

MOTORRAD-NEWS

MOTORRAD-NEWS

10

**Gebrauchte
Dauerläufer
bis 2000 Euro**



INDIEN-TWIN IM TEST

Royal Enfield Continental GT 650 – Moto Guzzi V7 III



**Schon hingeworfen
Triumph
Scrambler 1200**



**Immer auf die
Kleinen**

**Ducati Scrambler 1100 Sport
Ducati Scrambler 800 Icon**



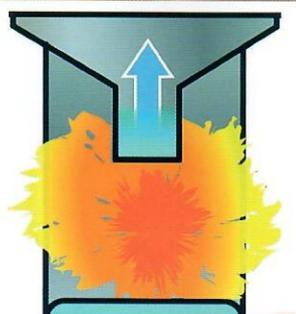
Elefantenritt

**2019er
BMW GS Adventure**

Service: Sitzhöhe optimieren



**Sonne putzen!
Kroatien & Texas**



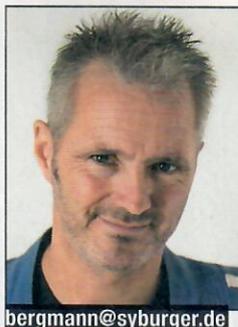
**Technik-Special
Das bringen
Hightech-
Zündkerzen**

Hip-Hopper

Neue Scrambler waren für mich bisher so etwas wie die Hipster der Motorradwelt. Ihr wisst, schon, diese Typen mit zigtausend Instagram-Followern, Totenkopf-Tattoo und Wildwestbart, die in Wahrheit bei Mutti wohnen, onlinesüchtig sind und im Dunklen Angst vorm Bullemann haben. Was zählt, ist der Schein, Wirklichkeit ein Störenfried aus der analogen Welt von vorgestern.

Entsprechend besorgt reiste ich zur ersten Testfahrt der Triumph Scrambler 1200. Noch so ein supercooler Neo-Kraxler, der einfach nur gut aussehen will? Einen Tag später hatte ich Schlamm im Gesicht und guckte verliebt. Endlich mal wieder ein Motorrad, das hält, was es verspricht. Trotz Connectivity, GoPro-Steuerung und Google an Bord. Und das mit der Online-Sucht kriegen wir schon noch in den Griff.

Splatternde Grüße



bergmann@syburger.de

Sinds

Lebewohl, Bestandsschutz



weis@syburger.de

Royal Enfield entwickelt einen beeindruckenden Zweizylinder, einer der weltweit ersten Prüfstandsläufe folgt ab Seite 6. Und BMW wird wohl mit einem neuen Großboxer (Seite 17) das Cruisersegment bereichern. Offensichtlich glaubt die Industrie an die Zukunft des Verbrenners. Auf der UN-Klimakonferenz von Kattowitz wurde aber ein anderes Lied gesungen. EU-Parlament und GroKo überschlugen sich mit Klimazielen, in Deutschland erlebt die Abschaffungspolitik einen Höhenflug. Wie lange können wir Motorradfahrer uns da noch als Zaungäste fühlen?

In Indien werden übrigens jährlich 15 Millionen motorisierte Zweiräder neu zugelassen. Und im Cruiser-Kernland USA wird BMW den neuen Motor noch lange verkaufen können. Batterieelektrische Fahrzeuge können die Lücke in Europa nicht schließen, weil die Rohstoffe nicht ausreichen, um alle Verbrenner gegen Stromer auszutauschen. Wir dürfen gespannt sein. Aber wie mancher Besitzer eines fünf Jahre alten Diesels bestätigen kann: Auch auf den Bestandsschutz ist kein Verlass mehr.

Nachdenklich grüßt

W



sanhueter@syburger.de

Britisch-Indien

Street Twin, Street Scrambler, Speed Twin und Scrambler 1200. Ich weiß vor lauter begehrenswerter Britinnen gar nicht mehr, wo ich zuerst hinschauen soll. Kein Wunder, denn die Modern-Classics-Reihe von Triumph hat mir schon immer gefallen. Doch bisher triumphierte stets die Zurückhaltung am Bankautomat über meine Konsumluste.

Und nun steht unten im Hof die Royal Enfield Continental GT 650 mit Stereo-Federbeinen, urigem Zweizylinder und ohne TFT-Display. Nagelneu zum Preis einer acht Jahre alten Thruxton. Klar, die Enfield hat weniger Hubraum, weniger Leistung und auch nicht ganz die Anmutung, die man aus Hinkley gewohnt ist. Aber der Deal klingt trotzdem nicht schlecht, oder?

Verlockte Grüße,

Tilman

Frühe Vögel

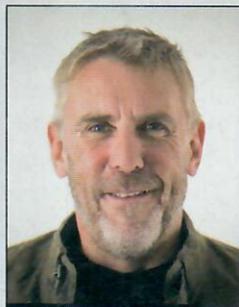
Schnee, lass nach: Bis Ende November kochte die Kälte auf Sparflamme, es gab überall frühlingshaften Temperaturen. Und ausgerechnet, als die nagelneue Continental GT vor unsere Schreibstube rollte, gab es den ersten Wintereinbruch. Dabei wäre ich so neugierig auf dieses Motorrad gewesen. Europaweit sind im Moment nur zwei Royal Enfield-Zweizylinder zu Testzwecken unterwegs. Es ist uns eine große Freude und Ehre, eine davon in dieser NEWS vorstellen zu dürfen. Und um ein Testresultat gleich vorwegzunehmen: Das Ding ist wirklich gut geworden.

Wie das Leben so spielt, ist dieses Heft deshalb auf den letzten Metern retrolastiger geworden, als wir uns das vorgestellt hatten. Die Präsentation der Triumph Scrambler 1200 fiel da mit dem geplanten Duell der beiden Ducati Scrambler zusammen. Die Neuheiten federn wir in dieser Vorsaison-Ausgabe allerdings mit günstigen und zuverlässigen Allwetter-Bikes ab, die wir im Service mit Tipps für Winterfahrer kombinieren – intern nannten wir die Geschichte unsere „Checkliste fürs Elefantentreffen“. Augenzwinkernd ist auch Tills Vergleich von K 1600 Grand America und Smart fortwo gemeint – schreibt uns bitte, ob dieser Blick über den Teller rand okay ist oder vielleicht doch eine Grenze sprengt.

Kontrovers ist natürlich auch unsere Preiserhöhung. Aber es führte kein Weg daran vorbei: Unter anderem wegen stark gestiegener Papierpreise war es leider unumgänglich, NEWS um zehn Cent teurer zu machen. Wir hoffen, das verdirbt euch nicht den Jahresanfang. Meiner war auf jeden Fall gerettet: Irgendwann schmolz der Schnee – und ich konnte den Twin doch noch fahren. Ein großer Spaß!

Herzlich grüßt

fsak



roedel@syburger.de

Umsatteln

2018 war trockener als fränkischer Weißwein, „Heißzeit“ wurde das Wort des Jahres und Klimaforscher warnen mit Inbrunst. Trotzdem setzen sich täglich Millionen Menschen alleine in ihr 150-PS-Auto, um sich mit Schritttempo zur Arbeit zu quälen.

Schon mal über echtes Downsizing nachgedacht? Vielleicht mit einer 125er zum Job knattern? Schluckt nur zwei, drei Liter und braucht wenig Platz, ist flink und lustig. Das Motorrad mal nicht als Hobby, sondern als in Herstellung und Betrieb ressourcenschonendes Verkehrsmittel. Als Starthilfe stellt Tilman euch ab Seite 38 erschwingliche Alltagsbikes vor. Und ich gebe ab Seite 78 Tipps für alle, die das ganze Jahr fahren wollen.

Mit der Hand am Heizgriff grüßt

Till



ferges@syburger.de

TESTS

- 6** Royal Enfield Continental GT 650 – Moto Guzzi V7 III Carbon
50-PS-Retros im Vergleich
- 18** BMW R 1250 GS Adventure/
BMW F 850 GS Adventure
Fahrbericht: Massen-Tourismus
- 24** Triumph Scrambler 1200 XE/XC
Retro-Enduros im Fahrbericht
- 28** Ducati Scrambler Icon 800 –
Ducati Scrambler Sport 1100
Zwergenaufstand
- 36** Kalich-KTM 1190 Adventure
Gespanne: Kati schwenkt
- 50** BMW K 1600 Grand America –
Smart fortwo Cabrio
Zwei für eins

TECHNIK

- 35** Suzuki TU 125 XT
Leserbike: Die Richtige
- 38** BMW F 650 CS Scarver
Honda CBF 500
Honda CBF 600 N/S
Kawasaki ZR-7 S
Suzuki DL 1000 V-Strom
Suzuki GSF 650 S Bandit
Suzuki VX 800
Triumph Sprint ST/RS 955i
Yamaha XJ 900 Diversion
Yamaha YBR 125
Gebrauchtberatung:
Pendler-Bikes bis 2000 Euro
- 44** Special: Zündkerzen
Technik im Detail –
Grundlagen und Praxis
- 104** Honda VTR 1000 SP 1/2
Meilensteine: Ducati-Jäger
- 69** Kawasaki ZZR 1400
Low Budget: Speed King

TOUREN

- 84** Texas/USA
Das weite Land – im Wilden Westen
entdecken Motorradfahrer funkelnde
Metropolen und einsame Nationalparks
- 90** Pfälzerwald-Nordvogesen
Tourentipp: Krieg und Frieden
- 92** Kroatien
Happy Ferien: Mit zwei Dutzend
Urlaubsparadiesen ist das Adrialand
perfekt fürs Eilandhopping
- 115** Reise-NEWS aus der Ferne



Seite 6

INDISCHER FRÜHLING

ROYAL ENFIELD CONTINENTAL GT 650 – MOTO GUZZI V7 III

Erster Test: Der neue Enfield-Zweizylinder hat es faustdick hinter den Kühlrippen



Seite 18

BMW R 1250 GS ADVENTURE
& F 850 GS ADVENTURE

Massentourismus: Fahrbericht der neuen
Bayern-Oberklasse für Abenteuerreisende



Seite 92

KROATIEN

Happy Ferien: Zwei Dutzend gut
erreichbare Urlaubsparadiese machen
Kroatien perfekt fürs Inselhopping



Seite 28

DUCATI SCRAMBLER-VERGLEICH

Desmo-Retros unter sich: Beim Duell
Icon 800 gegen Sport 1100 zeigt sich,
für wen welche Scrambler bestimmt ist

GEBRAUCHTBERATUNG

PENDLER-BIKES

Seite 38



Reitunterlagen im Low-Budget-Bereich:
Diese zehn Pendlerräder unter 2000 Euro
machen den täglichen Weg zur Arbeit
zum preiswerten Vergnügen

Twins R

Auf der Suche nach den ewigen Werten landen nicht nur Nostalgiker in der Klassik-Ecke. Das Wahre, Schöne, Gute kommt schließlich nie aus der Mode. Aber kann die neue 650er Royal Enfield die Szene aufmischen?



oyal



Ganz viel Geschichte haben beide Hersteller. Und Royal Enfield erlebte sogar noch turbulenterer Zeiten



von **Wulf Weis** Fotos **Volker Rost**

Man mag sich darüber streiten, ob Moto Guzzi oder Royal Enfield die glorreichere Historie vorweisen kann. Tatsache ist, dass Enfield auf die turbulenterer Geschichte zurückblicken muss. Bereits 1901 fertigten die Briten ihr erstes Motorrad und konnten die nächsten 60 Jahre ganz gut im Reigen der vielen englischen Motorradproduzenten bestehen. 1955 lief dann parallel die Enfield-Fertigung im indischen Madras an.

1970 aber mussten die Produktionsstätten auf britischem Boden schließen – zu dieser Zeit gingen einige englische Marken über die Wupper. Aber den Standort Madras gibt es immer noch. Und das ist gut so.

Dagegen ist die Geschichte von Moto Guzzi schnell erzählt. 1921 gegründet, entstand das Werk am Comer See, wo es auch heute noch steht. Großer Unterschied dürfte aber sein, dass Moto Guzzi den europäischen Motorrad-Hype der 80er voll mitgenommen hat und damit im Wertesystem der Klassik-Freunde noch als Jugend-

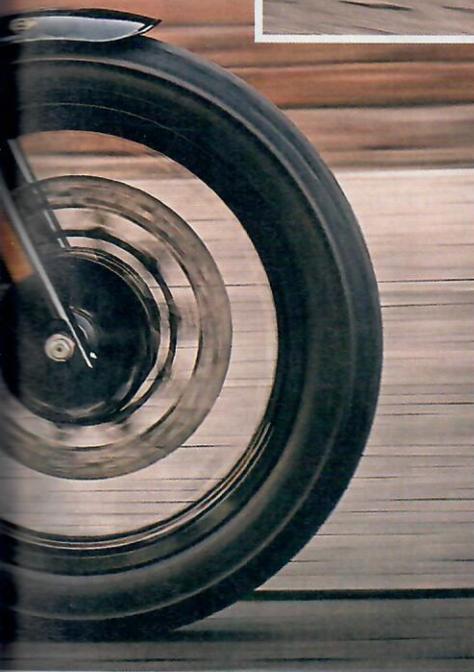
erinnerung etabliert ist. Royal Enfield dagegen nach Schließung der englischen Fertigungsstätten für mehrere Jahrzehnte im deutschen Sprachraum praktisch tot, da Indien-Enfields liefen als Exoten am Rande mit. Obwohl die Fertigungszahlen mancher europäischen Hersteller neidisch machen konnten. Und können: Mit 850 000 Einheiten 2018 ist die zur Eicher-Group gehörende Firma der größte Hersteller von Mittelklasse-Motorrädern der Welt. Und die Zeichen stehen auf Expansion – gut möglich, dass RE 2019 die Millionen-Marke knackt.



Die Royal Enfield Continental GT 650 hier im Video!

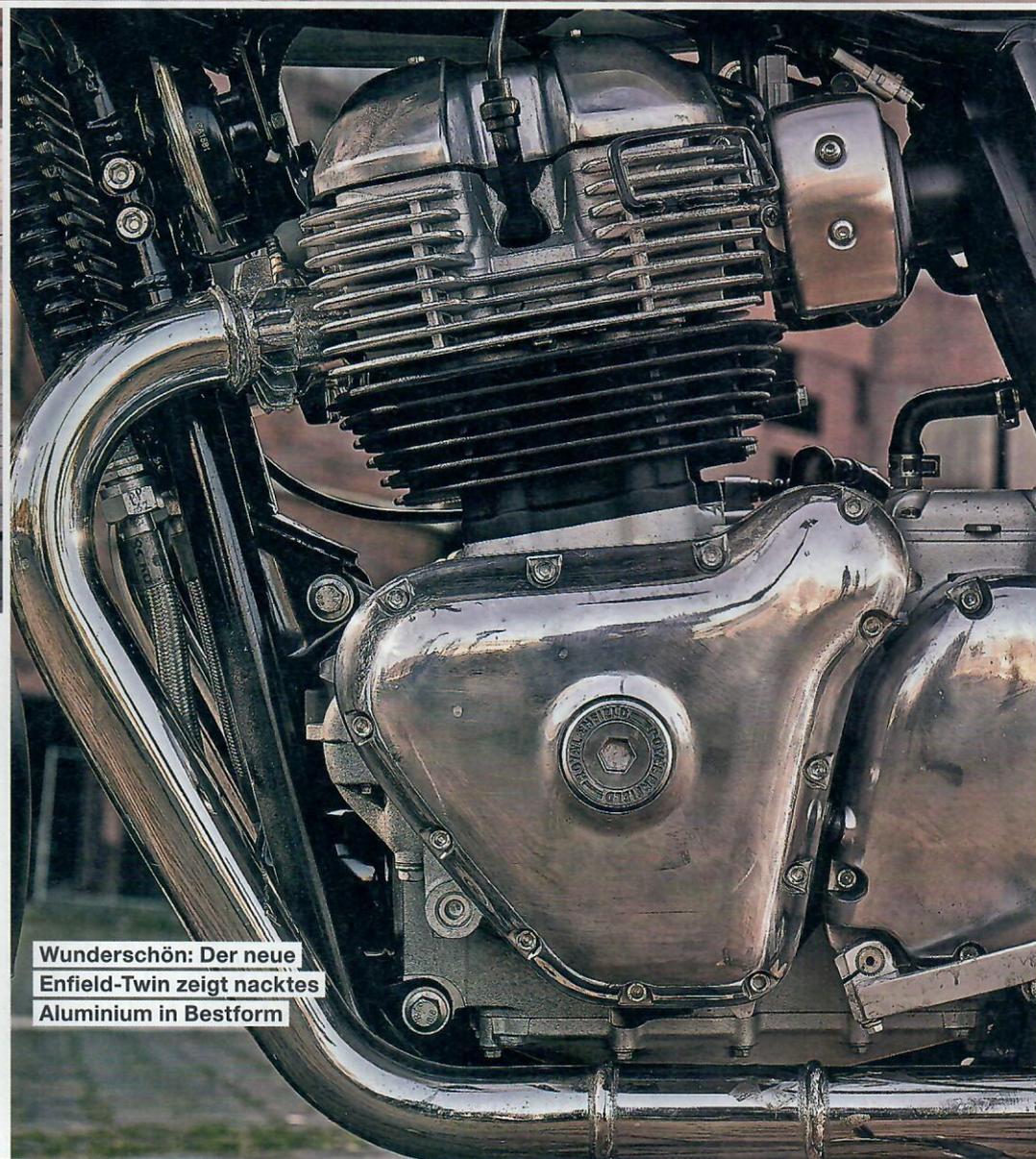


**Rotkäppchen: Guzzis
Traditionsantrieb bollert
durch die Jahrzehnte**



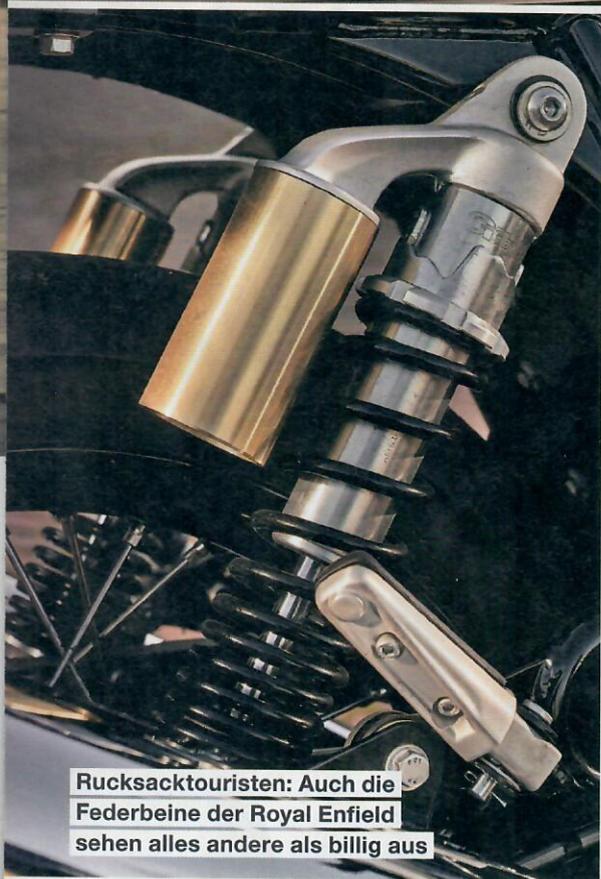
Da verstehen wir auch besser, welchen Stellenwert die neuen Zweizylinder für die Lander haben. Denn für dortige Verhältnisse sind das echte Big Bikes. Und mit den hochmodernen Zweizylindern können sie auch im als Leuchtturm-Markt wichtigen Europa endlich vom Image der Schwellenland-Technik runterkommen.

Rein optisch gelingt das der Continental GT 650 mühelos. Lack und Beschichtungen sind definitiv auf Weltstandard. Einige feine Details, etwa die Trägerbügel der Lenkerstummel, würden sogar verwöhnte Custo-



**Wunderschön: Der neue
Enfield-Twin zeigt nacktes
Aluminium in Bestform**

Ein Déjà-vu: Vieles an der Enfield erinnert an Triumph. Und das ist kein Zufall



Rucksacktouristen: Auch die Federbeine der Royal Enfield sehen alles andere als billig aus

mizer zufriedenstellen. Und selbst bei sehr gründlichem Blick in die Ecken – also da, wo selbst die Japaner gerne unschöne Schweißnähte verstecken – findet sich kein grober Schnitzer. Auch Passformen und Spaltmaße überzeugen völlig, die polierten Motordeckel sind tacko, selbst die Schraubenköpfe glänzen hochwertig.

Rundherum ordentlich und ohne Schnitzer verarbeitet

Und das Ganze servieren die Inder in Deutschland für knapp 7000 Euro – da müssen der Konkurrenz die Ohren klingeln. Ob Enfield diesen Preis alleine übers Lohnniveau stemmt oder ob sie zum Start der neuen Baureihe besonders aggressiv in den Markt drängen, kann man nur mutmaßen.

Unsere V7 III, sie tritt hier in der Carbon-Sonderserie an, erfreut selbstverständlich auch das Auge. Nun hat sich bei Moto Guzzi in Sachen Finish in den letzten Jahren viel zum Besseren bewegt, der Einfluss des Piaggio-Konzerns ist da durchaus positiv zu sehen. Und die Preisdifferenz von rund 2700 Euro zur Royal Enfield öffnet ebenfalls gestalterische Freiräume.

Um das in Schulnoten zu sagen: Die Nahannützung der Guzzi verdient eine Zweipus, der Enfield bescheinigen wir eine Zweiminus. Und mal ganz philosophisch betrachtet: Wie authentisch wäre es, die Hommage an die wilden 60er noch viel perfekter zu gestalten als die historischen Originale?

Start! Selbst am Gefrierpunkt meldet sich der nagelneue Enfield-Twin spontan zum Dienst, die Elektronik regelt das Standgas nicht zu hoch und nicht zu niedrig. Schon bei kaltem Motoröl lässt sich der Erste geräuscharm einlegen, die Kupplung trennt bereits geschmeidig. Ein Déjà-vu: Dieser Spagat aus authentischem Design und topaktuellen Umgangsformen haben die aktuellen Triumph-Klassiker bereits vorgemacht. Vielleicht kein Zufall, dass die britische Entwicklungszentrale von Royal Enfield nur 15 Meilen vom Triumph-Stammwerk in Hinckley entfernt liegt. Und dort viele Ex-Triumphler eine neue Heimat gefunden haben.

Beim Enfield-Twin handelt es sich um eine komplette Neuentwicklung, sein Innenleben ist viel aktueller als die barocke Fassade. Es gibt eine 270-Grad-Kurbelwelle plus Ausgleichswelle, Vierventiltechnik und eine



Modern Classic: Im Sichtbereich des Enfield-Piloten herrschen klare Verhältnisse



Grüß aus Bergamo:
Die Enfield-Bremsen
kommen vom
indischen Brembo-
Ableger Bybre

MOTORRAD MESSE LEIPZIG 2019



Neuheiten



Action



Sport

Leipziger Messe 18. - 20. Januar

Täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet



zweiradmessen.de



Stufenführerschein?
Funktioniert mit beiden
Motorrädern problemlos

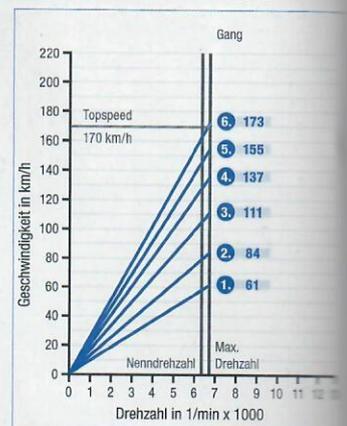
ABMESSUNGEN

Moto Guzzi



Böser Bube: Die V7 III Carbon gibt sich gedrungen, dunkel und chromfrei

GANGDIAGRAMM



obenliegende Nockenwelle. Und es ist der erste Kurzhuber, den Enfield je gebaut hat.

Im Ergebnis stellen sich fast schon sportliche Talente ein, der Twin fühlt sich auch im obersten Drehzahldrittel pudelwohl. Offiziell mit A2-tauglichen 48 PS eingetragen, drückt unser Tester lässige 50 PS auf dem Prüfstand, die Drehmomentkurve kann sich ebenfalls sehen lassen.

Beim direkten Umstieg wirkt der Guzzi-Antrieb dann tatsächlich ziemlich grob geschnitzt. Bei Kaltstart lässt er sich schon mal etwas bitten, um auf den ersten Metern noch mit gelegentlichen Schluckbeschwerden zu kämpfen.

Der Massenausgleich rumpelt kräftig, die längsliegende Kurbelwelle sorgt für den kleinen Schlenker beim Schalten und kurz vorm roten Bereich klagt der Zweiventiler über Atemnot. Da ist die Historie Fluch und Segen zugleich: Guzzi-Fans lieben das mechanische Eigenleben ihres Traditionstwins, wollen es gar nicht moderner haben. Aber wie sollen wir als Tester diese Form des Ahnenkults bewerten?

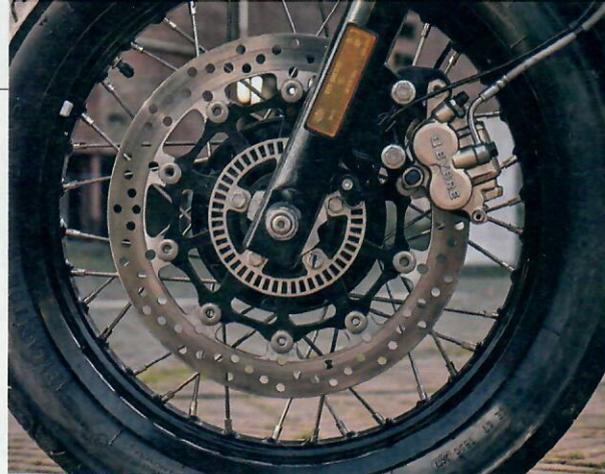
Auf unserem Prüfstand schafft die Guzzi 54 PS, das sind drei mehr als angegeben. Soll die V7 III A2-tauglich werden, kann der Händler ein passendes 48-PS-Mapping aufspielen. Neue Hardware ist dafür also nicht erforderlich.

Bei den Fahrleistungen liegen beide Klassiker nah beieinander, auch die Abstimmung der Fahrwerke zeigt sich hüben wie drüben neutral mit einer Tendenz zur komfortablen Seite. In Sachen Bremsen legt die Guzzi mit ihrem Vierkolben-Festsattel von Brembo erst mal in Sachen Hardware vor. Enfield kauft bei der indischen Brembo-Tochter Bybre ein, verbaut vorne aber nur einen simplen Doppelkolben-Schwimmersattel. Bei der Belagwahl zeigten aber die indischen wie auch die italienischen Ingenieure keine glückliche Hand: Die Guzzi brems teigig, mit hoher Handkraft und wenig Rückmeldung, die Enfield-Bremse braucht dagegen Temperatur.

Das Handling ist stark von der Reifenwahl beeinflusst

Konkret kann man sich das so vorstellen: Auf dem Verzögerungstreifen der Autobahnabfahrt am Hebel ziehen – es passiert wenig. Druck erhöhen, Bremsleistung steigert sich und beim Abwinkeln zum 270-Grad-Kringel ist die Bremse dann voll da. Okay, kein Problem, Bremsbeläge kann man wechseln – und wir müssen noch mal betonen, eine Vorserien-Enfield zu testen.

Das Handling wiederum wird stark von der Reifenwahl beeinflusst. Das 18-Zoll-Vorderreifenformat im Querschnittsver-



Drahtig: Die Speichenräder stehen der Royal Enfield richtig gut

hältnis 100/90 ist dabei durchaus kritisch zu bewerten: Der vordere Pirelli der Enfield ist sehr flach konturiert, beim Abwinkeln wandert der Aufstandspunkt weit zur Seite, wo dann schon bei mittlerer Schräglage die Seitenkante erreicht wird. Das sorgt für ein indifferentes Einlenkgefühl und das regelmäßige Juckeln auf der Reifenkante bringt Unruhe in den Lenker.

Die letzte Moto Guzzi V7 III stellten uns die Italiener vor einem knappen Jahr mit

KURZCHECK

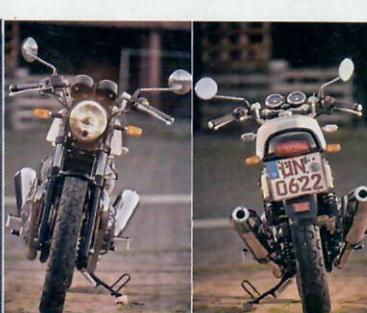
	Moto Guzzi	Royal Enfield
MOTOR	██████████	██████████
FAHRLEISTUNGEN	██████████	██████████
VERBRAUCH	██████████	██████████
FAHRWERK	██████████	██████████
BREMSEN	██████████	██████████
ABS	██████████	██████████
KOMFORT	██████████	██████████
VERARBEITUNG	██████████	██████████
AUSSTATTUNG	██████████	██████████
ALLTAG	██████████	██████████
PREIS	██████████	██████████
FUN-FAKTOR	██████████	██████████

FAZIT

Royal Enfield serviert mit der neuen Continental GT 650 ein bildschönes und erstaunlich ausgereiftes Klassik-Bike mit feinem Twin zum Kampfpriis. Da muss sich die Konkurrenz schon Sorgen machen. Dagegen setzt Moto Guzzi auf das markenspezifische Fahrgefühl, bleibt seiner Linie treu. Das freut die Fans, stellt aber Wechselwillige vor höhere Hürden.



Mit Hubraum: Wulf



Im Mittelpunkt: Der Motor zentriert die Blicke, die Peripherie ist konsequent durchgestylt

GANGDIAGRAMM

