

16 18. 7. 2025 | Deutschland 5,50 € Österreich 6,30 €, Schweiz 8,80 CHF, Luxemburg 6,60 €, Belgien 6,60 €, Niederlande 6,60 €, Tschechien 219,00 CZK, Dänemark 65,95 DKR, Finnland 8,20 €, Italien 7,70 €, Spanien 7,70 €, Slowenien 7,70 €

MOTORRAD

Deutschland-Tour
Thüringer Wald

**Der neue
Boxer im
Top-Test**



BMW R12G/S

**ALPEN
MASTERS
MOTORRAD**

**In der harten
Bergwertung:**

- MID NAKED
- ADVENTURE XL
- LEICHTE ENDUROS
- CROSSOVER



NEUHEITEN

Suzuki GSX-8T **Suzuki GSX-8T** **Aprilia RS 660 Factory** **Rieju Xplora 557/707**

USA vs. CHINA HARLEY GEGEN SWM

Ich bin Abonnent und bekomme das Heft regelmässig per Post – leider nicht regelmässig pünktlich: Diesmal schon!

Thalwil, 19.Juli 2025/ut

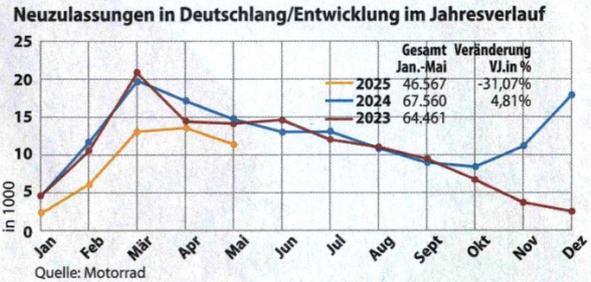
Aus aktuellem Anlass: Varahannes' AT ist weg

Urs Tobler, Töff-Fahrlehrer

Ohne freundliche Genehmigung der MOTORRAD-Reaktion, der europäischen DEUTSCHEN MOTORRADZEITSCHRIFT



Fotos: MRD-Archiv, Yvonne Herfter



2025 ist kein einfaches Jahr



chefredakteur@motorradonline.de

MOTORRAD-Chefredakteur Uwe Seitz über die neusten Zulassungszahlen – und was man daraus lesen kann.

Sind wir die nächsten? Das fragt man sich dann schon angesichts der aktuellen Zulassungs- und Neuverkaufszahlen im Motorradbereich. Nach Jahren des stetigen Aufwuchs, diversen Absatzrekorden einzelner Marken und einer breiten Grundzufriedenheit in der Branche, knicken die Zahlen 2025 massiv ein. Ereilt uns womöglich das Schicksal der Fahrrad- und Camper-Community, die nach den Corona-Boomjahren mit nahezu zügellosem Konsumverhalten direkt zum ökonomischen Sturzflug ansetzten? Der Zeitversatz, mit dem wir dies in der Motorrad-Branche nun erleben, lässt zumindest den Schluss zu, dass es nicht direkt damit zusammenhängt, wenn auch das KTM-Schicksal durchaus Parallelen zu den genannten Branchen aufweist. Denn über die Covid-Zeit hinaus hat Mattighofen auf Teufel komm raus weiter produziert. Die meisten anderen Marken haben das besser gemacht, müssen nun aber ebenfalls akzeptieren, dass wir bei den Neuzulassungen bis Ende Mai einen Rückgang von satten 31,07 Prozent zum Vorjahr haben. Da spielen das schwache Konsumklima aufgrund der weltpolitisch turbulenten Lage und Inflation natürlich stark mit hinein, was auch BMW Motorrad-Chef Markus Flasch in unserem Interview (MOTORRAD 13/2025) über ein schwieriges Jahr 2025 ansprach. Aber ein Blick auf das Vorjahr mit extrem atypischen Zulassungszahlen zum Jahresende offenbart auch den Euro-5+-Sondereffekt. Da sind seit Herbst viele „ältere“ Bikes im Markt, statt dass im Frühjahr neue aufschlagen und zugelassen werden. So oder so, der Handel muss sie verkaufen – und das ist angesichts der Konsumstimmung eben alles andere als leicht. Gerade den Händlern, die mit oft sehr geringen Margen überleben müssen, drücke ich die Daumen, dass 2025 am Ende nicht allzu stark ins Kontor schlägt. Der behutsame Umgang der Industrie mit ihren Repräsentanten bei uns Kunden ist da besonders gefragt.

Herzlichst Euer

2023 und 2024 liefern gut für die Branche, Ende 2024 sogar „mega-gut“. Allerdings ist das der Euro5+-Umstellungseffekt, der 2025 allen auf die Füße fällt

Sie möchten die nächsten Ausgaben von MOTORRAD nicht verpassen?

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



motorradonline.de/lesen

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

Der Chefredaktor warnt – aber eigentlich ist der Rückgang von der Branche «hausgemacht»: Ab Oktober wurden noch ganz viele Modelle eingeführt und zugelassen, die nicht mehr die neue Form Euro-5+ erfüllen konnten/wollten. Und die müssen natürlich durch die Händler verkauft werden, in einem überhitzten Verdrängungswettbewerb.

Am meisten interessiert mich immer die Leserpost, die kommt gleich nach der «Letzten Seite» von Holger Aue und oft vor dem Editorial und Inhaltsverzeichnis. Da werden die Themen behandelt, wo bei den Lesern der Schuh drückt.

POST

Wermutstropfen

Fahrbericht BMW R 1300 RT
MOTORRAD 14/2025, S. 20

Ein wirklich sehr gelungenes Update gegenüber dem Vorgängermodell. So weit, so gut, aber was hätte ich mir gewünscht, um sofort zum nächsten Händler zu gehen? Eine freie Wahl der Navigationssysteme über Android oder Apple Carplay. Jeder Motorradfahrer hat da seine Präferenzen und möchte diese vor allem auf einem Tourenmotorrad nutzen – sehr schade, dass dieser Schritt nun wieder nicht gegangen wurde.

Ulrich Halser, per E-Mail

Alles Ablenkung

Leserbrief „Alles Elektroschrott“ von Jörg Auerswald
MOTORRAD 15/2025, S. 84

Ich bin auch schon über 60 und fahre seit 1992 ununterbrochen Motorrad. Ich besaß noch nie ein Motorrad mit irgendwelchen elektronischen Helferlein und lebe immer noch. Der ganze Mist lenkt doch nur davon ab, für was Motorradfahren steht: nämlich Freiheit, Kurven und Natur. Wenn ich spielen will, nehme ich die PlayStation, da bin ich wenigstens nicht vom Verkehr abgelenkt. So bleibt mir nur, meine 1999er-ZRX und meine 2011er-SC60 zu behalten und Motorradfahren pur zu genießen.

Joachim Schalling, Eußenheim

Luft nach oben

Vergleichstest US-Bagger
MOTORRAD 15/2025, S. 58

Als Besitzer einer Road Glide 2024 habe ich diesen Bericht natürlich als Erstes in der Ausgabe gelesen. Ich hätte mir gewünscht, ihr hättet als Pendant zu der Indian eine Road Glide gegenübergestellt. Es wäre meiner Ansicht nach die perfekte Gegenüberstellung gewesen, weil der gleiche Typ von Motorrad. Wie auf der Indian sitzt man auf der Road Glide gegenüber Street Glide nicht so eng, sondern „weiter“, und auch der Typ von Verkleidung ist gleich bis auf die feststehende Scheibe. Road Glide und Street Glide haben vieles gemeinsam, sind jedoch verschieden. Der Satz „Nette, da wartungsfreie Dreingabe der Challenger: Zahnriemen statt Kette“ klingt missverständlich, als hätte die Street Glide eine Kette, was aber nicht der Fall ist. Sie hat auch einen Zahnriemen.

Alexander Falkenthal, per E-Mail

Würge-Winglets

Vergleichstest BMW M 1000 R vs. Ducati Streetfighter V4 S
MOTORRAD 11/2025, S. 28

Ich muss mal dringend was loswerden: Beim Anblick der sogenannten Power-Naked mit Winglets geht es mir wie damals Ende der 80er beim Anblick des kackbraunen Opel Kadett E Diesel meines Nachbarn, den er mit Heckflügel und neongelben Spiegeln und Scheibenwischern „verschönert“ hatte: Ein kaum zu unterdrückender Würgereiz macht sich breit.

Harald Krieger, Aachen



Foto: Marc Schwenker

Hauptsache Handschuhe: Dieser Herr hat sich das Editorial aus MOTORRAD 12/2025 wirklich zu Herzen genommen

Nicht die Hellsten

Leserbrief „Miese Marotten“ von Sven Selbach
MOTORRAD 13/2025, S. 87

Ich sehe kaum jemanden, der bewusst ohne Licht fährt. Es gibt ja auch die, die meinen, ihre Sichtbarkeit mit dauerhaftem Fernlicht zu optimieren. Dies oder die falsch eingestellte Tannenbaum-Beleuchtung ist aus meiner Erfahrung eher gefährlich, weil ich als Gegenverkehr die Tendenz habe, mich auf den hellen Lichtpunkt zu fokussieren. Ich muss mich bewusst wieder auf meinen Fahrweg konzentrieren. Ein richtig eingestellter Scheinwerfer erfüllt durchaus die Aufgabe der Sichtbarkeit.

Eric Thane, per E-Mail

Absolute Must-haves

Camping-Spezial Schrauber-Tipps
MOTORRAD 14/2025, S. 114

In eurem Bericht fehlen zwei ganz wichtige Sachen: ein Warndreieck, also einen Beutel, den man über den Helm stülpen kann, und ein Verbandstäschchen. Auf unseren Touren haben wir einiges, was ihr aufgelistet habt, dabei. Auch einen Schlauch zum Benzinabzapfen für liegen gebliebene Motorradfahrer. Diese drei Utensilien brauchten wir auf unseren Touren öfter als Werkzeug. Ansonsten ein Top-Bericht. Macht gerne weiter so.

Andreas Meißner, Schloß Holte

Kontakt

Bitte geben Sie bei E-Mails und Leserbriefen Name und Wohnort an.

Post an die Redaktion

Per E-Mail: leserbriefe@motorradonline.de
Per Brief: Redaktion Motorrad, Stichwort Leserbrief, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart

Nachbestellung von Einzelheften

Telefon 0781/6396659,
E-Mail: mpps-bestellungen@burdadirect.de
Bitte Bankverbindung angeben.

Ausverkauft, nicht gefunden?

Ihr Zeitschriftenhändler besorgt Ihnen MOTORRAD meist für den nächsten Tag. Einen Kiosk in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.com

Oder Sie bestellen MOTORRAD, alle Sonderausgaben und E-Paper bequem von zu Hause aus: shop.motorpresse.de/motorrad

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Infoservice
für Verlags-
abonnenten

Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren.

www.motorradonline.de/infoservice



und kann ausgiebig umherschweifen. Und der Altier-Eisenbahnviadukt über den Stausee bei Villefort ist sehenswert. Ungleich beeindruckender ist aber der Viaduc de Chamborigaud im gleichnamigen Ort ganz in der Nähe an derselben Bahnstrecke in Richtung Alès.

Udo Schneider, per E-Mail

Streckbank-Knechtung

Top-Test Yamaha R9
MOTORRAD 14/2025, S. 44

Es freut mich, dass Yamaha einen Sportler zwischen R7 und R1 positioniert hat. Ich habe mir das Motorrad auch wegen des Preises gewünscht. Meines Erachtens ist Yamaha aber mit der sportlichen Sitzposition übers Ziel hinausgeschossen. Die meisten werden das Motorrad nicht auf der Rennstrecke bewegen, somit wären Lenkerstummel über der Gabelbrücke viel sinnvoller gewesen. Aprilia hat es mit der RS 660 vorgemacht und Ducati erfreulicherweise mit der Panigale V2 fortgeführt. Wäre doch möglich gewesen, einen Kit à la Ducati anzubieten, mit dem man die Stummel unter die Brücke bekommt, statt alle anderen mit dieser Sitzposition zu knechten. So wurde es bei mir eben die RS 660, deren Lenkerposition das Motorrad keineswegs zum Tourer macht!

Stefan Ljošaj, Owen

Achtung, Diebstahl!

Ich war letzte Woche mit meinem Vater auf der Route des Grandes Alpes und der Route Napoleon durch Frankreich unterwegs. Er auf einer Multistrada 950 S, ich auf einer flammneuen BMW R 1300 GS ASA. Super Route, klasse Leute! Beim letzten Halt in Grenoble folgte dann die Ernüchterung. Das Hotel teilte uns erst vor Ort mit, dass es aktuell ein Diebstahl-Problem von Motorrädern gibt. Wir dürfen die Motorräder nicht in der Hotelgarage abstellen (obwohl gebucht) und müssen in das von der Rezeption empfohlene bewachte Parkhaus ausweichen. Dies sei das „sicherste“ in Grenoble. Gesagt, getan – wenn auch mit sehr ungutem Gefühl. Am nächsten Morgen dann der Schock! BMW weg, Ducati noch da. Ein Polizist teilte mir später mit, dass überwiegend BMW GS geklaut werden. Die haben da ein akutes Problem mit Motorradiebstahl. Hätten wir das zuvor gewusst oder hätten einen Hinweis vom Hotel erhalten, dann hätten wir unsere Route umgeplant und wären nicht nach Grenoble rein.

Hendrik Sattler, per E-Mail

TRAUMBIKES DER LESER

„Der Traum wurde Realität“

Guido Maier

Seit meinem 15. Lebensjahr träumte ich von „meiner“ Kawasaki Z1. Jeden Sonntagmorgen wartete ich auf dieses Motorrad, das durch unseren Ort dröhnte und seinen Fahrer zum Frühschoppen beförderte. Sobald die Z1 an unserem Haus vorbeifuhr, rannte ich ihr bis zur Wirtschaft nach. Ich kam aus dem Staunen und Lächeln nicht mehr raus und schaute mir alle Details genau an. Ich sagte mir immer wieder: „Wenn ich groß bin, kaufe ich mir diese Z1.“ Leider hat es 45 Jahre gedauert, bis ich endlich groß war. Zum 60. Geburtstag überraschten mich meine Kinder mit einem für mich nicht erträumten und unsagbar kostbaren Geburtstagsgeschenk, eine Kawasaki Z 900, Baujahr 1976. Sie ist bereits seit fünf Jahren in meinem Besitz und ich bin sehr oft mit ihr im Schwarzwald unterwegs. Dabei erhalte ich sehr viel Lob und Anerkennung für ihren tollen Zustand. Ich habe jedes Mal beim Fahren ein Grinsen im Gesicht und erfahre die Schönheit und die Laufkultur wie beim ersten Mal. Ich bin auf meine Kinder sehr stolz und ihnen dankbar. Man muss nur immer wieder seinen Traum erwähnen, manchmal wird er erhört und wahr.

Kawasaki Z 900 (1976)



Foto: Guido Maier

DATEN

Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, 903 cm³, 79 PS bei 8500/min, 72 Nm bei 7000/min

Fahrwerk: Doppelschleifenrohrrahmen aus Stahl, Zweiarmschwinge, hydraulische Telegabel, zwei Federbeine

Maße und Gewichte: Leergewicht 252 kg, Tankinhalt 16,5 Liter

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Preis (1976): 8500 Mark*

Herstellerrangaben; *inkl. Nebenkosten

Welches Motorrad aus 120 Jahren Motorradbau würden Sie sich in der eigenen Garage wünschen? Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihr Traumbike verraten. Auch in den kommenden Ausgaben von MOTORRAD werden wir jeweils eines präsentieren und eine kleine Anekdote von Ihnen dazu abdrucken. Schreiben Sie uns einen kurzen Text dazu (welche Maschine und warum) und schicken Sie uns bitte dazu ein Bild von sich an traumbike@motorradonline.de

Ich erinnere mich an ein Erlebnis vor etwa 30 Jahren: Ein Paar, beide Ex-Fahrschüler von mir, übernachteten mit ihren Enduromaschinen in einem Hotel im Elsass. Sie parkten die Motorräder extra in der Gartenbeiz und sicherten sie, indem sie eine Kette um beide Maschinen legten. Am nächsten Morgen waren beide weg ...

Ohne freundliche Genehmigung der MOTORRAD-Reaktion, der europäischen DEUTSCHEN MOTORRADZEITSCHRIFT

RÜCKSPIEGEL

VOR 20 JAHREN



16/2005

JAHREN

Sportler gegen Naked Bike Street Fighter

MOTORRAD vergleicht die neue KTM 950 Supermoto mit etablierten Sportlern und Naked Bikes.

Exakt 28,6 zu 26,4 km/h. Wer la von konzeptioneller Überlegenheit redet, ehnt sich weit aus dem Fenster. 2,2 km/h Differenz.

Gemessen am Scheitelpunkt der ganz engen Rechts. Ein Wimpernschlag, herausgefahren von der neuen KTM 950 Supermoto auf die Yamaha YZF-R1. Das wird die bärenstarke Yamaha in dem folgenden schnellen Rechtsbogen vor der Kehre ganz locker wieder gutmachen. Tut sie auch. Genau 4,2 km/h schneller beamt sich die Sportlerin durch den Knick. Allerdings nur, um zwei Messpunkte später an einer fiesen, sich zuziehenden Rechts satte 9 km/h zu verlieren. Aber jetzt mal langsam. Enge Rechts, langer Rechtsbogen, Hundekurve – worum geht es hier eigentlich? Grob gesagt um das alte Stammtischthema: „Wer fährt wem mit welchem Gerät eine Kante ins Blech?“ Das wieder brandaktuell ist, seit KTM mit der großen Supermoto ein Konzept zum Kurvenrübern feilbietet, das es vorher nicht gab. Und um die Frage, wo die Stärken und wo die Schwächen der unterschiedlichen Maschinen auf der Landstraße liegen.



Wer macht das Rennen? Brutal starker Supersportler oder superhandliche Supermoto?

Foto: Rossen Gargalov

Fahrbericht Kawasaki ER-6n Von Grund auf

Ralf Schneider testet die neu konstruierte Mittelklasse-Maschine. Dank extrem kompakter Bauweise – der Neue ist trotz größeren Hubraums und Ausgleichswelle kleiner als der ER-5-Motor – trägt er ein gut Teil zum leichten Handling der ER-6 bei. Sie wedelt locker, folgt exakt der vom Fahrer anvisierten



Foto: fact

Linie und beginnt trotz komfortabler Abstimmung der Federelemente erst dann leicht mit der Hinterhand zu pumpen, wenn sie einer richtig herzwiebelt.

Dauertest KTM 950 Adventure Es klappert die Mühle ...

KTM's Zweizylinder-Enduro durchläuft den MOTORRAD-Dauertest.

Die Testmaschine klopft und poltert beängstigend. Sollte sich da Unheil zusammenbrauen? Modifikationen im Rahmen der Inspektion bringen nur kurz Besserung. Wie knapp der Exitus bevorstand, kommt erst nach Zerlegen des Motors zum Vorschein. Dramatische Risse in den beiden Auslassventilen zeugen von Überhitzung im Bereich des hinteren Zylinders. Wenige Kilometer

Vollgas, und der Zweizylinder wäre einem um die Ohren geflogen. Was ist schiefgegangen? Denkbar, dass der Mechaniker bei der letzten Inspektion ein falsches Ventilspiel eingestellt hat.

Permanente Klappergeräuschen zum Trotz hat die KTM 950 Adventure 50 000 Kilometer überstanden

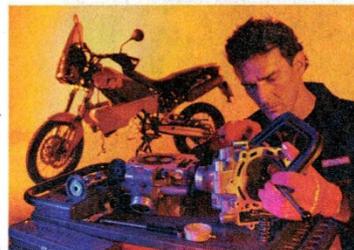


Foto: Jacek Bilski

Zur Sommerferienzeit gibt es das XXL-Heft: Das Finale des Alpenmasters mit dem voraussuzehenden Sieger ...

VORSCHAU

XXL

Das extradicke Sommerheft

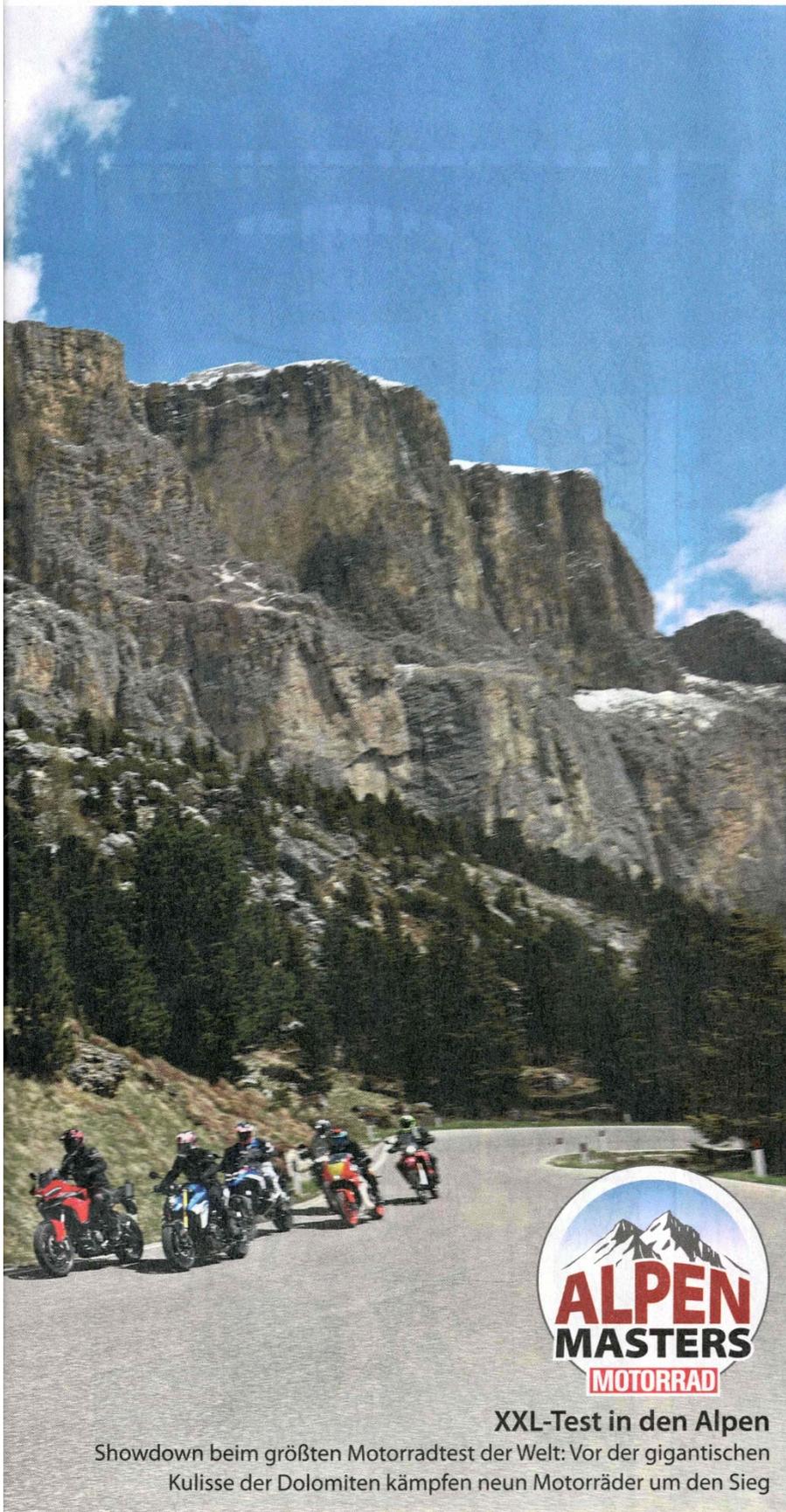
164 SEITEN

Endlich August, endlich Ferien – und endlich die pralle XXL-Ausgabe von MOTORRAD. Im Mittelpunkt natürlich die mit Spannung erwartete Endrunde des Alpen-Masters: Schafft es eine der acht Siegerinnen der Vorrunden, die BMW R 1300 GS vom Thron zu stoßen? Dazu im Sommerheft: 500 Millionen Motorräder von Honda, Dirk Oehlerkings exzentrisches Custombike, Touren vom Nordkap bis zur Loire, Adventure-Handschuhe im Megatest und, und, und ... Also: Nicht verpassen!

Fotos: Jörg Künstele (2), Tyson Jopson, Bridgestone, Bernd Fischer – motoarchive.com

128 MOTORRAD 16/2025

Ohne freundliche Genehmigung der MOTORRAD-Reaktion, der europäischen DEUTSCHEN MOTORRADZEITSCHRIFT



XXL-Test in den Alpen
 Showdown beim größten Motorradtest der Welt: Vor der gigantischen Kulisse der Dolomiten kämpfen neun Motorräder um den Sieg

MOTORRAD 17/2025 erscheint am 1. August 2025

Die Redaktion behält sich Änderungen der Themenauswahl vor

Weitere Themen



XXL Retro-Reiseenduro

Die neue BMW R 12 G/S gegen alle: mit den Rivalinnen von Ducati, Honda, Moto Guzzi und Triumph in den Vogesen



XXL Showstars

Die beiden verstehen sich auf Show – und mehr: Ducati XDiavel V4 und Triumph Rocket 3 R EVEL Knievel im Test



XXL Laufleistung

Tourenreifen sollen viel können, vor allem Kilometer. Sind Bridgestones neuer Battlax T33 und die BMW GS ein Traumpaar?



XXL Sachsenring

Deutschlands größtes Sportereignis spielt nicht Fußball, sondern auf der Rennstrecke: intensiver Blick hinter die Kulissen

16/2025 **MOTORRAD** 129

Spannend der Preis: Deutschland € 5.50, Österreich € 6.30, Schweiz CHF 8.80, Benelux € 6.60, Balkan € 7.70
 Fazit: Wo immer Du unterwegs bist, MOTORRAD ist überall günstiger als in der Schweiz!

Ohne freundliche Genehmigung der MOTORRAD-Reaktion, der europäischen DEUTSCHEN MOTORRADZEITSCHRIFT