rasch wird klar, dass hier nicht einfach der Geburtstag einer Motorradmarke gewürdigt wird, sondern die Harley als eine Art Ur-Motorrad und das mit ihr verbundene Freiheitsversprechen auf zwei Rädern.

Das eigentliche Festgelände befindet sich im Budapester Puskás-Aréna-Park rund um Ungarns grösstes Fussballstadion: Stände mit Ess- und Trinkgelegenheiten, Biker-Shops und Läden für Accessoires und Bekleidung bestimmen das Bild. Abends vibriert das Areal zu Rockmusik. Klingende Namen wie Airbourne und Wolfmother sind aus Australien gekommen, Larkin Poe aus den USA, The Picture Books aus Deutschland sowie The Darkness und Glenn Hughes aus Grossbritannien – und natürlich die ungarischen Bands Edda Müvek und Pokolgép. Die Töffbegeisterung verbindet sich mit den rockigen Klängen zu einem ausgelassenen, fröhlichen Volksfest.

Vom Stargolie zum Harley-Dealer

Bei einem Abendessen erblicken wir in der Festivalmenge Christian Abbiati, den legendären früheren Torwart des AC Milan. Zwischen 1999 und 2016 stand er 380 Mal für die Mailänder im Goal. Wie sich herausstellt, ist der ehemalige Fussballer ein sehr engagiertes Mitglied der italienischen Harley-Szene. In Mailand betreibt er unter dem Namen Gate32 ein eigenes Harley-Davidson-Geschäft. Wie alle Besucher, mit denen wir gesprochen haben, ist Abbiati des Lobes voll für die gastgeberische Leistung der Ungarn. Er habe niemals mit so viel Gastfreundschaft gerechnet.

Wie bei solchen Zusammenkünften üblich, gibt es eine grosse Motorradparade. In diesem Fall rollen über 7000 Maschinen selbstbewusst durch die Budapester Innenstadt. Angeführt wird der Tross von Karen und Bill Davidson, zwei Urenkeln des Firmengründers William A. Davidson. Wir wechseln ein paar Worte mit Karen Davidson. Mit Tränen der Rührung

nimmt die freundliche Frau die zahlreichen Dankesbekundungen dafür entgegen, was das Werk ihrer Familie für die Motorradwelt bedeutet.

Den letzten Tag des Ungarnbesuchs wollen wir der stillen, besinnlichen Seite des Harley-Fahrens widmen. Wir entschliessen uns zu einer kleinen Ausfahrt ins Umland von Budapest. Es ist nun einmal so, dass sich die landschaftlichen Schönheiten wohl auf keine andere Weise besser erkunden lassen als auf einer Harley-Davidson. Der tiefe Bass des Motorensounds und die Vibrationen der Maschine auf dem Asphalt verstärken die optische Wirkung der Umgebung; eine solche Ausfahrt ist ein 360-Grad-Erlebnis für alle Sinne.

Als Ausflugsziel haben wir uns einen kleinen See ausgesucht. Unterwegs halten wir für eine kurze Pause in einem rustikalen Gasthof. Auch hier zieht die Harley-Davidson Road Glide alle

Blicke auf sich. Ein älterer Ungare mit einem langen weissen Bart setzt sich zu uns. In gut verständlichem Deutsch – der Mann hat einmal in Deutschland gearbeitet – erkundigt er sich nach unserer Herkunft und nach dem schönen Motorrad. Zu dem See, sagt er, sollten wir lieber nicht fahren. Da werde der Töff womöglich gestohlen.

Und so machen wir uns auf die Rückfahrt nach Budapest und auf den Rückflug in die Schweiz – um viele Begegnungen und um die Gewissheit reicher, dass man mit einer Harley-Davidson fast überall auf der Welt unter Freunden ist oder solche findet. Ein ähnliches Erlebnis versprechen, wenn auch auf etwas kleinerer Skala, die «Swiss Harley Days» im kommenden Sommer im Tessin.

Die «Swiss Harley Days» 2024 finden vom 5. bis 7. Juli zum siebten Mal in Lugano statt.

NEUHEITEN

Leistung und Komfort, Technologie und Stil



Road Glide 2024

Klassiker im frischen Look: Die neuste Road Glide und die Street Glide werden von einem Milwaukee-Eight-117-Motor mit 1923 cm³ Hubraum, 80 kW (109 PS) bei 5020 U/min und maximalem Drehmoment



Street Glide 2024

von 175 Nm bei 3500 U/min angetrieben. Sie sind stärker, leichter und dynamischer als die Vorgängermodelle. Die unverbindliche Preisempfehlung (UVP) beider Motorräder liegt bei jeweils Fr. 30 850.–.



CVO Road Glide ST 2024

Limitiertes zu 25 Jahre Custom Vehicle Operations: Rennsport-Fahrwerk plus Milwaukee-Eight 121 High Output mit 1977 cm³ Hubraum. Max. Drehmoment: 193 Nm bei 3750 Umdrehungen. Ab Fr. 45 000.–.



CVO Pan America 2024

Das neue Kraftbündel wird angetrieben von einem Revolution-Max-1250 Motor mit 1252 cm³ Hubraum, 112 kW (152 PS) bei 9000 U/min und max. Drehmoment von 128 Nm bei 6750 U/min. UVP: ab Fr. 25 900.–.

Fortschritt durch Technik

Die Weiterentwicklung der Suzuki GSX-S1000GX erfüllt den Anspruch vieler Töfffahrer, die bequem auf zwei Rädern reisen wollen und sich dabei auf ein dynamisches Vergnügen freuen.

David Schnapp

Die japanische Kult-Motorradmarke Suzuki erweitert mit der GSX-S1000GX ihr Angebot im Strassenbereich um ein innovatives Crossovermodell, das komfortable Touren ebenso möglich macht wie dynamische Passfahrten. Der Hersteller aus Hamamatsu an der Westküste der japanischen Hauptinsel positioniert die neue GX zwischen der Offroad-orientierten V-Strom 1050 und der Sporttouring-Maschine GSX-S1000GT und bezeichnet sie als «wohl modernstes und innovativstes Motorrad im aktuellen Portfolio».

Der Grund für diese realistische Selbsteinschätzung liegt in der Summe der zentralen Eigenschaften. Dazu gehört ein Leistungsvermögen auf «Superbike-Niveau», gepaart mit einer Fahrcharakteristik, die unter hohem Komfort schnell Vertrauen schafft. Schliesslich gehört fortschrittliche Elektronik bei Konnektivität und Assistenzsystemen zu den Qualitätsmerkmalen der Suzuki.

Unter der Bezeichnung «Suzuki Intelligent Ride System» (S.I.R.S.) hat die GSX-S1000GX eine Reihe neuer technischer Möglichkeiten an Bord, die erstmals bei einem Suzuki-Motorrad erhältlich sind. Mit S.I.R.S. kann der Fahrer die Performance der Maschine an die Fahrbahn-

Eine Messeinheit liefert laufend Daten über die Lage der Maschine im Raum.

bedingungen und den eigenen Stil anpassen, ein Kurven-ABS oder eine Traktionskontrolle, die abhängig von der jeweiligen Schräglage des Töffs den Schlupf regelt, erhöhen derweil die Sicherheit auf kurzen Ausfahrten oder langen Touren. Eine IMU-Messeinheit, die sechs verschiedene Achsen überwacht, liefert der innovativen Elektronik der Suzuki laufend Daten über die Position der Maschine im Raum, um so die Systeme ABS, Traktionskontrolle sowie die ebenfalls neue Niveauregulierung präzise steuern zu können.

Zum Fahrwerk der GSX-S1000GX gehören neue Federelemente mit einem verlängerten



Anpassung in Echtzeit: die Suzuki GSX-S1000GX in voller Fahrt.

Federweg sowie drei verschiedene Dämpfungsmodi. Sie passen verschiedene Parameter wie das Ansprechverhalten des Motors, die Traktionskontrolle sowie das Fahrwerk selbst an die jeweilige Situation an. Der Sportmodus beispielsweise verhindert bei zügiger Kurvenfahrt ein zu tiefes Eintauchen der Front, während die Komforteinstellung ein weiches Fahrverhalten, zum Beispiel für Autobahnabschnitte, erlaubt.

Sicher in jeder Situation

Darüber hinaus erkennt die adaptive Stabilitätskontrolle verschiedene Fahrbahn-

Seit 1962 gelten im Unternehmen drei grundlegenden Leitsätzen: Produkte mit hohem Mehrwert werden entwickelt, indem man den

Produkte mit hohem Mehrwert werden entwickelt, indem man den Kunden im Fokus hat.

Kunden im Fokus hat. Teamwork ist die Grundlage einer innovativen Firmenkultur. Und das Streben nach individueller Exzellenz soll durch ständige Verbesserung erreicht werden. Die drei Grundregeln beschreiben letztlich die

die schon ab 8500 Umdrehungen zur Verfügung steht, und einer ausgewogenen Abstimmung zwischen gleichmässiger Leistung und sportlicher Drehfreude. Auch bei der GSX-8R unterstützt das S.I.R.S. den Fahrer mit vernetzten Assistenzsystemen, und intelligente Hilfen wie die Traktionskontrolle am Hinterrad. Nützlich ist ausserdem die Schaltautomatik, die ohne Betätigung der Kupplung das Hochschalten unter Last beinahe ohne Zugkraftunterbrechung ermöglicht. Beim Herunterschalten ohne manuelle Kupplungs- betätigung arbeitet die Blipper-Funktion harmonisch mit der Kupplungsautomatik zu-



Dynamisch und gleichzeitig kontrolliert: die neue Suzuki GSX-8R.



Für Strassenfahrten bestens ausgerüstet: die Suzuki V-Strom 800.

situationen wie Asphalt oder Pflastersteine und passt das Fahrwerk in Echtzeit an die Situation an. Selbst verschiedene Beladungssituationen – etwa mit Gepäck oder Sozius – werden erkannt und mit Hilfe der elektronischen Hinterradaufhängung ausgeglichen. Durch die automatische Federvorspannung erhöht sich die Fahrstabilität, was in jeder Situation das Gefühl von Sicherheit und Komfort aufkommen lässt.

Zu den faszinierenden Aspekten der Technikoffensive bei der Suzuki GSX-S1000GX gehört die Art, wie die verschiedenen Systeme intelligent vernetzt sind. So kann das Smart TLR Control System im Sinne einer Vereinigung von Traktionskontrolle, Lift Limiter sowie Roll Torque Control dafür sorgen, dass man in jeder Schräglage und Situation sicher fährt. Das System passt die Leistung aufgrund der gerade erhobenen Daten zu Schräglage und Raddrehzahl an, womit ein Wegrutschen des Fahrzeugs in Kurven oder ein ungewolltes Anheben des Vorderrades verhindert werden können.

«Value packed products» lautet das Markenversprechen von Suzuki, womit der Nutzwert in den Vordergrund gestellt wird.

drei wichtigsten Ziele eines Unternehmens, bei denen es um das Produkt, die Entwicklung der Firma selbst sowie ihrer Mitarbeiter geht. Und diese tief in der japanischen Gesellschaftskultur verankerten Überzeugungen lassen sich, wenn man will, durchaus in den Produkten von Suzuki wiederfinden.

Neues Mittelklasse-Naked-Bike

Im Falle der GSX-S1000GX ist es ein Motorrad, das tatsächlich einen spürbaren Mehrwert in Sachen Komfort oder Sicherheit bietet. Etwas anders sieht es bei der Ende 2023 vorgestellten GSX-8R aus. Hier bietet Suzuki ein neues Sport-Bike in der Mittelklasse an, das als dynamische Schwester des Ende 2022 vorgestellten Naked-Bikes GSX-8S gesehen werden kann.

Die GSX-8R eignet sich dank ihrer Abstimmung für Fahranfänger (35 kW) ebenso wie für fortgeschrittene Biker. Grundlage dafür sind bewährte Suzuki-Komponenten wie der Parallel-Twin-Motor mit 776 Kubikzentimetern Hubraum, eine griffige Vier-Kolben-Bremsanlage sowie ein robuster Stahlrahmen. Mit einer Spitzenleistung von 85 PS,

sammen. In der Summe führt dies zu einer dynamischen und gleichzeitig kontrollierten Fahrcharakteristik.

Ein letztes Modell des aktuellen Suzuki-Portfolios, das eine nähere Betrachtung verdient, ist die V-Strom 800, welche das Angebot im erfolgreichen Mittelklasse-Adventure-Segment der Marke erweitert. Die V-Strom 800DE begeisterte im vergangenen Jahr Kunden und Töff-Experten. Während die Dual Explorer (DE) für den Offroad-Einsatz abgestimmt war, ist die neue V-Strom 800 für Strassenfahrten bestens ausgerüstet. So hat die 800DE ein offroadtauglicheres 21-Zoll-Vorderrad, bei der 800 sind es strassentauglichere 19 Zoll.

Mit diesem Töff hat Suzuki nun eine Reise-Enduro in der Mittelklasse im Portfolio: mit höchstem Komfort und ausreichender Leistung für ausgedehnte Touren auf Asphalt. Mit einem Parallel Twin mit 776 Kubikzentimetern, fortschrittlichen Assistenzsystemen und zu einem Preis von 10 895 Franken ist die V-Strom 800 ein Angebot in bester Suzuki-Tradition.

www.suzuki.ch

Emotionen und Software

Rainer Bächli gehört zu den bekanntesten Motorradhändlern der Schweiz.

Töfffahrer, sagt er, würden heute nach mehr Sicherheit und weniger Lärm verlangen.

David Schnapp

Nach den Corona-Jahren 2020 und 2021 war der Handel mit Motorrädern und auch Velos im Ausnahmezustand. Im Jahr 2021 wurde gemäss dem Statistikdienst Statista ein Allzeit-Höchststand von 56 000 Neuzulassungen registriert, 2022 waren es noch 48 800 Einträge. Auch im Handel mit Fahrrädern ist eine ähnliche Entwicklung zu beobachten. Aber was bedeutet diese Normalisierung für den Töffmarkt? Und wie entwickeln sich die Bedürfnisse der Motorradfahrer? Fährt man lieber Roller oder eine schwere Maschine? Und hat der Elektroantrieb in diesem Segment eine Zukunft?

Für eine umfassende Auslegeordnung fahren wir an einem Donnerstagmorgen nach Dietikon, wo Rainer Bächli und zuvor sein Vater seit über 55 Jahren Motorräder verkaufen. Als Harley-Spezialist wurde Bächli Anfang der 2000er Jahre europaweit bekannt: Seine «Customized Bikes» mit geraden Lenkern, dicken Reifen und aufwendigen Lackierungen setzten Trends.

«Ich hatte einfach Glück», sagt Bächli ganz ohne gespielte Bescheidenheit über seinen Aufstieg. Im Sommer 1997 kam er nach einem Lehr- und Wanderjahr in den Vereinigten Staaten von Amerika zurück in die Schweiz. In Los Angeles besuchte er eine Harley-Schule, «und als ich wieder da war, habe ich einfach die perfekte Welle erwischt. Mein Vater hatte mit dem Geschäft den Grundstein gelegt, und ich konnte lange oben bleiben, weil wir mit Umbauten und Motoren-Tuning über die Landesgrenzen hinaus den Nerv des Zeitgeists getroffen haben», beurteilt Rainer Bächli seinen Aufstieg.

Joggen in Lederschuh

Heute verlange der Zeitgeist allerdings nach anderen Angeboten, im Motorcycle Heaven in Dietikon bietet Bächli mittlerweile die ziemlich unterschiedlich ausgeprägten Marken BMW und Triumph an und ist dazu nach wie vor Spezialist für die Maschinen von Harley-Davidson. Was vor 25 Jahren noch als Statussymbol mit gesellschaftlicher Breitenwirkung galt, hat heute eine deutlich kleinere Nachfrage. «Wenn jemand jetzt auf ein umgebautes Motorrad sitzt, höre ich bald einmal: «Das ist ja unbequem.»»

Und wenn jemand frage, ob er mit einem 300er-Hinterreifen auf eine Tour über Alpenpässe gehen könne, antwortet Bächli ehrlich: «Dass kann man, aber es gibt bessere Lösungen.

Man kann auch mit rahmengenähten Lederschuh joggen gehen, aber es gibt geeignetere Schuhe dafür», sagt der Töffspezialist.

Gesellschaftliche Trends, das zeigt sich am Motorradmarkt exemplarisch, schlagen sich direkt in veränderten Bedürfnissen und Ansprüchen nieder. «Heutige Töfffahrer wollen wirklich fahren und nicht mehr bloss eine Maschine zum Vorzeigen haben. Auch die Sicherheitsaspekte werden immer wichtiger. Eine Roadking-Tourer von Harley hat heute Doppelscheibenbremsen, ABS gibt es bei dieser Marke schon seit 2008. Damals war man noch ein Weichei, wenn man ein Antiblockiersystem hatte; heute warten die Kunden lieber auf das neue Modell mit den neuesten Sicherheitssystemen», beschreibt Bächli die veränderte Nachfrage.

Auch auf dem Markt für klassische Motorräder sei das durch die fallenden Preise zu beobachten. «Ohne ABS und mit eingeschränkter Fahrbarkeit ist ein älteres Motorrad heute nicht mehr besonders attraktiv. Niemand will auf den Strassen ein Verkehrshindernis sein», sagt Rainer Bächli. Und dass man mit einem schönen, gutmotorisierten Töff nicht mehr in den Vordergrund fahren möchte wie in den

«Ich habe einfach die perfekte Welle erwischt und konnte lange oben bleiben.»

unbeschwerteren 2000er Jahren, als die Auto-Tuning-Sendung «Pimp my Ride» noch ein Riesenergebnis auf MTV war und Klapphandys von Motorola der letzte Schrei der mobilen Kommunikation darstellten. Es gebe zwar immer noch eine Nachfrage nach optischer Individualität, speziellen Lackierungen und anderen Verschönerungsmassnahmen. «Viele Hersteller bieten solche Optionen mittlerweile schon ab Werk an – zum Beispiel Öhlins-Fahrwerke oder Brembo-Radialbremsen bei Harley-Tourenmaschinen. Funktionalität und Sicherheit sind heute viel wichtiger geworden», sagt Rainer Bächli.

Abgenommen habe hingegen das Bedürfnis nach akustischer Auffälligkeit. «Mittlerweile müssen wir laute Auspuffanlagen wieder zurückbauen; dass Motorräder leiser geworden sind, entspricht einfach der gesellschaftlichen Realität. Meine Kunden wollen von ihren Nach-

barn nicht als Lärmidiot wahrgenommen werden.» Überhaupt, findet Rainer Bächli, habe sich der grundlegende Nutzwert der Motorräder stark verändert. «Die Leute sind heute gestresster und angespannter als noch vor zwanzig Jahren. Auf dem Motorrad den Kopf durchzulüften, ist für viele ein wichtiger Moment der Entspannung. Trotzdem hat sich die Freizeitgestaltung verändert. Man verbringt nicht mehr ganze Samstage in der Töffwerkstatt, sondern möchte einfach ein Fahrzeug, das funktioniert.»

Der grosse Unterschied

Der Markt für Motorräder, davon ist Rainer Bächli überzeugt, werde sich in Zukunft in zwei grundlegend unterschiedliche Bedürfnisgruppen teilen: «Es gibt einen Unterschied zwischen emotionalen und funktionalen Fahrern. Die einen suchen auf dem Töff nach einem Lebensgefühl, das sind die emotionalen Fahrer. Sie haben einen Sinn für Gemeinschaft und mögen den Community-Gedanken, der vor allem bei Harley-Besitzern immer noch ausgeprägt ist. Andere Hersteller versuchen, diese Gruppendynamik ebenfalls zu kreieren, aber sie entspricht vielleicht nicht mehr der verbreiteten Vorstellung von individueller Freizeitgestaltung.»

Eine andere Gruppe von Kunden, so sieht es Szenekenner Bächli, wolle nicht ein Lebensgefühl, sondern die neueste Software: «Wer den Töff eher als Pendler- statt als Freizeitfahrzeug sieht, achtet stark auf Funktionalität und Sicherheit. Auch Roller werden von diesen Kunden oft in Erwägung gezogen. Ich fahre selber gerne Roller, das ist praktisch und weckt in mir immer auch Feriengefühle, weil ich auf Ibiza beispielsweise gern einen Scooter für den Alltagsgebrauch miete.»

Für einen überzeugten Töfffahrer wäre ein Roller zu anderen Zeiten nicht annähernd in Frage gekommen. «Für mich ist Rollerfahren nett und praktisch, das Motorrad hat hingegen eine wichtige emotionale Komponente und ist natürlich viel dynamischer», nennt Rainer Bächli den grossen Unterschied. «Trotzdem stelle ich fest, dass ich mit zunehmendem Alter öfter mal das Einfache und Bequeme wähle.» Es ist der vielleicht entscheidende Trend auf dem Motorradmarkt, dem die Hersteller mit ausgeklügelten Assistenz- und Komfortsystemen noch so gern entsprechen.



«Funktionalität und Sicherheit sind heute viel wichtiger geworden»: Motorradspezialist Bächli vor seinem Geschäft in Dietikon.

Neu entdeckte Fahrfreude

Die 31-jährige Solothurnerin Karin Isenschmid machte vergangenes Jahr ihre Töffprüfung. Jetzt freut sie sich auf eine neue Saison, in der sich alles entscheiden soll.

David Schnapp

Unter dem Namen «Passport to Freedom» legte der amerikanische Motorradhersteller Harley-Davidson im vergangenen Jahr ein Programm auf, um Leute unter 35 Jahren für das Töfffahren zu begeistern. Eine der Teilnehmerinnen war die 31-jährige Karin Isenschmid aus dem solothurnischen Gerlafingen. Die junge Frau, die als Teamleiterin im Kundenservice einer Bank arbeitet, fand Gefallen an der Idee und erwies sich erst noch als Talent auf zwei Rädern.

«Ich war zwar interessiert, hatte aber auch Respekt vor einer grossen und schweren Maschine», erzählt sie heute. Im August bekam Isenschmid eine tiefschwarze Harley-Davidson Nightster mit flüssigkeitsgekühltem V-Twin-Motor. «Ich hatte nicht viel Zeit, weil die Saison im Oktober zu Ende geht», sagt Isenschmid. Obwohl sie davor nur Vespa gefahren war, machte sie sich relativ schnell mit dem Motorrad vertraut. «Ich habe mich auf dem Töff schnell wohl gefühlt, musste mich aber an den lang übersetzten ersten Gang, die Elektronik und das Gewicht gewöhnen.»

Dennoch kam die neu entdeckte Fahrfreude schnell auf. «Ich war erstaunt, dass ich bald ein Gefühl für die Maschine entwickelte, und es hat mir dann Selbstvertrauen gegeben – zu merken, dass ich es im Griff habe.» Vor allem das besondere Gefühl, auf einer Harley durch die Landschaft zu fahren, habe es ihr angetan, sagt Karin Isenschmid. «Aber am meisten fasziniert hat mich der Klang. Ich habe einen Sinn für Motoren, erst für Autos und immer mehr auch für Töffs», sagt sie.

Faszination für Maschinen

Ein wenig liegt die Faszination für Maschinen wohl in der Familie. «Mein Vater ist Motorrad gefahren, bis die Kinder zur Welt gekommen



«Der Sound fasziniert mich»: Isenschmid auf einer Harley-Davidson Nightster.

sind. Dann hat er fast dreissig Jahre Pause gemacht. Als ich dann mit der Nightster unterwegs war, hat es ihn wieder gepackt, und er hat sich eine gebrauchte Harley gekauft. Zusammen sind wir dann viel ausgefahren, als ich mich für die Prüfung vorbereitet habe»,

«Zu merken, dass ich es im Griff habe, hat mir Selbstvertrauen gegeben.»

sagt die begeisterte Neulenklerin Karin Isenschmid. Vom Mittelland aus ging es auf Touren durch den Jura oder ins Emmental.

Nach nur drei Lektionen bei einem Fahrlehrer und rund 1500 Kilometern selbständiger Praxis auf der Nightster legte die Bankerin im Oktober 2023 zur Zufriedenheit der Strassenverkehrsexperten erfolgreich ihre Prüfung ab. Nun macht sie sich bereits an die Planung

der unmittelbar bevorstehenden Motorradsaison.

«Weil ich mir nach den ersten drei Monaten noch nicht sicher sein konnte, ob meine Begeisterung auch etwas länger anhalten würde, habe ich mich entschieden, auf einer gebrauchten Maschine meines Vaters ins Töffjahr 2024 zu starten», umschreibt Karin Isenschmid ihre nächsten Pläne. Bis Ende Sommer 2024 gebe sie sich Zeit, ihre Motorradleidenschaft auf die Probe zu stellen. Danach kann sie sich vorstellen, wieder auf einer Harley Platz zu nehmen, sollte die Faszination für den Klang schwerer Maschinen bis dahin nicht abgenommen haben, natürlich.

In den Sonnenaufgang

So vernunftgesteuert, wie die 31-Jährige das Projekt Töff für die Zukunft plant, so überlegt geht sie auch ans Fahren selbst heran. «Das Risiko auf einem Töff ist mir schon

bewusst», sagt sie. Man sei sehr exponiert und habe «wenig Blech um sich herum». Schon bald ist Isenschmid aufgefallen, dass Autofahrer andere Verkehrsteilnehmer auf bloss zwei Rädern gerne übersehen.

Auch deshalb hat Karin Isenschmid sich Regeln auferlegt. «Wenn ich gemerkt habe, dass ich nicht richtig bei der Sache war, habe ich meine Runde bald wieder abgebrochen», sagt sie über die selbstauferlegten Sicherheitsbestimmungen. Müde oder erschöpft aufs Motorrad zu steigen, sei einfach zu gefährlich.

Für die zweite Phase ihres Töfffahrerlebens hat die Solothurnerin zum einen vor, auf eine zweitägige Tour ins Motorradparadies Schwarzwald zu fahren. Zum anderen möchte sie ihren rund fünfzehn Minuten dauernden Arbeitsweg öfter auf zwei Rädern erleben. «Am Morgen die Sonne aufgehen zu sehen, ist eine Stimmung, die ich gerne mit ins Büro nehme, sagt Karin Isenschmid.



**DIE GRÖSSTE NATIONALE VERANSTALTUNG
FÜR MOTORRÄDER, ROLLER, BEKLEIDUNG &
ZUBEHÖR MIT FOOD, MUSIK UND ACTION**

29.02. – 03.03.2024

BERNEXPO-AREAL, BERN



**HOL DIR
DEIN TICKET**
motofestival.ch



**BMW
MOTORRAD**



LET'S SET THE PACE TOGETHER

DIE NEUE BMW R 1300 GS

Was macht einen Leader aus? Er hat den unwiderstehlichen Drang, immer weiter zu denken. Hindernisse sind für ihn kein Grund, um umzukehren, sondern um über sich hinauszuwachsen. Darum erreicht er auch Ziele, die weniger visionäre Menschen nicht einmal von Weitem sehen.

Genau so ein Leader ist die neue BMW R 1300 GS. Sie führt dich an Orte, die du schon immer sehen wolltest. Und sie begleitet dich bei Erlebnissen, an die du dich dein Leben lang erinnern wirst.



MAKE LIFE A RIDE
