

Motorrad-Spezial

# DIE WELTWOCH

23. Februar 2023 – 91. Jahrgang



## Achtung, fertig, los!

Neuheiten der Töffsaison 2023.

4|Ever  
Ducati



[www.ducati.ch](http://www.ducati.ch)

## Die neue Ducati Multistrada V4 Rally Unlock Earth

Entdecken Sie die Welt mit der neuen Ducati Multistrada V4 Rally. Ferne Länder, einzigartige Erlebnisse und unvergessliche Abenteuer sind jetzt zum Greifen nah. Mit mehr Fahrkomfort und modernster Technologie ist sie die perfekte Begleitung für Ihr nächstes Motorrad-Abenteuer - egal welchen Weg Sie einschlagen. Ob auf Asphalt oder auf unbefestigten Strassen, ihr instinktives Fahrverhalten und der leistungsstarke V4 Granturismo-Motor bringen dich an jedes Ziel. Mit dem neuen ergonomischen Sitz für Fahrer und Sozius, 30-Liter-Tank, fortschrittlicher Aerodynamik sowie langen Wartungsintervallen alle 15.000 km und einer Ventilspielkontrolle alle 60.000 km garantiert die neue Multistrada V4 Rally optimale Langstreckenperformance. Umfangreiche Fahrmodi, Front- und Heckradar mit adaptiver Geschwindigkeitsregelung und Totwinkelerkennung sowie der neue Offroad-Power-Modus sorgen für extreme Offroad-Abenteuer und ultimativen Fahrspass.

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Ducati Händler und auf [www.ducati.ch](http://www.ducati.ch)

Hubraum 1.158 cm<sup>3</sup> | Leistung 170 PS (125 kW) bei 10.750 U/min | Drehmoment 121 Nm bei 8.750 U/min | Trockengewicht 227 kg

4|Ever  
Ducati 4 Jahre Garantie mit unbegrenzter Kilometerleistung für die gesamte Multistrada-Familie.



# Die Töffsaison kommt, die Vorfreude steigt

Wenn die Tage wieder länger und wärmer werden, wenn die Strassen trocken und kurvenreich sind, geht der Puls der vielen Tausend Töfffahrerinnen und Töfffahrer in der Schweiz ein bisschen schneller. Die Motorradsaison ist in Sichtweite, die nationale Motorradmesse Motofestival 2023, die erstmals seit 2019 wieder als landesverbindender Treffpunkt stattfindet, ist der erfreuliche Auftakt für die Zweiradsaison.



*Verbundenheit unter Gleichgesinnten:*  
Politiker und Töfffahrer Wobmann.

Motorradfahren ist in der Schweiz sehr beliebt. Dies zeigen die hohen Zulassungszahlen der vergangenen Jahre deutlich. Die Popularität der Zweiräder hat laufend zugenommen, die Corona-Jahre haben den Trend zum Töff noch verstärkt. Vielleicht, weil der Wunsch nach Freiheit sich einen Weg gesucht hat, als ein übergriffiger Staat immer neue Einschränkungen und Verbote dieser Freiheiten verordnete.

Für viele Leute ist das Motorrad ein praktisches Verkehrsmittel für den Weg zur Schule oder zur Arbeit, aber es ist eben auch mehr als das. Auf einer brummenden Maschine zu sitzen und einem bekannten oder – fast noch besser – unbekanntem Ziel entgegenzufahren, ist ein

Ausdruck von Individualität, und so gesehen ist der Töff mehr als ein praktisches Verkehrsmittel, er ist Teil einer Lebenseinstellung.

Darin mischen sich die eigene Vorstellung von Freiheit, aber auch die Freude an Technik und Geschwindigkeit und ein Verbundenheitsgefühl unter Gleichgesinnten. Das mag für Nicht-Biker womöglich schwer nachzuvollziehen sein, ist aber trotzdem so. Dass Töfffahrer untereinander, unabhängig vom sozialen Status, grundsätzlich per du sind oder der Freiheitsgruss, den zwei sich entgegenkommende Biker austauschen, sind kleine Zeichen dieser Gemeinschaftskultur. Man kann das als sonderbare Eigenheiten sehen oder aber als Vorbild für eine Gesellschaft. Bei Motorsportveranstaltungen gibt es – im Vergleich mit anderen Sportarten – auch bei Hunderttausenden von Zuschauern keine Konflikte oder gar gewalttätige Auseinandersetzungen zu berichten.

Das ist die optimistische und auch ein wenig euphorische Sicht und Vorfreude auf das Töffjahr 2023. Am Horizont zeichnen sich aber Unwetter ab. Werte und Regeln, die jahrzehntelang Bestand hatten, in Frage gestellt. Die Anschläge auf den motorisierten Verkehr nehmen zu: Flächendeckende Tempo-30-Zonen innerorts, punktuelle Temporeduktionen ausserorts, Fahrbahnumbau zugunsten des Langsamverkehrs, Parkplatzabbau, Parkgebühren für Motorräder, Lärmblichter, Mobility-Pricing, Einsprachen gegen Motorsportveranstaltungen und jetzt sogar das endgültige Verbot von Verbrennermotoren in der EU sind nur einige Punkte auf einer langen Liste. Der individuelle motorisierte Verkehr steht unter Generalverdacht, obwohl technische Innovationen die Fahrzeuge immer ökologischer und leiser machen.

## INHALT

- 4 **Das Motorrad-Jahr 2023**  
Die Neuheiten der Saison
- 10 **Bereit für die Reise**  
Die Moto Guzzi V100 Mandello
- 12 **Planen ist gut, Demut ist besser**  
Wie grosse Touren gelingen
- 14 **Thronjubiläum in Milwaukee**  
Harley-Davidson feiert Geburtstag
- 18 **Maschine für Mutige**  
Die Ducati Diavel V4
- 20 **«Es geht um den Moment»**  
Gespräch mit Christoph Ernst,  
Direktor BMW Motorrad Schweiz
- 22 **Ereignis in der Mittelklasse**  
Die Neuheiten von Suzuki
- 24 **Verträge im Buchformat**  
Hinter den Kulissen des MXGP 2023
- 26 **Ein Leben für die Geschwindigkeit**  
Motorradlegende Fritz Egli

Auch im Motorradsegment geht die technische Entwicklung schnell voran, die Elektrifizierung der Fahrzeuge findet längst statt, aber auch synthetische Treibstoffe und sogar Wasserstoff als Energiequelle sind heute bereits möglich.

Damit münden wir wieder auf die Strasse der Zuversicht ein: Töfffahren wird auch in Zukunft ein weitverbreitetes Freizeitvergnügen sein, und gleichzeitig bleibt das Motorrad im immer dichter werdenden Verkehr ein wichtiges, praktisches und platzsparendes Transportmittel. Gerade deshalb sollten Biker zusammenhalten und sich beispielsweise im Landesverband FMS organisieren. Ich wünsche allen Töfffahrerinnen und Töfffahrern eine erlebnisreiche Saison und freue mich auf interessante Begegnungen unterwegs.

*Walter Wobmann,  
Zentralpräsident Federation Moto Suisse (FMS)*

## IMPRESSUM

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

**Chefredaktor:** Roger Köppel. **Verlagsleitung:** Florian Schwab. **Betriebsleitung:** Samuel Hofmann.

**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:** Print Media Corporation, PMC, Oetwil am See, Mitglied der Schellenberg Gruppe AG.

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.

---

# Das Motorrad-Jahr 2023

Supersportler, Naked Bikes, Reisemaschinen und Exoten: die spannendsten Neuheiten der kommenden Töffsaison in einer grossen Übersicht.

*Michael Kutschke*



*Exotisches Motorrad der Extreme: Bimota Tesi H2 231 PS-Kompressormotor.*

## 1 — Aprilia RS 660 Extrema

166 Kilo voll auf Racing getrimmt – Extrema, die Sonderversion der RS-660-Modelle: ein Statement des italienischen Herstellers, der seit 2004 zur Piaggio-Gruppe gehört. Die Aprilia 125 Extrema, von 1992 bis 1994 gebaut, war eines der schnellsten 125-ccm-Motorräder. Der aktuelle Sportler zelebriert seinen spritzigen 100-PS-Viertakt-Reihentwin mit 659 ccm, der mittels serienmässigem Schaltautomat mit umkehrbarem Schaltschema bei Laune gehalten wird. Heckabdeckung, Karbon-Komponenten, Auspuffanlage von SC-

Project mit Karbon-Schalldämpfer und Kurven-ABS sind serienmässig.

## 2 — Bimota Tesi H2

Seit drei Jahren hält Kawasaki 49,9 Prozent der Anteile von Bimota und hat damit den Kleinserienhersteller vor dem Aus gerettet. Erstes Ergebnis der italienisch-japanischen Kooperation ist die Tesi H2, ein exotisches Motorrad der Extreme. Besonders aufsehenerregend ist das Bimota-Fahrwerk mit Achschenkellenkung. Vorder- und Hinterrad werden beide von einer Schwinge geführt. Doch

mindestens ebenso einzigartig ist der Antrieb. Aufgeblasen von einem Kompressor, liefert der 998 ccm grosse Reihenvierer aus der Kawasaki H2 satte 231 PS.

## 3 — BMW M 1000 R

Der nackte Wahnsinn: 210 PS, 999 ccm, 199 Kilo, Winglets, Schmiederäder, semiaktives Fahrwerk, Power Slide, Brake Slide Assist sowie «Dynamic»- und «Race»-Fahrmodi. Das sportlichste Naked Bike der Bayern wurde konsequent auf noch mehr Performance getrimmt. Die Winglets sollen 11 Kilogramm Abtrieb

bei 220 km/h generieren. Der aus der neuesten S 1000 RR entnommene Shift-Cam-Motor beschleunigt die neue M 1000 R auf bis zu 280 km/h. Die Technik basiert auf der aktuellen S 1000 R und ihrer vollverkleideten supersportlichen Schwester S 1000 RR.

#### 4 — Ducati Monster SP

Fahrspass garantiert: Auch beim neuen Topmodell der Monster-Baureihe geht es deutlich sportlicher zu. Auffällige Details sind die rote Sitzbank, das Monster-SP-Logo auf der Soziusitzabdeckung, die goldene Eloxierung der Öhlins-NIX30-Gabel und der serienmässige Schalldämpfer von Termignoni. Zusätzliche Komponenten wie ein Lenkungsdämpfer und die Cockpitverkleidung verbessern die Stabilität bei hohen Tempi. Die Gabel und die Stylerma-Bremsanlage von Brembo sowie eine Lithium-Ionen-Batterie reduzieren das Gewicht der SP-Version um zwei Kilogramm.

#### 5 — Ducati Panigale V4 R

Wegen der Euro-5-Abgasnorm hat die Panigale-V4-Familie in den zulassungsfähigen Varianten zwei PS eingebüsst. Doch die V4 R, Ducatis Spitzen- und Homologationsmodell für die Superbike-WM, soll mit einer Rennauspuffanlage nun über 240 PS aus 998 ccm schöpfen können und sogar noch einfacher und intuitiver zu fahren sein. Dafür hat Ducati Aerodynamik, Ergonomie, Motor, Fahrwerk und Elektronik überarbeitet. Der Drehmomentverlauf des zulassungsfähigen Serienmotorrads ist linearer gestaltet worden, 80 Prozent des Spitzenwertes von 111 Nm stehen bereits bei 6000 U/min zur Verfügung.

#### 6 — Ducati Diavel V4

Sie hat auf der EICMA 2022 den Titel «Schönstes Motorrad» gewonnen. Das wichtigste Highlight der von Grund auf neu konstruierten Ducati: der ideale Motor für einen Muscle-Cruiser. Ducati stimmt den Granturismo-V4 mit 1153 Kubik für die Diavel neu ab. Und mit dem Einpflanzen des Motors aus der Multistrada V4 bleibt kein Stein auf dem anderen. Mit 168 PS gewinnt die Diavel V4 zwar nur 8 PS an Leistung, sie hat jedoch 11 Kilo abgespeckt.

#### 7 — Ducati Multistrada V4 Rally

Die Italo-Reiseenduro mit V4-Antrieb kam bereits hervorragend ausbalanciert auf den Markt. Dennoch sahen die Ingenieure ein ungenutztes Potenzial der Multistrada V4. Das positive Marktfeedback der Desert X gab vor, welchen Weg sie mit dem nächsten Multi-V4-Modell einschlagen sollten: mehr Geländegängigkeit. Das Ergebnis: 1158 ccm, 170 PS, 200 Millimeter Federweg, semiaktives Skyhook-Fahrwerk, 30-Liter-Tank und umfangreiche Ausstattung. Damit zielt die Multistrada V4 Rally auf die BMW R 1250 GS Adventure.



*Auf Racing getrimmt: Aprilia RS 660 Extrema.*



*Geländegängiger: Ducati Multistrada V4 Rally.*



*Der nackte Wahnsinn: BMW M 1000 R.*



*Elektrisch für die Reise: Energica Experia*

#### 8 — Energica Experia

Elektro trifft Reise: Komfort, Kraft und Reichweite umweltfreundlich verbinden. Chassis, Akku und Elektroantrieb – Energicas E-Adventurebike ist eine komplette Neuentwicklung. Für die grosse Tour gibt's Heizgriffe und ein 112 Liter fassendes Gepäcksystem. Der abgasfreie Reisestromer leistet maximal 102 PS (75 kW), im Dauerbetrieb 60 kW (81 PS). 240 km/h Topspeed, 115 Nm Drehmoment und

bis zu 420 Kilometer Reichweite versprechen die Italiener. Insgesamt sieben Fahrmodi stehen bereit und vier Rekuperationsstufen zur Bremsenergie-Rückgewinnung.

#### 9 — Fantic XEF Rally

Fantic erweitert die Caballero-Baureihe um das neue Topmodell Caballero 700 mit dem Zweizylindermotor der Yamaha MT-07. Spektakulär und gänzlich neu im Portfolio der Italiener jedoch sind die Modelle Fantic XEF Rally und XEF Rally Factory. Vom Renneinsatz auf der Rallye Dakar in limitierter Stückzahl direkt auf die Strasse: 55 PS des 450er-Viertakt-Singles haben es mit lediglich 140 Kilo Fahrzeuggewicht zu tun. Interessant: Auf dem Serien-Dashboard lassen sich GPX-Tracks, digitale Roadbooks und Navigations-Apps einfach abrufen.

#### 10 — Harley-Davidson Low Rider ST

Harley-Davidson zelebriert sein 120. Jubiläum mit sieben 120th-Anniversary-Modellen. Die streng limitierte CVO Road Glide Limited Anniversary feiert mit einer aufwendigen Lackierung mit. Auch sonst gibt es Neues: Harley-Davidson haucht der Breakout noch mehr Kraft ein und verleiht ihr ein neues, chromglänzendes Styling. Bestückt mit dem 105 PS starken Milwaukee-eight-117-Motor und einem Fahrwerk, das im Vergleich zu den anderen Softail-Modellen grössere Schräglagen erlaubt, profitiert auch die neue Low Rider ST vom Dynamikzuwachs.

#### 11 — Honda Transalp 750

Sie ist wieder da! Robust, vernünftig, universal. Seit 2008 war die Transalp nicht mehr im Modellprogramm Hondas. Anstatt eines V2-Motors bildet das Herzstück der Erbin nun ein 755-ccm-Parallelzylinder mit 92 PS – derselbe wie in der neuen CB750 Hornet. Der Transalp fehlen nur 10 PS zur Africa Twin, dafür ist sie 18 Kilogramm leichter. 21-/18-Zoll-Räder, 200/190-mm-Federweg sind «echt Enduro». Mit ABS und Schlupfregelung, TFT-Display sowie diversen Fahrmodi ist sie auf der Höhe der Zeit.

#### 12 — Honda CB750 Hornet

Auch die Hornet feiert ihr Comeback. Früher als 600er und 900er erhältlich, drückt sie nun 92 PS und 75 Nm ab. Der neuentwickelte 755-ccm-Reihenzylinder mit 270-Grad-Zündversatz beschleunigt leichte 190 Kilogramm. Kurzer Radstand und eine zugängliche Sitzhöhe von 795 mm charakterisieren die Neuinterpretation. Die Hornet wird mit einem umfangreichen Elektronikpaket ausgeliefert. Die Parameter Leistungsentfaltung, Motorbremse und die Traktionskontrolle mit integrierter Wheelie-Control können in drei Stufen geregelt werden.

#### 13 — Indian Scout Rogue

Sie ist die bisher aggressivste Version der Scout-Modellreihe, und sie sieht ziemlich cool aus.



*Ziemlich cool:* Indian Scout Rogue.

Wie bei den anderen Scout-Modellen kommt auch bei der Rogue der flüssigkeitsgekühlte V-Twin mit 1133 Kubik und 94 PS zum Einsatz. Das auffälligste Merkmal der Rogue ist ihre Lenkerverkleidung, die das Fahren auf Fernstrassen und Autobahnen erleichtern dürfte. Ebenfalls neu sind ein sportlicher Solositz mit Indian-Prägung auf der Rückenlehne sowie geschwärzte Kotflügel und Ventildeckel.

#### 14 — Kawasaki Ninja 400

Performance mit 400 ccm, 168 Kilo Supersport in Grün. Seit 2018 wurden vier WM-Titel mit ihr gewonnen. Gitterrohrrahmen, Anti-Hopping-Kupplung, verzögert wird mit je einer stylischen Bremsscheibe im Wave-Design an Vorder- und Hinterrad. Der Einzylinder der Sportskanone zerrt mit 45 PS und 37 Nm an der Kette, leistet das, was man in dieser Klasse erwarten kann – und noch mehr. Ihre sportlichen Qualitäten zeigt die Ninja auch im Alltagsbetrieb, ihr Ergonomie-Arrangement ist überraschend komfortabel.

#### 15 — Moto Guzzi V100 Mandello S

Die Mandello wurde nicht dafür gebaut, um den Status quo aufrechtzuerhalten. Nein, dieser Roadster fürs Sporttouring der Traditions-marke vom Comer See verbindet Vergangenheit und Zukunft mit innovativen Funktionen und neuen Technologien, die das nächste Kapitel für Moto Guzzi schreiben: wassergekühlter V2 mit 1042 ccm, 115 PS, 105 Nm, semiaktive Öhlins-Federung, Quickshifter, Reifendruck-

überwachung, beheizte Griffe und Bluetooth-Konnektivität über die Moto-Guzzi-MIA-Smartphone-App.

#### 16 — Royal Enfield Super Meteor 650

Sie soll den Markt der Mittelklasse-Retro-Cruiser bereichern. Motorenseitig basiert sie auf der hochgelobten 648-ccm-Twin-Plattform, die sich bei den Modellen Interceptor 650 und Continental GT 650 bereits bewährt hat. Die Super Meteor 650 verfügt über ein komplett neues Fahrwerk, das für Komfort und ein langes, müheloses Gleiten über lange Autobahnen entwickelt wurde, was sich unter anderem in einem 10 cm längeren Radstand ausdrückt.

#### 17 — Suzuki GSX-8S 2023

Über 80 PS aus 776 ccm, scharfe Optik und alle Elektronik-Features, die es in der Mittelklasse braucht – ein komplett neues Motorrad mit einem neuen 776-Kubik-Reihentwin. In Sachen Design und Konzept sind sich die neuen Naked von Honda und Suzuki ähnlich: Reihenzweizylinder, 270-Grad-Hubzapfenversatz, der Honda-Hornet-Twin hat 755 Kubik, die neue Suzuki 776. Beiden gemeinsam sind ein Brückenrahmen aus Stahlrohren und -profilen, Upside-down-Telegabel und Zentralfederbein. Der bidirektionale Quickshifter ist bei der GSX-8S Serie.

#### 18 — Suzuki V-Strom 800DE

*Fit for offroad fun.* Sie knüpft stilistisch an die Urahnin DR Big von 1998 an. Die neue Dual-



*Nächstes Kapitel:* Moto Guzzi Mandello S.



*Bereicherung:* Royal Enfield Super Meteor 650.



*Performance in Grün:* Kawasaki Ninja 400.



*Nachfolgerin der SV 650:* Suzuki GSX-8S 2023.

Explorer-Variante der V-Strom mit grossem 21-Zoll-Vorderrad steht für On- und Offroad-Qualitäten und viele Upgrades, wie die voll einstellbare Gabel. Auch in der Enduro steckt, wie in der GSX-8S, der neue Reihentwin. Ein komplett überarbeitetes Chassis und Fahrwerk, Speichenräder, eine neue, längere Schwinge, neue Federelemente mit grosszügigen 220 Millimetern Federweg. Dadurch erhöht sich die Bodenfreiheit um 25 Millimeter. >>>

 SCHWEIZER  
PREMIERE

# CHOOSE THE RIDE SIDE

SUZUKI MOTORCYCLES



GSX-8S

V-STRIM 800 DIE



SUZUKI



*Performance-Cruiser: Harley Low Rider ST.*

#### 19 — Triumph Street Triple/RS Moto2

Kantigeres Design, 130 PS, verkürzter Radstand, Showa-Gabel und Öhlins-Stossdämpfer an der RS, während die Moto2-Edition komplett mit edlen Öhlins-Federelementen ausgestattet ist. Beide Varianten generieren aus dem 765-ccm-Triple 10 PS mehr als die R-Variante. ABS, Traktionskontrolle und Wheelie-Kontrolle arbeiten jetzt schräglagenabhängig und sind auf die Fahrmodi abgestimmt. Es stehen fünf Modi zur Verfügung, beide Modelle bieten neu einen Modus zur freien Konfiguration.

#### 20 — Voge 300 Rally

Die junge Motorradmarke Voge gehört zum Portfolio des chinesischen BMW-Partners Loncin. Leichte Enduros bis 450 Kubik mit Stilelementen und entsprechender Zusatzbezeichnung aus dem Rallye-Sport bilden eine neue Nische. An diesem Punkt setzt die Voge 300 Rally an. Der Viertakt-Einzylinde-motor mit 292 Kubik, vier Ventilen und Benzin-einspritzung entwickelt 29 PS bei 9000 U/min sowie 25 Nm bei 6500 U/min und übertrifft damit ihre direkte Honda-Konkurrentin CRF300 Rally um zwei PS. Zudem ist sie über 30 Prozent günstiger.

#### 21 — Yamaha Tracer 9 GT+

Die neue GT+ mit ihrem Viertakt-Dreizylinder-Reihenmotor und einem Hubraum von 890 Kubik ist mit einem prallen Elektronikpaket ausgestattet. Das 7-Zoll-TFT-Display bietet Smartphone-Konnektivität und ist mit einem Garmin-Navigationssystem ausgestattet. Die GT+ ist die erste Yamaha mit adaptivem Tempomat. Mittels Abstands-Radar

regelt er die Motorbremse und das «Unified Brake System» (UBS), um den Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug zu halten. Der Clou: Der Quickshifter kann verwendet werden, wenn das Radar-System aktiv ist.

#### 22 — Ténéré 700 Rally/World Raid

Seit ihrem Debüt 2018 hat sich die Ténéré 700 als Erfolgsgeschichte erwiesen – dank der überzeugenden Kombination aus Leistung,

Vielseitigkeit und hervorragendem Preis-Leistungs-Verhältnis. Aber das Adventure-Bike-Segment ist schnelllebig. Diesem Umstand trägt nun eine Reihe von Updates Rechnung, beispielsweise ein neues 5-Zoll-TFT-Dashboard mit Smartphone-Konnektivität, ein ABS, welches nunmehr wahlweise auch nur am Vorderrad aktiv ist, oder die werksseitige Vorbereitung für die Aufrüstung mit einem Quickshifter.



*10 PS mehr: Triumph Street Triple Moto2.*



*Pralles Elektronikpaket: Yamaha Tracer 9 GT+.*



*Neue Nische: Voge 300 Rally.*



*Erfolgsgeschichte: Yamaha Ténéré.*

ENGINEERED  
TO BE FREE



DIE NEUE

*Ninja*

**H2 SX**

Die neue Ninja H2 SX SE ist der fortschrittlichste Sporttourer den Kawasaki je gebaut hat und vereint die aktuellste Technologie, Leistung und Fahrkomfort. Lassen Sie sich von der souveränen Leistung des Kompressormotors auf Ihren Touren und täglichen Fahrten begeistern. Die ARAS Systeme bieten Vorteile wie einen adaptiven Tempomaten und Totwinkelwarner. Im 6.5" TFT-Farbdisplay ist das SPIN Infotainmentsystem integriert. Ninja H2 SX SE - Engineered to be free

Für weitere Informationen besuchen Sie [www.kawasaki.ch](http://www.kawasaki.ch)



**Kawasaki**  
Let the good times roll

---

# Bereit für die Reise

Mit der in diversen Varianten erhältlichen V100 Mandello bringt Moto Guzzi ein leistungsstarkes Motorrad auf den Markt, das gleichzeitig einen Weg in die Zukunft der italienischen Marke zeigt.

David Schnapp

Die perfekte Symbiose zu finden, war das Ziel der Entwickler, Designer und Ingenieure bei Moto Guzzi, als es darum ging, die neue V100 Mandello zu formen. Gefragt waren die dynamischen Qualitäten eines Roadsters in Verbindung mit dem Komfort eines gut ausgestatteten Tourers. Das Ergebnis ist ein Motorrad, das schon im Stand Reisebereitschaft signalisiert und Freude an der Bewegung ausstrahlt.

Die Moto Guzzi V100 Mandello – auch erhältlich als V100 Mandello S und als auf 1913 limitierte Exemplare limitierte V100 Mandello Aviazione Navale – schliesst einerseits an die über einhundertjährige Geschichte der Marke aus Mandello del Lario am Comer See an, weist ihr aber andererseits den Weg in die Zukunft. Tradition verpflichtet schliesslich, immerhin ist Moto Guzzi, gegründet 1921, der älteste Hersteller in Europa, der im Laufe einer langen, ereignisreichen Geschichte durchgehend Motorräder produziert hat.

So gesehen ist die V100 Mandello die Fortsetzung dieser grossen Geschichte. Die Reisemaschine beruht auf dem legendären 90-Grad-V2-Motor und einer bewährten Archi-

## Zwei Deflektoren am Tank reduzieren den Luftdruck auf den Fahrer um bis zu 22 Prozent.

tektur, ergänzt wird diese Basis mit modernster Technologie und modernen ästhetischen Elementen. Fast schon futuristisch mutet beispielsweise die adaptive Aerodynamik an, die in der V100 debütiert. Dabei öffnen oder schliessen sich – abhängig von der gerade gefahrenen Geschwindigkeit und dem gewählten Fahrmodus – links und rechts des Tankes zwei Deflektoren. Damit wird der Luftdruck auf den Fahrer um bis zu 22 Prozent reduziert. Bei welchem Tempo die Flügel aktiviert werden, lässt sich dabei im Bordcomputer festlegen.

Der Motor im Zentrum der Reisemaschine ist eine innovative Weiterentwicklung des historischen V90-Zweizylinders. Das brand-

neue, flüssigkeitsgekühlte «Compact Block»-Aggregat verfügt über einen Hubraum von 1042 Kubikzentimetern und eine Nasssumpfschmierung und ist die erste wassergekühlte Antriebseinheit der Marke. Dank eines Ride-by-Wire-Systems stehen vier verschiedene Fahrmodi zu Auswahl: Touring, Sport, Rain und Road. Die Kraft wird über eine hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad mit Anti-Hopping-Funktion verwaltet. Damit entwickelt die neue Moto Guzzi 115 PS und ein dynamisches maximales Drehmoment von 105 Newtonmetern bei 6750 Umdrehungen pro Minute, was jede Reise auch zu einem sportlichen Erlebnis macht.

## Viel Aufwand für den Komfort

Denn zum einen soll die V100 Mandello lange Zweiradreisen komfortabel möglich machen, zum andern ist sie eben auch ein Roadster, was insbesondere beim Modell Mandello S spürbar wird. Das gleichzeitig präzise wie dynamische Fahrverhalten auf Basis eines hochrobusten Brückenrahmens aus Stahlrohr wird hier durch eine semiaktive Öhlins-Federung potenziert. Das System passt die Fahrwerkseinstellungen automatisch an und wird ergänzt durch einen Up-down-Quickshifter, der Gangwechsel ohne Betätigung der Kupplung möglich macht.

Der Fahrer orientiert sich an einem übersichtlichen Fünf-Zoll-Farbdisplay, und in der S-Version ist das Multimediasystem Moto Guzzi MIA serienmässig dabei. Damit kann das Smartphone über eine Bluetooth-Verbindung mit der Bordelektronik gekoppelt werden. Der integrierte Sprachassistent sowie Telefonie und Musik können über die Griffarmatur gesteuert werden. Navigationshinweise werden auf dem Display angezeigt, nachdem das Ziel im Smartphone definiert wurde.

Wenn es um den schieren Komfort für ausgedehnte Touren geht, haben sich die Moto-Guzzi-Spezialisten viel Mühe gemacht, um für diese anspruchsvolle Aufgabe eine hochstehende Tourenmaschine zu entwickeln. Neben den erwähnten Aerodynamik-Innovationen reduziert eine sorgfältig aus-

tarierte, ergonomische Sitzposition etwa den Druck auf die Handgelenke des Fahrers.

Teil der adaptiven Aerodynamik ist ausserdem eine elektronisch verstellbare Frontscheibe für angepassten, optimalen Windschutz. Ein Tempomat, Brembo-Bremssättel sowie ein Siebzehn-Liter-Tank mit Garantie für ausreichend Reichweite sind ausserdem Teil des Komfortpakets der Moto Guzzi. Der Normverbrauch der V100 Mandello S wird mit 4,7 Litern angegeben, was ein günstiger Wert ist für das 233 Kilogramm schwere Motorrad.

Zukunftsträchtig ist die hochwertige technische Ausstattung der neuen Reisemaschine vom Comer See. Teil davon ist eine Sechsenachsen-Sensorik, die Kurven-ABS sowie dynamisches Kurvenlicht möglich macht, was die V100 Mandello zu einem Hightech-Bike für Motorradreisende macht und der geschichtsträchtigen Marke gut ansteht.

## Der Adler im Licht

Optisch bricht die V100 Mandello offensichtlich mit den klassischen Motorrädern der grossen Moto-Guzzi-Historie mit ihrem verchromten, metallischen Auftritt wie beispielsweise bei der V7 S von 1974. Die V100 Mandello strahlt hingegen moderne, luftwiderstandsoptimierte Schnelligkeit aus, sie wirkt auf sympathische Art bunt und zeitgemäss und ist mit LED-Lichttechnik, markantem Rück- und Tagfahrlicht ausgestattet, das an den ikonischen Adler im Logo der Marke erinnert.

Der Tank sowie die Seitenverkleidungen sind gelungene Designelemente, die als eine Art Kontrast zum modernen, digitalisierten und technifizierten Layout der Maschine gesehen werden können. Sie erinnern an eine weitere Ikone der Marke und sind eine Hommage an die Le Mans 1976, während die Frontverkleidung wiederum ein Zitat der 850 Le Mans III von 1981 ist.

Die Moto Guzzi V100 Mandello ist in den Farben «Rosso Magma» und «Bianco Polare» ab 16 390 Franken erhältlich, die V100 Mandello S ist in «Verde 2121» oder «Grigio Avanguardia» ab 18 990 Franken zu haben.



*Freude an der Bewegung:* die Moto Guzzi V10 Mandello S in «Verde 2121».

# Planen ist gut, Demut ist besser

Das Beste am Motorradfahren sind die grossen Touren. Doch damit alles gut kommt, muss man sich vorbereiten. Und alles dabei haben. Oder auch nicht.

Hans Schneeberger

**E**s war letzten Sommer. Südwestirland, an einem frühen Mittwochmorgen. Auf der wunderschönen Halbinsel von Dingle tourte ich ziemlich allein auf der kleinen Küstenstrasse Richtung Westen. Praktisch keine Menschenseele unterwegs. Ich hatte schon mehrfach einen Fotostopp eingelegt, um die unglaubliche Aussicht festzuhalten. Nach dem letzten Halt aber ging nichts mehr. Die Elektronik meiner BMW R1250 GS versagte. «Probleme mit der Antischlupfregelung», hiess es, und ich sollte doch «bitte die nächste Garage» ansteuern.

Aber wozu bitte hat man denn den TCS-ETI-Schutzbrief? Die sympathische Dame in der Zentrale verabschiedete sich von mir mit dem Hinweis, dass man die irische Schwesterorganisation benachrichtigen würde. Eine halbe Stunde spä-

*Was vergessen geht: Man muss nicht nur viel packen – man muss auch richtig packen!*

ter wurde ein Abschleppfahrzeug angekündigt. Das war das Letzte, was ich vom irischen Dienst hörte. Am Ende schob ich die Maschine zu einem Friedhof, ein anderer Biker nahm mich in den nächsten Ort mit, und in einer Werkstatt konnte ich schliesslich die Batterie ausbauen und das System neu starten.

Es sind diese Momente, die man als Biker verhindern will – und trotzdem nicht kann. Irgendwas passiert oft – und egal, wie gut man sich vorbereitet, wie viel und wie sauber man gepackt, wie konsequent man alle Eventualitäten durchgedacht hat – die Situation, in der man sich gerade befindet, ist nie dabei.

Eine Reise muss vorbereitet sein, heisst es. Deshalb kann man auch im Netz überall Packlisten runterladen – und wieder vergessen. Etwa 150 Gegenstände listet die längste auf. Ein Rucksack mit Getränkespender? Damit ich nicht anhalten muss, wenn ich was trinken will? Wer braucht sowas? Nicht einmal ein Sahara-Durchquerer. Einen Klappspaten? 80 Prozent der Biker übernachten in Bed & Breakfasts oder im Hotel. Wer nicht Länder erobern will, darf den



*Irgendwas passiert: der Autor in Irland.*

Spaten, das Beil oder die kleine Metallsäge ohne schlechtes Gewissen zu Hause lassen.

Packlisten sind gut und nützlich: Man kann Punkt für Punkt entscheiden, ob das jetzt wirklich sein muss. Aber sie verwirren auch. Die Dutzende von Vorschlägen verwedeln, worauf es wirklich ankommt, was wirklich wichtig ist: Ist mein Motorrad gewartet? Und auf welche zehn bis zwanzig Sachen bin ich tatsächlich angewiesen?

Wer eine 5000-Kilometer-Reise vor sich hat, sollte einen Service machen lassen. Meist kann man den offiziellen Service vorziehen. Keine Monsterreise, ohne dass nicht der Zustand der Reifen kontrolliert, die Bremsbeläge gecheckt, die Bremsflüssigkeit nachgefüllt oder die wichtigsten Leitungen auf Knicke oder Brüche abgesehen sind. Sicherheit geht immer vor Bequemlichkeit. Was nützt ein viertes Paar Socken, wenn der Töff über die Kurve hinauszieht, weil der Reifendruck nicht stimmt? Was nützt eine Stirnlampe, wenn das Bremslicht nicht funktioniert und einem ein türkisches Taxi ins Heck knallt? Nein, das Fahrzeug steht an erster Stelle, der ganze Rest ist oft einfach *nice to have*.

Mitnehmen soll man, was man nirgends organisieren kann: Medikamente, Kreditkarte, ID oder Pass, Fahrausweis oder Fahrzeugschein, heute wohl auch den Impfpass. Oder auch den Ersatzschlüssel. Die Warnweste, die in vielen Ländern heute Pflicht ist. Das E-Book, das einem einen Stapel Bücher erspart. Alles andere kann man notfalls organisieren.

Ersatzteile sind auch so eine Sache: Empfohlen werden Motorradbatterie, Motorradkette, diverse Zangen (meist die falschen). Da spiegelt sich oft noch die Nostalgie von früheren Motorradreisen. Als man sich beim Reifenwechsel noch selber die Hände schmutzig gemacht hat

(hat man das je?). Fakt ist: Wer heute eine Panne hat, nimmt nicht die Zange zur Hand, sondern das Mobiltelefon.

In Zeiten von Handy, GPS oder Notfall-Knopf, der in ganz Europa gleich den Rettungsdienst alarmiert, haben sich die Bedürfnisse verschoben. Oft ist eine Go-Pro-Kamera am Helm oder das Handy zentraler als die Thermowäsche. Das WLAN am Abend, um Videos oder Bilder in soziale Netzwerke hochzuladen, wichtiger als die Dusche im Zimmer. Und das Navi gehört heute sowieso zur Grundausrüstung. Die Zeiten, als man alle paar Kilometer angehalten hat, um auf der Karte die Route zu checken, sind vorbei. Stattdessen gibt man beim Frühstück die Tagesroute ins Navi ein, diese fünfzehn Minuten sollte man sich nehmen.

Was gern vergessen geht: Man muss nicht nur viel packen – sondern auch richtig! Die 20-Liter-Abfallsäcke der Migros sind eine gute Basis. Die sind absolut reissfest, leicht beschriftbar und schlucken fast alles. Die sperrigen Sachen, die man selten hervornimmt, kommen ganz nach unten, die Sachen, die man jeden Tag braucht, kommen in den Tankrucksack oder in die Gepäckrolle. Beide Seitenkoffer sollten etwa gleich schwer beladen werden, das Topcase bleibt leer. Da sammelt sich eh schnell alles Mögliche, wie Regenkombi, Souvenirs, Trinkflasche, Tüchlein, Mundschutz oder Sandwiches. Und nach jeder Reise entpuppt sich das Topcase als wahre Wunderkiste voller schöner Steine, alter Quitungen, Muscheln oder langer Unterhosen...

Also: Packen ist gut, nicht packen oft besser. Das Wichtigste, was man dabei haben sollte, ist eh: eine gehörige Portion Entspannung. Die einem hilft, zu akzeptieren, dass nicht immer alles so läuft wie geplant. Weil garstiges Wetter, ein kaputtes Motorrad, Krankheit, überfüllte Hotels, unpünktliche Fähren oder sture Grenzbeamte einem einen Strich durch die Planung gemacht haben, ist Demut die richtige Haltung auf einem Tourenmotorrad.

Hans Schneeberger ist ehemaliger Chefredaktor des *Migros-Magazins*, Autor, Weinliebhaber und leidenschaftlicher Töff-Fahrer.

# TUONO 14

## TOURING BY TUONO

- › 175 PS
- › Quickshifter up/down
- › Kurven-ABS
- › Traktionskontrolle
- › TFT-Display
- › Cruise Control
- › LED-Scheinwerfer mit DRL
- › Kurvenlicht-Funktion



**MOTO  
FESTIVAL**  
SWITZERLAND // 2023

BESUCHEN  
SIE UNS AM  
MOTOFESTIVAL

BERN,  
23. - 26.2.2023



RS 660



Tuareg 660



RSV4 Factory

**aprilia**<sup>®</sup>

aprilia.ch



*Wahrzeichen für den amerikanischen Traum: die Modelle «Anniversary Collection» von Harley-Davidson unterwegs in den USA.*

## Thronjubiläum in Milwaukee

Der Motorrad-Hersteller Harley-Davidson feiert seinen runden Geburtstag mit einem Feuerwerk an Emotionen, Events und neuen Modellen.

*Florian Schwab*



**Z**u fast jeder grossen Marke gehört ein farbenprächtiger Gründungsmythos. Im Falle von Harley-Davidson, einem der strahlendsten Wahrzeichen für den amerikanischen Traum von Freiheit und Abenteuer, geht dieser Mythos so: In einem Holzschuppen hinter dem Wohnhaus der Familie Davidson in Milwaukee, Wisconsin, konstruierte der Maschineningenieur William Harley zusammen mit den Gebrüdern William, Arthur und Walter Davidson sein erstes «Motor-Bicycle».

Das Licht der Welt erblickte Harley-Davidson damit vor 120 Jahren. Solche Jubiläen bringen es mit sich, dass man ein wenig in die Vergangenheit und besonders in die Zukunft schaut. Nach einer steinigen Etappe für Harley-Davidson – ungefähr zur Finanzkrise 2007/2008 überschritten die Babyboomer ihren Motorrad-Zenit, was für Harley-Davidson eine mehrjährige Phase der Selbstfindung zur Folge hatte – schöpft das Unternehmen aus seinem diesjährigen run-

den Geburtstag neue Schubkraft für die Bewegung nach vorne.

### Freiheit und Individualität

Das Jahr verspricht zahlreiche Festivitäten und Produkte-Highlights. Dabei konzentriert sich Harley-Davidson ganz auf die Werte, denen die Töff-Schmiede ihren jahrzehntelangen Erfolg verdankt: Eine Vielzahl von Events stärkt das Gemeinschaftsgefühl in der Harley Owners Group (HOG) – Harley-Fahrer sind auf der ganzen Welt per du. Zudem lanciert der Töff-Bauer

*Der hiesige Markt ist, ausserhalb der USA, einer der wichtigsten für die Motorradbauer.*

eine Vielzahl von Innovationen, welche Harleys einzigartigen Schriftzug tragen: Freiheit und Individualität.

Zu den Höhepunkten des Jubiläumsjahres gehört im Speziellen die soeben präsentierte CVO Road Glide Limited Anniversary. Ihre kennzeichnenden Merkmale sind zum einen die strikte zahlenmässige Limitierung und zum anderen die aufwendigsten Lackierungen der Harley-Geschichte. Dabei werden auf einen schwarzen Basislack weitere Schichten in «Heirloom Red» aufgebracht. Weitere Ornamente sind die leuchtend roten *pin-stripes* sowie – des Thronjubiläums würdig – von Hand aufgetragene goldfarbene Verzierungen. Dezent darin eingearbeitet sind Kopf und Flügel eines aufsteigenden Adlers. Wer sich diesen seltenen Blickfang ergattern kann, macht damit bei jeder Harley-Ausfahrt eine besonders gute Figur.

Weiter hat Harley-Davidson seinem Performance-Cruiser Breakout ein neues Chrom-Styling sowie ein umfassendes Kraftpaket verordnet. Für den Antrieb sorgt neu ab Werk ein Milwaukee-Eight 117 – der hubraumstärkste, serienmässig erhältliche Big Twin. Und die neue Nightster Special fährt mit zahlreichen stilvollen, komfortablen und technologisch anspruchsvollen Features auf die Strasse. In Bewegung versetzt wird sie durch den flüssigkeitsgekühlten Revolution Max 975T, der bei niedrigen Drehzahlen ein eindruckliches Drehmoment verspricht. Dank der Integration des Motors als mittragendes Element des Fahrwerks konnten die Ingenieure das Gewicht optimieren.

Die neuen Modelle treffen dieser Tage bei den Schweizern Händlern ein. Der hiesige Markt ist, ausserhalb der Vereinigten Staaten von Amerika, einer der wichtigsten für die Motorradbauer aus Milwaukee mit der langen Geschichte. Dafür sorgen nicht nur die gut ausgebauten Schweizer Strassen. Auch reimt sich der schweizerische Freiheitsbegriff auf den amerikanischen. »»

Weiterhin einen zentralen Schwerpunkt bei Harley bildet jene Disziplin, die das Unternehmen gewissermassen erfunden hat: das Touring-Bike. Dessen Anfänge liegen im Jahr 1958, als Harley unter dem Kurznamen FLH erstmals einen schweren Reise-Cruiser auf den Markt brachte. Seither gelten die Tourenmaschinen von Harley als Synonym für Komfort auf langen Motorradreisen – die Route 66 lässt grüssen.

### Königin des Segments

Heutige Modelle aus der Grand American Touring sind die Road King sowie die Road Glide und die Street Glide in ihren verschiedensten Ausführungen. Die diesjährige Königin des Segments ist die bereits erwähnte CVO Road Glide Limited Anniversary. Die Palette bewegt sich in der Tradition maximaler Fahrfreude, Freiheit und Abenteuer.

In den Touren-Bikes von Harley ist die Kraftmaschine Milwaukee-Eight 117 verbaut. Dieser Motor hat seine Qualitäten auch in der Maschine unter Beweis gestellt, mit der Harley im Jahr 2021 den Titel des «King of the Baggers» errungen hat. Die Spitzenausführung

mit 1923 Kubikzentimetern Hubraum gewährleistet ein Maximum von 169 Newtonmetern bei 3500 Umdrehungen – Zugkraft, die sich sehen und vor allem spüren lässt.

Der selbstbewusste Auftritt von Harley-Davidson ist Ausdruck der Strategie des Unternehmens, sich auf seine innersten Markenwerte zu besinnen und diese zeitgemäss, an der technologischen Spitze, immer wieder neu zu

### *In den Touren-Bikes von Harley ist die Kraftmaschine Milwaukee-Eight 117 verbaut.*

interpretieren. Es gibt also viel zu feiern, wenn dieses Jahr die Harley-Community zur grossen Feier zusammenkommt. Auf dem europäischen Kontinent winkt ein grosses Festival in Budapest, das vom 22. bis zum 25. Juni stattfindet. In der ungarischen Hauptstadt werden Zehntausende Harley-Fahrer erwartet. Der Anlass verspricht einen Superlativ an Ausstellungen, Shows, Unterhaltung und einem attraktiven touristischen und gastronomischen Rahmenprogramm.

Wer noch näher an die Wurzeln von Harley-Davidson reisen möchte, der kann Mitte Juli nach Milwaukee fliegen, wo Harley-Davidson ein grosses «Homecoming» feiert. Das vier-tägige Festival am Geburtsort des Unternehmens stellt den Höhepunkt der weltweit stattfindenden Jubiläums-Events dar. Unter anderem werden Live-Auftritte der Foo Fighters und von Green Day erwartet – den Stars der Harley-nahen Musikszene. Die abenteuerliche Harley-Davidson-Fahrt, die vor 120 Jahren in Milwaukee begann, startet mit dröhnenden Motoren in die Zukunft: Aus Tausenden Maschinen verbindet sich der typische Sound der Harley-Zweizylindermotoren zu einem Trommelwirbel.

### 120 Jahre Harley-Davidson

23.–26. Februar 2023: Harley am Motofestival in Bern  
25. März 2023: Season Opening, Open House bei allen offiziellen Harley-Davidson-Händlern in der Schweiz  
22.–23. April 2023: Töff-Testtage, Derendingen SO  
29. April 2023: 120-Jahr-Jubiläum Open House bei allen offiziellen Harley-Davidson-Dealern in der Schweiz  
7. Mai 2023: Love Ride  
22.–25. Juni 2023: 120 Jahre Harley-Davidson, Festival in Budapest  
13.–16. Juli 2023: Homecoming in Milwaukee, Wisconsin

## NEUHEITEN

### Highlights des Jubiläumsjahres von Harley-Davidson



**Chromglänzend:** 2023er Breakout 117.

Neuerdings mit dem Milwaukee-Eight 117 als Herzstück, wurde die Harley-Davidson Breakout umfassend aktualisiert. Die 1923-Kubikzentimeter-Maschine bietet beachtliche 103 PS bei 5020 Umdrehungen und 168 Newtonmeter bei 3500 Umdrehungen. Ein Kraftpaket, das Freude macht. Zum ausgebauten Hubraum kommen ein grösserer Tank, mehr Elektronik und, für das Auge, viele Zierelemente aus Chrom: an den Radabdeckungen, an den Auspuffblenden, an den Blinkern und Rückspiegeln beispielsweise. Der Cruiser ist erhältlich ab Fr. 26 900.–



**Leistungsstark:** Die neue Nightster Special.

Sie ist speziell ausgelegt für Freunde einer eher sportlichen Fahrweise. Ihr flüssigkeitsgekühlter V-Twin-Motor (Revolution Max 975T) gewährleistet eine Drehmomentkurve mit flachem Verlauf in allen Drehzahlspähren. Neben den vordefinierten Fahrmodi Strasse, Regen und Sport stehen dem Fahrer zwei weitere Fahrmodi zur freien Definition zur Verfügung. Mit 225 Kilogramm ist die Nightster Special leicht und wendig – dank der neuen Konstruktion, bei welcher der Motor als tragendes Element des Fahrwerkes fungiert. Erhältlich ab Fr. 17 200.–



**Selten:** Road Glide Limited Anniversary.

Eine Rarität, die ihresgleichen sucht: Limitiert auf 1600 Einheiten weltweit, wird die Road Glide Limited Anniversary zum Blickfang auf jedem Harley-Treffen und der Strasse. Auf dem Basislack in klassischem Heirloom Red heben sich eine Schattierung in Midnight Crimson sowie hellrote Pinstripes ab. Mit ihrer speziellen Lackierung sowie dem goldfarbenen Tankmedaillon mit Adler im Art-déco-Stil hebt sich die Jubiläumsedition optisch vom Basismodell ab. Mit einem Preis von Fr. 56 400.– handelt es sich um eine Anschaffung für die Ewigkeit.

FIM MOTOCROSS WORLD CHAMPIONSHIP

# MXGP

## OF SWITZERLAND

presented by



infront



### FRAUENFELD – GACHNANG - 8.-10. APRIL 2023



---

# Maschine für Mutige

Die Ducati Diavel V4 hat eine beeindruckende Leistung, zieht aber vor allem durch ihren unwiderstehlichen Auftritt die Aufmerksamkeit auf sich.

*David Schnapp*

**D**are to be bold», steht über der neuen Ducati Diavel V4, und es bedeutet etwa: «Wage es, mutig zu sein», was eine wirklich treffende Werbezeile für ein aussergewöhnliches Motorrad ist. Die Diavel war immer schon eine singuläre Erscheinung, ein Motorrad, das gewissermassen verschiedene Motorräder in sich vereint – Cruiser und Naked Bike zugleich, aber auch Supermaschine und Männertraum.

Die Diavel («Teufel») wurde 2010 erstmals vorgestellt, der Motor kam damals als V2 aus dem Supersportler Ducati 1198, der Name wiederum ist der Legende nach entstanden, weil ein Werksmitarbeiter beim Anblick der Maschine «Diavell!» ausgerufen haben soll.

## Leicht und kompakt

Die unbändige Kraft, die fast aufrechte Sitzposition und der Genre-sprengende Stilmix machten immer schon den Reiz der Ducati aus. Jetzt wird sie erstmals mit dem V4-Granturismo-Motor gebaut, was noch mehr Leistung und Fahrfreude ermöglicht. Der neue Motor mit 1158 Kubikzentimetern Hubraum entfesselt 168 PS sowie ein Drehmoment von 126 Newtonmetern (bei 7500 Umdrehungen), es sei «der ideale Motor für einen Muscle-Cruiser», heisst es bei Ducati.

Der V4-Motor hat seinen Ursprung in der Desmosedici Stradale, der Panigale und der Streetfighter V4. Trotz der ausgesprochenen Leistungsstärke ist das Aggregat leicht sowie kompakt gebaut, insgesamt wiegt die neue Diavel 13 Kilogramm weniger als das Vorgängermodell. Das Leergewicht der Diavel V4 beträgt 223 Kilogramm. Der Motor verfügt über eine Zylinderabschaltung, die Emissionen und Verbrauch senkt. Dabei wird die hintere Zylinderbank im Stand, aber auch bei niedrigen Drehzahlen und geringer Last abgeschaltet. Gleichzeitig sinken die Unterhaltskosten, weil das Wartungsintervall erstaunliche 60 000 Kilometer beträgt, was ein Rekordwert in diesem Segment ist.

Das Fahrwerk besteht unter anderem aus einer Upside-down-Gabel mit einem Stand-



«Teuflische Lichtgestalt»: die komplett neu entwickelte Ducati Diavel V4.



*Supermotorrad und Cruiser:* Die Diavel vereint verschiedene Stile in einer Maschine.

rohrdurchmesser von 50 Millimetern. Im Heck ist ein Federbein verbaut, das wie die Gabel voll einstellbar ist. Beim Verzögern kommen Stylema-Bremssättel von Brembo zum Einsatz und zwei 330-Millimeter-Bremsscheiben vorne. Die Gesamtkomposition sorgt für überragende Fahrleistungen, dank dem Hinter-

*Beim Bremsen werden Werte erreicht, die ansonsten Rennmotorrädern vorbehalten sind.*

reifen mit einer Dimension von 240/45 und einem speziellen Getriebe beschleunigt die Diavel V4 in unter 3 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Beim Bremsen werden Werte erreicht, die ansonsten Rennmotorrädern vorbehalten sind, mit bis zu 11,5 m/s<sup>2</sup> kann die Ducati mit Hilfe ihres ausgefeilt kalibrierten ABS-Systems verzögern.

Zur vollen Potenzialentfaltung der Teufelsmaschine verhilft dem Fahrer ein umfangreiches Elektronikpaket, bei dem der sportlichen Auslegung des Motorrads viel Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Die Diavel V4 verfügt über drei «Power Modes» und vier «Riding Modes»: Sport, Touring, Urban sowie den neuen «Mode Wet» für Untergründe mit weniger Grip. Die verschiedenen Einstellungen passen die Maschine an die jeweilige Situation beziehungsweise die Vorlieben des Fahrers an, verändert werden je nachdem die Motorleistung und der Eingriff der Fahrhilfen (Ducati Traction Control, Kurven-ABS und Ducati Wheelie Control).

Gesteuert wird die Elektronik über hintergrundbeleuchtete Bedienelemente am Lenker und ein neues Fünf-Zoll-TFT-Farbdisplay,

das ausserdem mit dem Smartphone gekoppelt werden kann, um es für Anrufe, Textnachrichten und Musik zu nutzen. Das optionale Turn-by-Turn-Navigationssystem kann über die Ducati-Link-App verwendet werden.

Zur Komfortausrüstung gehört eine Geschwindigkeitsregelung für entspannte Autofahrten oder eine «Launch Control» für besonders eindrucksvolle Startvorgänge. Aber nicht nur die Soft-, auch die Hardware ermöglicht insgesamt ein komfortableres Vorankommen. Der Sitz ist bequem und grosszügig und auch für den Sozius langstreckentauglich, die Hinterradfederung weist einen um 15 Millimeter vergrösserten Federweg auf, was auf langen Fahrten spürbar entspannend wirkt.

Überhaupt ist die Sitzposition der Schlüssel für den Fahrer im Zentrum der Ducati. Schon optisch vermittelt die Haltung auf der Maschine ein Gefühl von Kontrolle und Selbstvertrauen gleichzeitig, der hohe Lenker rückt im Vergleich zur Diavel 1260 etwas näher zum Fahrer, das macht insbesondere das Manövrieren deutlich leichter.

Nach zwölf Jahren und 45 000 verkauften Maschinen wird aus der komplett neu konstruierten Diavel V4 ein faszinierendes Kraftpaket. Die «teuflische Lichtgestalt», wie sie ein Kollege bezeichnet, ist immer noch die richtige Wahl für den grossen Auftritt auf zwei Rädern. Das braucht vielleicht ein wenig Mut, aber das tiefe Gefühl der Befriedigung, das jede Fahrt auf der Ducati auslöst, ist eine schöne Belohnung für das kleine Wagnis, sich auf diese Maschine zu setzen.

Die Ducati Diavel V4 ist ab sofort ab Fr. 28 690.– erhältlich.

## Rekordjahr für Ducati

Geschäftlich war das Jahr 2022 aussergewöhnlich. Mit genau 61 562 weltweit ausgelieferten Motorrädern wurde ein neuer Rekord erzielt, wobei das Unternehmen aus Borgo Panigale erstmals die Marke von 60 000 verkauften Modellen übertreffen konnte und die Ducati Multistrada V4 sich mit mehr als 20 000 verkauften Einheiten als beliebtestes Modell erwies.

«Dieses Verkaufsergebnis ist das Resultat unserer Bemühungen, kontinuierlich in die Entwicklung innovativer Motorräder zu investieren», sagt Ducati-CEO Claudio Domenicali. Die Steigerung der Verkäufe um 3,6 Prozent im Jahr 2022 sei die Belohnung dafür, dass man die Qualität der Produkte «und die damit verbundenen Erlebnisse für unsere leidenschaftlichen Ducatisti» stets verbessert habe, so der Markenchef.

Das Rekordergebnis ist aus mehreren Gründen bemerkenswert. Zum einen war schon das Pandemiejahr 2021 für die gesamte Motorradbranche sehr erfreulich. Dass Ducati das ausgezeichnete Ergebnis noch steigern konnte, spricht für die Qualität des Angebots. Zusätzlich hat man es aber auch geschafft, die schwerwiegenden Lieferkettenunterbrüche, die insbesondere



*Steigerung:* Ducati-CEO Domenicali.

die Halbleiter-Bauteile betroffen haben, mit hoher Flexibilität zu meistern.

«Made in Italy» setzte sich 2022 aber auch auf den Rennstrecken der Welt durch. Auf seiner Ducati Desmosedici GP22 wurde Francesco Bagnaia in Valencia Weltmeister der Moto GP, und erstmals holte damit ein Italiener auf einer italienischen Maschine den Titel. Schliesslich gewann die Marke aus der Nähe von Bologna auch noch den Weltmeistertitel der Konstrukteure – die dritte Krone des erfolgreichen Rennjahres holte das Team Ducati Lenovo: ein Beweis für die wirkungsvolle Mischung aus Leidenschaft und Geschwindigkeit.

*David Schnapp*

# «Es geht um den Moment»

Christoph Ernst, Direktor von BMW Motorrad in der Schweiz, über Landschaften, neue Modelle und Töffkultur.

David Schnapp

**Weltwoche:** Christoph Ernst, im Automobil-Sektor sind Elektrifizierung und alternative Antriebe das Thema der Stunde. Was beschäftigt die Motorrad-Hersteller?

**Christoph Ernst:** Dieses Thema beschäftigt uns selbstverständlich auch, vor allem in der urbanen Mobilität. Das Segment der Elektromotorräder ist im Jahr 2022 in der Schweiz um 60 Prozent gewachsen. Dazu trägt nicht zuletzt unser Elektroroller, der BMW CE 04. In den Startblöcken steht der CE 02, den wir bereits als Concept präsentiert haben. Das ist ein weiterer Meilenstein in der Elektrifizierung bei BMW Motorrad und unser Beitrag zur urbanen Mobilität.

**Weltwoche:** Die Pandemie-Jahre haben der ganzen Branche Rekordergebnisse beschert. Wie zufrieden sind Sie mit den letzten Jahren?

**Christoph Ernst:** Das Jahr 2022 brachte nach dem Corona-Effekt in den Rekordjahren 2021 und 2020 eine gewisse Abkühlung. Aber fast noch wichtiger als die Auswirkungen der Pandemie war die Änderung in den Führerausweis-Regelungen. Dass seit 2021 die 125-ccm-Maschinen mit maximal 11 kW schon ab sechzehn Jahren gefahren werden können, hilft der gesamten Branche.

**Weltwoche:** Wie gross war denn die Abkühlung im Jahr 2022?

**Ernst:** Man darf das vergangene Geschäftsjahr nicht mit den beiden Rekordjahren davor vergleichen. Zusätzlich zu einer gewissen Normalisierung der bereits genannten Sondereffekte kamen im Jahr 2022 Lieferkettenprobleme dazu, welche uns eingebremst haben.

**Weltwoche:** Und wie zuversichtlich sind Sie für das Jahr 2023?

**Ernst:** Die Lieferketten haben sich weitestgehend stabilisiert, eine Restvolatilität bleibt. Wir haben die geopolitische Lage im Blick, und auch die ökonomischen Aussichten beschäftigen uns. Ich gehe davon aus, dass die Schweiz wirtschaftlich stabil bleibt, wir dürfen optimistisch sein.

**Weltwoche:** Welche Modelle sind für BMW Motorrad in diesem Töffjahr wichtig?

**Ernst:** Die neue 4-Zylinder-Baureihe mit der M1000 R als stärkstes Modell unter den Hyper-Roadstern ist natürlich ein Highlight. Dazu haben wir im Januar die S 1000 RR lanciert, wir haben unser Superbike M 1000 RR und aus

*«Unsere Stärke ist, dass wir sehr unterschiedliche Segmente bedienen können.»*

Anlass des 100-jährigen Bestehens von BMW Motorrad gibt es spezielle Editionen der R18 und der R nine-T. Unsere Stärke ist, dass wir sehr unterschiedliche Segmente bedienen können, das beginnt bei der urbanen Mobilität, geht über die Adventure-Modelle mit unserer ikonischen GS, zu den Heritage-Bikes und schliesslich zum Sportbereich.

**Weltwoche:** Fehlt Ihnen etwas im Portfolio zum vollkommenen Glück?

**Ernst:** Wir haben zwar Angebote im 11-kW-Segment für Einsteiger. Was es bei uns nicht gibt, sind kleine Roller mit 125 Kubikzentimeter Hubraum. Das ist ein Segment, das nicht zu BMW Motorrad passt, unsere Stärke ist der Bereich ab 500 Kubikzentimeter.



«Im gedankenfreien Raum»:  
Töfffahrer Ernst.



**Weltwoche:** Motorradfahren ist für viele immer noch ein Symbol grosser Freiheit und eines individuellen Ausdrucks. Ihre Prognose: Wie lange kann das noch so bleiben, bevor politische Schranken gesenkt werden?

**Ernst:** Der Druck steigt zwar, aber Regularien gibt es bereits heute, sie werden von Herstellern natürlich eingehalten. Der Spass am Motorradfahren ist dadurch aber nicht weniger geworden. Wichtig ist diesbezüglich aber auch, dass Motorradfahren einerseits ein Hobby ist. Andererseits ist das Motorrad ein Verkehrsmittel im täglichen Gebrauch. Viele – vor allem junge Leute – verwenden es zum Pendeln zur Arbeit, an die Uni oder Schule. Drum gilt es diesbezüglich Augenmass zu behalten.

**Weltwoche:** Was bedeutet Ihnen das Motorradfahren selbst?

**Ernst:** Auf dem Töff befinde ich mich in einem gedankenfreien Raum. Ich bin eher der Cruiser-Typ und erfreue mich an der Schönheit der Landschaft, durch die ich gerade fahre. Dabei geht es nur um den Moment, die Maschine, die Strasse und mich. Auf wenig befahrenen Landstrassen und durch Kurven zu fahren, ist sehr entspannend. Dazu kommt das Gemeinschaftsgefühl. Man trifft auf Päs-



**100 Jahre BMW Motorrad:**  
Sondermodelle der Baureihen R 18 (r.) und R nine-T (l.)  
sowie die historische R 32.

sen, in den beliebten Lokalen Gleichgesinnte und hat immer ein Gesprächsthema. Auch das ist etwas, was zum Gesamterlebnis gehört.

**Weltwoche:** Wo fahren Sie gerne entlang?

**Ernst:** Wenn ich am Abend bei mir zu Hause in der Ostschweiz Lust auf eine Ausfahrt habe, fahre ich gerne über den Seerücken, das ist

*«Die einen suchen den Kick auf der Rennstrecke, die andern die Herausforderung im Gelände.»*

nicht spektakulär, aber schön. Wenn ich mehr Zeit habe, fahre ich gerne über Pässe, besonders Albula und Grimsel gefallen mir, diese Alpenübergänge sind sehr anspruchsvoll zu fahren.

**Weltwoche:** Welches ist Ihr Eindruck, gibt es heute mehr Töfffahrer als noch vor einigen Jahren?

**Ernst:** Das ist schwer zu sagen. Sicher ist, dass der Fuhrpark in den letzten Jahren immer grösser wurde, aber an schönen Tagen trifft man nach meinem Gefühl immer etwa gleich viele Leute an den entsprechenden Orten an.

**Weltwoche:** Ist die Schweiz eigentlich ein typisches Töffland?

**Ernst:** Aus meiner Sicht gibt es eine ausgesprochene Töffkultur in der Schweiz. Denken wir nur an die international erfolgreichen Motorsportler wie Tom Lüthi, Dominique Aegerter oder früher auch Rolf Biland, die weltweit für Aufsehen sorgen.

**Weltwoche:** Sind Schweizer Eigenschaften wie Eigensinnigkeit und Freiheitsdrang gute Voraussetzungen für die von Ihnen beschriebene Töffkultur?

**Ernst:** Vielleicht (*lacht*), aber wenn ich mit Italienern oder Franzosen spreche, die Motorrad fahren, haben die eine ähnliche Einstellung wie wir Schweizer. Eigensinn und Freiheitsdrang sind vielleicht bei Bikern öfter anzutreffen und sind nicht landesabhängig.

**Weltwoche:** Was sind die Gründe, warum jemand auf eine Maschine steigt?

**Ernst:** Das ist sehr individuell, die einen suchen den Kick auf der Rennstrecke, dann gibt es technisch interessierte Fahrer, welche die Herausforderung im Gelände suchen. So können Fahrer zum Beispiel im BMW Enduro Park in Hechlingen lernen, wie man sich abseits der befestigten Strassen im Gelände bewegt. Kurz, es gibt sehr viele unterschiedliche Gründe, warum man gerne auf einen Töff steigt. Was

alle vereint, ist die Freude am Fahren und die Lust, diese Art der Fortbewegung zu geniessen.

**Weltwoche:** Wann fängt bei Ihnen persönlich die Saison an?

**Ernst:** Sobald die Temperatur auf 10 Grad steigt, juckt es mich, und ab dann bin ich häufig mit dem Motorrad unterwegs.

**Weltwoche:** Am Motofestival vom 22. bis 26. Februar 2023 in Bern trifft sich erstmals seit 2019 wieder die Schweizer Motorradszene. Was gibt es bei BMW Motorrad zu sehen?

**Ernst:** An unserem Stand sind sämtliche erwähnten Neuheiten zu sehen, aber wir zeigen im Übrigen unsere gesamte Modell-Palette sowie Produkte aus dem Bereich der Fahrerausstattung wie Helme und Bekleidung. Als Besonderheit haben wir einen elektrischen CE 04, den wir als Polizeifahrzeug aufgebaut haben, sowie die historische BMW R32, das erste je hergestellte BMW Motorrad, aus Anlass unseres 100-Jahre-Jubiläums.

**Christoph Ernst**, 58, ist seit 2021 Direktor von BMW Motorrad Schweiz. Davor war der Automechaniker und Betriebswirtschaftler für das After-Sales-Geschäft der BMW (Schweiz) AG verantwortlich.

# Ereignis in der Mittelklasse

Mit der V-STROM 800DE und GSX-8S präsentiert Suzuki zwei überzeugende Modelle mit neuer Motoren-Technologie.

David Schnapp

Abenteuer ist ihr Daseinszweck», schreiben die Marketing-Spezialisten bei Suzuki über die neue V-STROM 800DE. Die Reise-Enduro ist seit ihrer Lancierung als V-STROM 1000 im Jahr 2002 ein Symbol für die grosse Reise auf zwei Rädern beim japanischen TraditionsHersteller. Über 440000 Exemplare der robusten, vielseitigen Maschine wurden in etwas mehr als zwanzig Jahren weltweit verkauft, die STROM-Modelle haben damit ein ganzes Segment des Motorrad-Geschäfts mitgeprägt.

Nun ergänzt die neue V-STROM 800DE die Modellreihe, dabei ist das Herzstück des zweirädrigen Abenteurers der komplett neu entwickelte Parallel-Twin-Motor mit 776 Kubikzentimeter Hubraum, Hubzapfenversatz und einer neuen «Suzuki Cross Balancer» Technologie. Das patentierte System bezeichnet die Anordnung der beiden Ausgleichswellen im Aggregat mit elektronischer Drosselklappensteuerung sowie mit zwei oberliegenden Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder. Die Anordnung der beiden Ausgleichswellen, die im 90 Grad Winkel zur Kurbelwelle angeordnet, hat Suzuki als «Cross Balancer» patentieren lassen.

Der Reihen-Zweizylinder leistet 84 PS/62 kW und entwickelt ein beachtliches Drehmoment von 78 Newtonmetern. Ein elektronisches Gasannahme-System hilft dem Fahrer dabei, die Kraft des Motors präzise abzurufen, verwaltet wird sie über ein 6-Gang-Getriebe inklusive Kupplungs-Assistent und Quickshifter mit Blipperfunktion für schnelle Schaltvorgänge. Eine LED-Lichtanlage ist in der V-STROM 800DE ebenso serienmässig wie die digitale 5-Zoll-TFT-Anzeige, drei Fahrmodi, eine vierstufige, auf Wunsch deaktivierbare, Traktionskontrolle sowie die bei Suzuki typischen Assistenzsysteme «Easy-Start-System» und «Low-RPM-Assist», die Teil des S.I.R.S.



Bereit für Abenteuer: die V-STORM 800DE mit dem neuen Parallel-Twin-Motor.

Systems sind (Suzuki Intelligent Ride System). Sowohl Schlupfregelung als auch ABS verfügen über einen eigenen Offroad-Modus, das Hinterrad-ABS kann für Geländefahrten ausserdem komplett deaktiviert werden.

Das Kürzel «DE» in der Typenbezeichnung der neuen Reise-Enduro steht schliesslich für «Dual Explorer», was soviel heisst wie doppelter Entdecker und letztlich für die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten dieser Maschine auf befestigten, aber auch wildem Gelände steht. Den japanischen Ingenieuren und Entwicklern war

es aber ein zentrales Anliegen, ein möglichst ausgeglichenes Motorrad zu entwickeln, das (fast) alles kann, aber auch für jede und jeden leicht fahrbar ist. Dafür habe es unzählige Stunden Optimierungsschritte und ausführliche Tests gebraucht, heisst es bei Suzuki.

Zum Gesamtkonzept gehört natürlich auch ein neu entwickeltes Rahmenkonzept mit dem höchsten Federweg sowie grösstmöglicher Bodenfreiheit, welche jemals in ein einer V-STROM zu haben waren. Ein breiter Lenker aus Aluminium, eine neue Schwingen und das



**Scharfe Linien:** das Naked Bike GSX-8S.

21-Zoll-Vorderrad mit Speichenfelgen vervollständigen die Architektur der Maschine. Der Fahrersitz liegt auf einer Höhe von exakt 855 Millimetern. Das Windschild lässt sich mit einem Werkzeug in insgesamt drei Positionen arretieren. Zur Serienausstattung gehören ausserdem Hand-Guards, Kunststoff-Unterfahrschutz, Kühlerschutz sowie eine USB-Steckdose im Cockpit.

Erhältlich ist die neue V-STROM 800DE ab 11895 Franken in den Farben «Champion Yellow No. 2», «Glass Mat Mechanical Gray» und «Glass Sparkle Black». Mit dem umfangreichen Zubehörprogramm kann die Maschine zusätzlich individualisiert werden, im Angebot sind unterschiedliche Koffersysteme, LED-Zusatzscheinwerfer, verschiedene Sitzbankoptionen oder auch eine Touring-Scheibe.

### Nackt für Neueinsteiger

Einen weiteren grossen Schritt in der Töff-Mittelklasse macht Suzuki mit der neuen GSX-8S, die das Modellangebot im Segment der Naked-Bikes ergänzt und eine Lücke zwischen den Modellen SV 650 und GSX-S1000 schliesst. Bei der Entwicklung der neuen GSX-8S sei es vor allem um die Bedürfnisse der Kunden gegangen, heisst es bei Suzuki. Durch unzählige

Optimierungen quer durch alle Abteilungen des Herstellers sei ein Motorrad mit dem besten Gleichgewicht in dieser Klasse entstanden, das sowohl für Neueinsteiger als auch für Biker mit Erfahrung perfekt sei.

Die Leistung der neuen GSX-8S lässt sich im Übrigen einfach per Programmierung auf 35kW reduzieren, was für Neulenker ab 18 Jahren interessant ist. Sie können in der «Kategorie A beschränkt» starten und nach zwei Jahren klagloser Fahrpraxis, ein Gesuch ans Strassenverkehrsamt stellen, die Beschränkung 35kW ohne Prüfung aufzuheben.

Angetrieben wird die GSX-8S vom gleichen Reihen-Zweizylinder wie die V-STROM 800DE. Der Versatz von 270 Grad zur Kurbelwelle führt zu einer sehr kontrollierbaren Leistungsentwicklung und einer ähnlichen Motorcharakteristik wie beim V-Zweizylinder der SV 650, die bei Suzuki seit über 25 Jahren mit leichten Änderungen im Programm war und nun durch die GSX-8S abgelöst wird. Deren neue Abgasanlage erfüllt die Euro5-Norm und mündet in einen sehr kurzen Endschalldämpfer.

Das Fahrwerk mit einer modernen USD-Gabel und einem einstellbaren Federbein ist die Grundlage für spielerisches Handling,

höchsten Komfort und ausgezeichnete Stabilität. Ein 14-Liter-Tank garantiert Reichweiten von bis zu 330 Kilometern mit einer Füllung und nicht zuletzt ist die GSX-8S mit so viel Elektronik ausgestattet, wie nur wenige Konkurrenten in der Mittelklasse. Das neue Naked

### Optisch signalisiert die GSX-8S eine neue Design-Sprache bei Suzuki.

Bike bietet das bewährte S.I.R.S. System (Suzuki Intelligent Ride System) bestehend aus Suzuki Drive Mode Selector, dreistufiger Traktionskontrolle, Ride-By-Wire, Easy-Start-System, Low-RPM-Assist und bi-direktionalem Quick-Shifter. Ein ebenfalls neuer 5-Zoll Farb-TFT-Bildschirm bietet dem Fahrer die Übersicht über alle Funktionen.

Optisch signalisiert die GSX-8S eine neue Design-Sprache bei Suzuki: Geprägt wird es vorne von den vertikal angeordneten LED-Scheinwerfern, welche durch die auffälligen LED-Standlichter in der Maske flankiert werden. Die markanten Kanten der wenigen Verkleidungsteile betonen die scharfen Linien und ein insgesamt kompaktes und schlankes Erscheinungsbild. Die GSX-8S ist ab April 2023 in den Farben «Pearl Cosmic Blau» sowie in «Pearl Tech White» und «Metallic Mat Black No. 2 / Glass Sparkle Black» zu Preisen ab 9995 Franken erhältlich.

### Start mit Webstühlen

Die 1909 von Michio Suzuki gegründete Webmaschinen- und spätere Zweirad-Herstellerin aus Hamamatsu hat im Laufe ihrer langen, und teilweise dramatischen Geschichte eine ganze Reihe legendärer Bikes wie beispielsweise die Rekord-Maschine Hayabusa entwickelt und unzählige Rennen und Meisterschaften in verschiedensten Disziplinen gewonnen. Heute präsentiert sich das Unternehmen, das immer noch von einem Mitglied der Suzuki-Familie geführt wird, als breit aufgestellte Firma im Dienste der Fortbewegung zu Wasser und zu Lande auf zwei sowie vier Rädern.

Die Wachstumsstrategie von Suzuki bis zum Geschäftsjahr 2030 steht unter dem Motto «Produkte mit Mehrwert», und alle Massnahmen, die im Zuge dieser Strategie umgesetzt werden, orientieren sich an den Kundenbedürfnissen. Dabei setzt der japanische Hersteller neben seinem Produktionsprinzip «Sho-Sho-Kei-Tan-Bi» (Deutsch: «kleiner, weniger, leichter, kürzer und sauberer»), auf ein schlankes Management, das Flexibilität und Agilität in den Vordergrund stellt. Vor diesem Hintergrund sind die beiden neue Modelle V-STROM 800DE und GSX-8S gute Beispiele einer Firmenkultur, deren Produkte sinnvoll, praktisch und nie überladen erscheinen.

# Verträge im Buchformat

Welche Hürden gilt es zu überwinden als Organisator eines Motocross-GP, und wer ist wann und wofür zuständig? Ein Blick hinter die Kulissen des MXGP 2023.

*Rolf Lüthi*

**D**er Motorsport-Weltverband FIM ist vom Internationalen Olympischen Komitee allein ermächtigt, Motorrad- oder auch Motocross-Weltmeister zu küren. Die FIM ist zuständig für Reglemente und Sanktionen, überträgt die Durchführung der Meisterschaften aber gegen Entgelt an private Firmen, im Falle der Motocross-WM seit 2019 an die Sportmarketingfirma Infront mit Sitz in Zug.

Infront organisiert und vermarktet unter anderem die Motocross-WM und reist zu den Rennen mit 120 Angestellten und achtzehn Lastwagen an. Diese organisieren das Fahrerlager und das Pressecenter, wickeln die administrative Kontrolle von Teams und Fahrern ab, erstellen die Pit-Lane und die Startanlage mit darüber angeordneten VIP-Boxen, platzieren die Werbung an der Strecke, stellen mit einem mobilen Fernsehstudio TV-Bilder bereit und sind zuständig für die Zeitmessung. Die Einnahmen von Infront bestehen aus der Veranstaltergebühr, Werbe- und Sponsoreinnahmen, Teilnahmegebühren der Rennteams und TV-Einnahmen.

Die FIM ist mit rund 25 Leuten anwesend, welche mit einer mobilen Klinik die ärztliche Versorgung sicherstellen und die Einhaltung der Reglemente überwachen. An

*Der Veranstalter finanziert sich durch Ticketverkauf, Sponsoren, Werbung und Gastronomie.*

der Schweizer WM-Runde ist der Schweizer Landesverband FMS mit seinen Kommissaren für die technische Abnahme der Rennmotorräder zuständig.

Als Veranstalter treten die FMS und der MRSV (Motor- und Radsportverein Frauenfeld) auf. Die Pflichten des Veranstalters sind geregelt in einem 57-seitigen Manual und umfassen unter anderem Bewilligungen, Bereitstellung des Fahrerlagers und von Büroräumen sowie der Kommunikationsinfrastruktur, den Pisten- und Tribünenbau, die WC-Anlagen, die Unterbringung der

Infront-Crew und weiterer Gäste, den Ticketverkauf, das Programmheft, das Catering und die Gastronomie.

Der Veranstalter finanziert sich durch Ticketverkauf, Sponsoren, Werbung und die Einnahmen der Gastronomie. Willy Läderach, Geschäftsführer der MXGP Suisse AG, verantwortet ein Budget von 1,4 Mio. Franken.

## Zusätzliche Schweizer Hürden

Von 2016 bis 2018 fanden auf der Piste Schweizer Zucker drei WM-Läufe statt, sie waren mit bis zu 30 000 Zuschauern ein Publikums-

erfolg und wurden von Infront dreimal ausgezeichnet mit dem Award für die beste Veranstaltung des Jahres. Dieser Erfolg ärgerte die einschlägigen Umweltverbände enorm.

Im Vorfeld des MXGP von 2018 machten die Umweltorganisationen Pro Natura, WWF und VCS der Thurgauer Regierung klar: Würde ein MXGP auf dem Gelände bei der Zuckerrfabrik ein weiteres Mal bewilligt, so würde gegen diese Bewilligung prozessiert – bis vor Bundesgericht. Das Risiko, von einem nationalen Gericht gerüffelt und zurückgepfiffen zu werden, wollten die Thurgauer Behörden



*Der Sieg ist das Ziel: der Schweizer Vize-Weltmeister Jeremy Seewer.*

nicht eingehen und signalisierten, dass keine Bewilligung mehr erteilt würde.

Was vielen Stimmbürgern nicht bewusst ist, die Vorstände von Thurgauer Sektionen der Umweltverbände, gewählt anlässlich der jeweiligen Sektionsversammlungen von ein paar wenigen Dutzend Vereinsmitgliedern, haben in solchen Fällen die Machtfülle, eine Kantonsregierung in die Schranken zu weisen. Im Falle der Thurgauer Regierung ein fünfköpfiges Gremium, das sich der Wahl durch mehr als 170 000 Thurgauer Stimmbürger gestellt hat.

Wovon die Umweltverbände wohl ausgingen, traf nicht ein: Weder setzte sich OK-Präsident und treibende Kraft, Willy Läderach, zufrieden zur Ruhe, noch zerstreuten sich die Investoren der MXGP Suisse AG in alle Winde. Gesamtschweizerisch insgesamt 29 mögliche Standorte für einen MXGP besuchte das Organisationskomitee, bis man mit der Teststrecke der Firma Mowag in Bürglen TG ein geeignetes Gelände gefunden hatte.

Den Vorwurf, man hätte nicht mit den Umweltverbänden kooperiert, wollte man sich kein zweites Mal anhören müssen. An verschiedenen Sitzungen sass man mit deren Repräsentanten zusammen und erörterte im Detail, wie Pistenverlauf, Schutzzonen und Zuschauerräume zu gestalten seien, auf dass Pflanzen, Amphibien und Insekten auf dem Mowag-Gelände geschont würden. «Wir pflanzen sogar, das Amphibien-Schutzgebiet um 50 Prozent zu verbessern. Mit dieser Voraussetzung versicherten die Vertreter der Umweltverbände, dass sie die Durchführung eines Motocross-Rennens akzeptieren könnten», sagt Läderach. Es kam anders: Zwei Tage vor Ablauf der Einsprachefrist torpedierten die Umweltverbände entgegen ihren Zusicherungen den MXGP mit Einsprachen. Begründet wurde das Vorgehen mit zwei Artikeln im Naturschutzgesetz, die verlangen, dass nach einer Veranstaltung der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen ist. «Da sind wir nicht sicher, ob das auch wirklich so sein wird», sagte Toni Kappeler, Präsident von Pro Natura Thurgau und damals Kantonsparlamentarier der Grünen. Insgesamt verlor die MXGP Suisse



**Rennstrecke:** schonende Parcoursbearbeitung.



**Niemals aufgeben:** CEO Willy Läderach.

AG dadurch rund 60 000 Franken, hunderte Arbeitsstunden nicht eingerechnet. Und wieder setzte sich Läderach nicht zur Ruhe und auch die MXGP Suisse AG blieb bestehen.

### Vielleicht geht es ja doch?

Einen letzten Anlauf wollte man noch nehmen. Im Juli 2022 präsentierte Läderach den Verantwortlichen von Infront das Projekt eines WM-Laufs im Schollenholz, dem Standort des traditionellen Ostermontagscross am Stadtrand von Frauenfeld. Es ist aus verschiedenen Gründen kein perfekter Standort, die Zu-

*«Wir pflanzen sogar, das Amphibien-Schutzgebiet um 50 Prozent zu verbessern.»*

schauer etwa müssen sich von den Parkplätzen zur Piste auf einen Fussmarsch von mindestens 20 Minuten einstellen, der Campingplatz ist noch weiter entfernt. Trainings und erste Rennen würden am Samstag stattfinden, die WM-Rennen jedoch erst am Ostermontag. Am Ostersonntag würde als einzige Aktivität ein Gottesdienst im Festzelt stattfinden. Dieser ist übrigens wegen der humorvollen Predigten von Pfarrer Samuel Kienast immer gut besucht und so etwas wie ein Geheimtipp.

Trotz der nicht ganz idealen Lage stimmte Infront dem Projekt grundsätzlich zu. Da spielte wohl auch eine Rolle, dass die Schweiz mit vier fix eingeschriebenen Fahrern (Jeremy Seewer, Valentin Guillod, Mike Gwerder und Kevin Brumann) in der Motocross-WM vertreten ist. Nachdem auch das Einverständnis der Schweizer Zucker AG (Fahrerlager), der Stadtschützen Frauenfeld (Eigentümer des Renngeländes) und mehrerer Landbesitzer (für Parkplätze und Camping) vorlag, unterzeichneten OK-Präsident Läderach und sein Vize Max Möckli anlässlich des Motocross der Nationen in Redbud (USA) im September 2022 den 24-seitigen Dreijahresvertrag für MXGP-Veranstaltungen im Schollenholz bei Frauenfeld. Die kantonalen Thurgauer Behörden signalisierten nach Prüfung der eingereichten Unterlagen die Be-



**Deal geglickert:** Handshake in Red Bud, USA.

willigungsfähigkeit eines MXGP Switzerland im Schollenholz. Nach Klärung von Detailfragen trafen die Bewilligungen des Gemeinderats Gachnang und des Stadtrats Frauenfeld ein. Damit konnte das zuständige Departement für Justiz und Sicherheit des Kantons Thurgau die definitive Veranstaltungsbewilligung erteilen, die acht Seiten und 34 Punkte umfasst.

Die Piste entspricht bis auf einen modifizierten Startbereich der Streckenführung an den Rennen zu Schweizer Meisterschaften in den Vorjahren. Temporäre Tribünen mit 3500 Sitzplätzen werden erstellt. Für Parkplätze und Campingplatz sind zwölf Hektaren Land angemietet. Die Zuckerfabrik Frauenfeld stellt einen grossen Platz mit befestigtem Untergrund als Fahrerlager bereit, mit ausreichend dimensionierten Infrastrukturen für Wasser, Strom und andere notwendige Leitungen sowie Räume für Büros oder Pressecenter.

Zwei Wochen vor dem Rennwochenende wird es losgehen mit dem Aufbau. Die Crew von Infront trifft am Montag vor dem Osterwochenende ein. Am Ostermontag werden allein vom Promotor MXGP Suisse und vom Veranstalter Club MRSV 460 Personen im Einsatz sein. Schon im Laufe des Dienstags muss die Mannschaft von Infront abreisen, um am Mittwoch in Pietramurata (Norditalien) mit dem Aufbau für die nächste WM-Runde zu beginnen.

Eine Professionalisierung fand nicht nur bei den Rennteams statt, die auf mehr als fünfzig Personen angewachsen sind und wo für eine Rennsaison bis zu 30 Millionen Franken investiert werden. Auch der organisatorische Hintergrund der WM-Rennserie ist nicht mehr vergleichbar mit einer nationalen Meisterschaft.

Der enorme Organisationsaufwand ist der Grund dafür, dass ein Wochenend-Ticket für den MXGP Switzerland 90 Franken kostet und der Veranstalter nach dem Rennwochenende trotzdem nicht im Geld schwimmt. Hingegen profitiert die Region Frauenfeld von Mehreinnahmen von schätzungsweise 3 Millionen Franken in Gastronomie, Hotellerie, Gewerbe oder Detailhandel.

Rolf Lütthi ist Journalist und Autor mit Schwerpunkt Motorrad-Themen.

# Ein Leben für die Geschwindigkeit

Schnelle Maschinen waren sein Beruf und seine Berufung. Die aufregenden Erlebnisse einer Schweizer Motorradlegende zwischen Kolben, Fahrwerken und Weltrekorden.

Fritz Egli

Zum Motorrad hatte ich seit meiner Kindheit eine extrem starke emotionale Verbindung. Meine Faszination gilt der Technik, den schnellen Fahrzeugen, dem Motorsport im Besonderen. Als etwa 13-Jähriger hatte ich prägende Erlebnisse, als ich mit Freunden gemeinsam ein gebrauchtes Moped der Marke Cucciolo erstand – ein Viertaktmotor in einem Velorahmen war das. Wir hatten im Wald einen von Förstern angelegten Rundweg zum Herausschleppen der Bäume in eine Rennstrecke verwandelt, um ohne Nummer und ohne Ausweise lustvoll herumzurasen, solange das Sackgeld fürs Benzin reichte.

Mit achtzehn Jahren, als Feinmechanikerlehrling beim Albiswerk in Zürich, sah ich zum ersten Mal eine Vincent Black Shadow, damals das schnellste und tollste Motorrad überhaupt. Sie gehörte einem Mechaniker, und am Feierabend bin ich stets zum Parkplatz gerannt, um das tägliche Zeremoniell zu beobachten: Benzinhähne öffnen, Zündung auf «spät» stellen, Luftschieber schliessen, Vergaser gefühlvoll fluten, Dekompressor ziehen, dreimal «leer» durchtreten, Kolben des hinteren Zylinders einstellen und dann mit aller Kraft den Kickstarter durchtreten – und die Maschine ballerte los. Irgendwann hat er mir offeriert, ihm bei der Wartung zu helfen, und als er mich eines Tages eine halbe Stunde mitfahren liess, feierte ich Weihnachten und Geburtstag zusammen. Daraus entstand eine Freundschaft. Leider wurde er schwer krank, bald arbeitsunfähig und starb. Die Maschine überliess er mir.

## Durch die Wüste

Ich begann damals Rennen zu fahren, hatte irgendwann Geld nötig und verkaufte deshalb die Black Shadow. Jahre später wurde mir bewusst, dass ich das nicht hätte tun dürfen, und ich machte mich auf die Suche nach dem Motorrad. Ich fand die Maschine tatsächlich und konnte sie wieder zu mir «nach Hause» nehmen. Sie war in einem desolaten Zustand. Mit viel Liebe habe ich sie perfekt restauriert. Sie ist Baujahr 1947 und bleibt mein Lieblingsmotorrad.



«Part of the game»: Rennfahrer Egli.

Nach der Feinmechaniker-Lehrabschlussprüfung, die ich 1958 als einer der Besten in der Schweiz absolvierte, durfte ich mit der Firma für drei Jahre nach Mexiko. Ich sparte fleissig, um meine Selbständigkeit nach der Rückkehr in die Schweiz vorzubereiten. Ein Bekannter von mir stellte mir einen leeren Kuhstall zur Verfügung, ich kaufte und revidierte eine alte Drehbank und eine alte Fräsmaschine, baute Gestelle und eine Werkbank und richtete so meine erste Motorradwerkstatt ein. Meine

## Meine ersten Kunden waren meine Freunde. Bezahlt haben sie mit Bier, einer Büchse Sardinen oder Würsten.

ersten Kunden waren allesamt meine Freunde, bezahlt haben sie mit einem Kasten Bier, einer Büchse Sardinen oder Würsten.

Im Winter 1967/68 interessierte mich, was wohl ein perfektes Fahrwerk ausmacht. Ich konstruierte ein leichtes, verwindungsfreies Chassis für den Vincent-Motor, einen Zentralrohrrahmen. Die Egli-Vincent war fünfzig Kilogramm leichter als das ursprüngliche Modell aus England, damit habe ich fast jedes Rennen und die Schweizer Meisterschaft gewonnen. Dann wurde eine Entscheidung fällig: Rennsport auf internationalem Niveau oder mich auf das Geschäft konzentrieren. Es wurde Letzteres.

In den 1970er Jahren fragte ich Kawasaki für Rennsport-Sponsoring an. Die Firma lieferte mir zu guten Preisen einiges Tuning-Material. So kam es zur Egli-Kawasaki, mit Sieg in der Langstrecken-Europameisterschaft und Rundenrekord auf der Nordschleife des

Nürburgrings. Ähnlich war es mit Honda: Die Egli-Honda galt in jenen Jahren als Sensation. Später hatte ich eine gute Zusammenarbeit mit der deutschen Firma MZ, deren Generalimporteur für die Schweiz ich war und deren Motorräder ich getunt habe.

2009 reiste ich an die «Speed Week» nach Bonneville in die Wüste von Utah, um dort einen Geschwindigkeitsrekord aufzustellen. Bonneville! Das ist ein faszinierender Ort für alle Rennsport-Aficionados. Auf dem Salzsee fuhr ich mit einem selbstkonstruierten Gespann, Motorbasis Hayabusa, turbogeladen, Ethanoleinspritzung, 340 PS. In der Gluthitze von 40 Grad erreichte ich mit dem Seitenwagenmotorrad ohne Passagier 336 km/h – neuer Weltrekord. Dem Streckensprecher verschlug es vor Begeisterung die Stimme. Der Rekord besteht bis heute.

## Zelt, Bier, Brot und Cervelat

Wenn ich zurückschaue, sehe ich viele Unterschiede zur Gegenwart. Als ich jung war, habe ich manchmal Zelt, Bier, Brot und Cervelat in den Seitenwagen gepackt und bin losgefahren – ohne Ziel. Wo es mir gefiel, machte ich Halt, ein kleines Feuer, habe den Himmel und die Wolken bewundert und im kleinen Zelt geschlafen. Heute ist so was unmöglich. Die Polizei wäre in Kürze da, um einen zu verweisen. Auch viele Motorradfahrer sind heute anders als wir, die früher unterwegs waren. Sie bringen ihre Maschine selbst für kleinste Wartungsarbeiten in die Werkstatt. Wir haben Service, Pflege, Reparaturen selbstverständlich selbst vorgenommen – das war *part of the game*, das gehörte einfach dazu.

Heute habe ich gern meine Ruhe. Die Tage, die mir auf diesem Planeten vergönnt sind, möchte ich mit meiner Frau und mit meinem Motorrad verbringen. Ich fahre am liebsten morgens bei Sonnenaufgang, wenn nur wenige unterwegs sind – dann genieße ich die aufgehende Sonne, die frische Luft, den Duft von frischgemähtem Gras, spüre den lebendigen Motor, sein beruhigendes Stakkato. Ich brauche das.

Dieser Text erschien in voller Länge zuerst in der Autorenzeitschrift *Schweizer Monat*.



Föderation der Motorradfahrer  
der Schweiz FMS

Fédération Motocycliste  
Suisse FMS

Federazione Motociclistica  
Svizzera FMS

## Werde FMS-Mitglied

und profitiere von vielen  
Leistungen, Vorteilen  
und Vergünstigungen

[www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)



# WELCOME TO THE FAMILY!



### Die FMS ...

- › bietet Dir die Möglichkeit zur Teilnahme an **Tourenmeisterschaften, Pässe-wettbewerben, Motorradreisen** und **internationalen Motorradtreffen**.
- › setzt sich **politisch** für die **Interessen** der **Motorradfahrer** ein.
- › gibt **Ermässigungen auf die Eintritts-preise** bei **FMS Sportveranstaltungen**.
- › stellt **nationale** und **internationale Renn-lizenzen** aus.
- › kann als Swiss Olympic Mitglied als einziger Verband **Schweizermeisterschaften austragen**.

### Leistungen und Vorteile für Mitglieder:

- › **Rabatte:** Preisnachlässe bei verschiedenen Versicherungen wie bei der CAP, Zürich, Helsana Gruppe (10 %) sowie auf Benzin durch die MIGROL Private Card (bis 4 Rappen).
- › **Vergütungen:** Pro Jahr CHF 50.- Kostenbeteiligung für Fahrkurse bei anerkannten Fahrschulen, CHF 300.- (max.) für Pannenhilfen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein, CHF 100.- für die Konsultation eines Rechtsanwalts bei Streitigkeiten nach einem Verkehrsunfall.
- › **Motonews:** Als Mitglied des FMS erhältst Du 6x im Jahr die Verbandszeitschrift MOTOnews GRATIS!
- › **Dienstleistungen:** Kompetente Beratung für nationale und internationale Rennlizenzen, Betreuung aller Sportler und Sportveranstalter. Für eine reibungslose Reise erhältst du das Zoll-Dokument «Carnet de passage» von der FMS ausgestellt.
- › **Sicherheit:** Die FMS setzt sich für die Sicherheit der Motorradfahrer/Innen auf unseren Strassen ein. Sei es durch Kampagnen und Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern oder mit politischen Ämtern sowie dem Dienst für National-, Kantonal- und Gemeindestrassen.

uvm.



FMS Generalsekretariat

Zürcherstrasse 376 | 8500 Frauenfeld | Tel. +41 52 723 05 56 | Fax +41 052 723 05 55

[sport@swissmoto.org](mailto:sport@swissmoto.org) | [fms@swissmoto.org](mailto:fms@swissmoto.org) | [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)



**BMW  
MOTORRAD**

**BMW  
MOTORRAD**

**100** YEARS

**MAKE LIFE A RIDE**

# TIME TO RIDE

## **DIE ZEIT DES WARTENS? VORBEI.**

Freu dich auf die neue Saison. Mit attraktiven Leasingangeboten, der neuen Ride & Style Kollektion und dem All-you-need-Angebot für die BMW R18 mit 5 Jahren Werksgarantie und 3 Jahren Service inklusive.

Besuche jetzt deinen BMW Motorrad Partner und entdecke die neuen Modelle hautnah bei einer Probefahrt.

Entdecke das ganze Angebot auf [bmw-motorrad.ch](http://bmw-motorrad.ch)

**MAKE LIFE A RIDE**