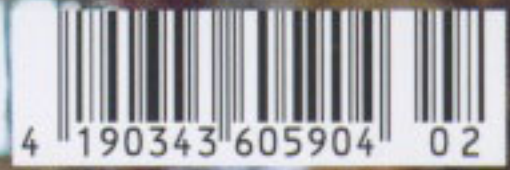


MOTORRAD MAGAZIN

MOTO

Februar 2019 Nr. 2

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,50 €, Schweiz 10,50 CHF
B 6,90 €, NL 7,20 €, L 6,90 €
E 7,60 €, I 7,50 €, DK 65,00 DKK
GR 8,20 €, H 2590,00 HUF



Scharf gemachte
Moto Guzzi Le Mans
im US-Renndress

GIGANTISCH



Die rote Macht:
Ducati Panigale V4 R



Neue Triumph:
Scrambler 1200
XC und XE



BMW
R18:
Riesen
Boxer mit
1800 ccm

Großer Test:
Integral- und Klapp-
Helme im Vergleich



BMW R 1250 GS
Adventure



54
ERLEBNIS
PEKING-PARIS
Extremtour mit zwei chinesis-
schen 250ern. Sorgenlos
die Technik, kritisch die
asiatische Bürokratie



86 **APRILIA MOTO 6.5**
Wenn berühmte Designer sich an Motorräder heranmachen,
kommen fast immer bemerkenswerte Entwürfe heraus. Meistens werden
Raritäten daraus, wie die Aprilia Moto 6.5, unsere Perle des Monats



Titelfotos: Machlitt, Röder, Werk

24 **BMW R 1250 GS ADVENTURE UND F 850 GS ADVENTURE**
Wir folgen dem Ruf der Wildnis und testen die beiden neuen Adventure-Varianten der BMW GS-Modelle. Erstaunlich, was für
abenteuerliche Ausflüge mit den Beiden abseits geteuerter Straßen möglich sind, ebenso ihre Tauglichkeit auf Fernreisest Straßen



74 **HELMTEST**
14 Integral- und Klapphelme
in der Preisspanne von 150 Euro bis
600 Euro im intensiven Praxistest



30 **DUCATI PANIGALE V4 R**
Das „R“ im Namen der
Ducati Panigale deutet auf
ein ganz besonderes Bike
hin. Die schärfste aller Ducs
im Rennstreckentest

INHALT ▶ =Titelthemen

SZENE

6 **Lewis Hamilton auf dem Superbike**
Der Formel 1-Weltmeister inmitten der
Weltelite mit der Yamaha R1 unterwegs

NEWS

- 8** ▶ **BMW R 18**
Custombike mit dem größten Boxer aller
Zeiten. Der 1800er soll in Serie gehen
- 10** **Triumph Bonneville Speed Twin**
Nach 80 Jahren wieder eine Speed Twin,
eine sportliche Maschine im Retrokleid
- 12** **Neuigkeiten**
Metzeler-Reifen, Holger Aue-Buch ge-
 winnen, Glemseck 101, Pedrosa-Honda
CB 1000 R, Motorradwelt Bodensee

TEST

- 16** ▶ **Triumph Scrambler
1200 XE und 1200 XC**
Damit lässt sich's ordentlich dreckeln.
Auch onroad sind die Twins feinste Ware
- 24** ▶ **BMW R 1250 GS Adventure und
BMW F 850 GS Adventure**
Die Kreuzfahrtschiffe unter BMWs GS-
Modellen im kernigen Test
- 30** ▶ **Ducati Panigale V4 R**
Ducati schickte den V2 in den Ruhestand
zugunsten des vor Rennsport tiefenden V4
- 38** **BMW R 1250 RT**
Der Durchzug eines Superbikes jetzt
auch bei BMWs Boxer-Wohnzimmer
- 42** **Honda Super Cub C 125**
Als 125er nun auch in Deutschland

50 **Brough Superior Pendine Sand Racer**
Im hochpreisigen Portfolio der englischen
Marke mit 59.900 Euro fast schon ein
Sonderangebot

SZENE

46 **100 Jahre Brough Superior**
Das Sondermodell zum 100-Jährigen ist
ein Epochen verknüpfendes Kunstwerk.
Dazu der Blick zurück auf die Historie

ERLEBNIS

54 ▶ **Peking-Paris mit Mash 250**
Mit zwei 250ern von Peking nach Paris –
großes Abenteuer mit kleinem Hubraum

90 **Motorradmuseum in Anamosa**
Erinnerungen an viele Jahrzehnte Motor-
radgeschichte im US-Bundesstaat Iowa

FUHRPARK

- 64** **Triumph Speed Triple RS**
Nach einem halben Jahr und 10.000
Kilometern sagen wir Goodbye
- 68** **Scott Priority GT**
Hochwertige Allround-Kombi für alle
Wetter im strapaziösen Saisonstest
- 70** **KTM 1290 Super Duke R**
Die stärkste Maschine im Fuhrpark mit
neuem Endschalldämpfer von Remus

ZUBEHÖR

72 **Ausgepackt und ausprobiert**
Ledereinteiler plus Rennstiefel von Bering,
Rucksack SW-Motech Drybag 300

74 ▶ **Großer Helmtest**
Schön, sicher und praktisch – 14 Helme
im Vergleichstest

PERLE DES MONATS

86 ▶ **Aprilia Moto 6.5**
Fünfventil-Einzylinder, extravagant ver-
packt von Stardesigner Philippe Starck

SPORT

94 **Supersport 300**
Recht neue, internationale Basis mit
seriennahen Rennern für den Nachwuchs

100 **Sportschau**
Der spektakuläre Macau Grand Prix und
die WM-Superbiker im Wintertraining

HOT SHOT

108 ▶ **Moto Guzzi Le Mans IV**
Im Stile der legendären Renn-Guzzis von
Dr. John Wittner hat Green Island Bikes
eine Le Mans IV 1000 neu aufgebaut

JEDEN MONAT

Leitartikel	3
Treffen und Termine	15
MO-Markt	69
MO-Probe-Abonnement	73
MO InTeam	102
Leserbriefe	104
Lesermotorräder	106
Impressum	114
Vorschau	114



42 **HONDA SUPER CUB**
Seit Jahrzehnten das meistverkaufte
motorbetriebene Fahrzeug auf dem Planeten, und erst
jetzt auch offiziell in Deutschland zu haben



46 **BROUGH SUPERIOR**
Vorstellung des Sondermodells
zum hundertjährigen Jubiläum der
legendären englischen Fabrikation plus
Test der Pendine Sand Racer

Fotos: Hepper, Jöhler/Sproll, Röder, Archiv MO, Werk (4)

DESIGNER EINTOPF

Jeder kennt sie, nur wenige Interessierte wollten vor rund 20 Jahren eine haben. Heute ist das anders. In top Zustand bringt eine **APRILIA MOTO 6.5** dem Anbieter gutes Geld. Makellose Originalität ist bei Kunst wichtig

TEXT: JO SOPPA FOTOS: MO-ARCHIV



In diesem Traumzustand wird man heute keine Moto 6.5 mehr finden. Die hellgrauen Kunststoffteile, besonders die Zugtüllen, wurden schnell unansehnlich und setzten braunen Verfärbungs-Gammel an

Als Ivano Beggio im letzten Frühjahr überraschend im Alter von 73 Jahren verstarb, verlor die Szene nicht nur den Gründer der Aprilia Motorradfabrik, sondern zugleich einen charismatischen Macher und Impulsgeber, dem jedoch das verdiente geschäftliche Glück zuletzt aus den Händen gegliiten war. 2004 wurde die gesamte Aprilia Gruppe von Piaggio übernommen. Beggio konnte fortan nur noch aus der Ferne auf sein Lebenswerk blicken, das er als junger Bursche im Fahrradwerk seines Vaters so vielversprechend begonnen hatte. Bereits 1964, im Alter von gerade 20 Jahren, lancierte Ivano Beggio das erste Aprilia Motor-Zweirad. Es folgte eine steile Entwicklung, die vor allem vom in Italien wichtigen Rollermarkt profitierte. Bis heute stehen auf der Aprilia-Wegmarke imposante 19 gewonnene Weltmeistertitel im Grand Prix-Sport. Dennoch konnte sich

die Marke, die Beggios Vater nach einem erfolgreichen Lancia-Automodell benannt hatte, trotz aller Bemühungen und Sportpokale nie so richtig in die erste Reihe der großen Motorradhersteller vorschieben.

Eine gute Reputation als Qualitätshersteller hatte sich das Werk dennoch bald erarbeitet. Die offizielle Adelung erfolgte schließlich 1993. Damals ließ BMW seine neue F 650 bei Aprilia in Noale montieren. Zum Einsatz kam dabei ein bei Rotax gefertigter Viertakt-Einzyylindermotor, den auch Aprilia in abgewandelter Form für die hauseigene Pegaso 650 zum Einsatz brachte.

SINGLE MIT FÜNF VENTILEN

Um sich deutlich vom BMW-Single abzugrenzen, spendierten die Aprilia-Macher ihrem Pegaso-Einzyylinder nicht die üblichen vier, sondern fünf Ventile. Klassisches



Marketing also, wobei die höhere Zahl stets sticht. Aprilia-Boss Beggio war das offensichtlich alles nicht genug, und mit der Verpflichtung des Star-Designers Philippe Starck für ein neues Projekt gelang ihm auf alle Fälle ein großartiger PR-Coup. Denn plötzlich interessierten sich auch alle Nicht-Motorrad-Medien für die Marke Aprilia und das neue Designer-Motorrad.

Ende der achtziger Jahre war Starck der blinkende Stern am Himmel der High Society-Designer. Kein Lifestyle-Medium aus Architektur und Mode kam um den wuschelköpfigen Franzosen herum. Dem kunstbeflissenen Beggio dürfte auch nicht entgangen sein, dass Starck in der Pariser Urbanität gerne auf dem Motorrad unterwegs war. Sein bevorzugter Untersatz, eine Honda Pacific Coast, verströmte freilich den Charme jener Plastik-Wohnzimmercouch, wie sie von Starck als schicke

Provokation gleichsam propagiert wurde. Starcks bekanntestes Werk dürfte wohl seine an eine Spinne erinnernde Zitronenpresse sein, die sich hervorragend als Kunstobjekt eignet, aber in der praktischen Anwendung gerne umkippt und beim Pressen auch noch den Saft der Zitrone in der ganzen Küche verspritzt. Design-Kunst eben, hübsch, aber nur bedingt zu gebrauchen.

Mit sicherem Kennerauge hatte der französische Gestalter freilich die Schwachpunkte im üblichen Motorradbau erkannt: Wasserkühler und abstehende Auspufftöpfe sehen nie gut aus. Nachvollziehbar ebenso, dass er den dominierenden Radkreis als gestalterische Leitlinie für seine Arbeit bemühte. Jenseits aller Geschmacksfragen bleibt deshalb festzustellen, dass Starcks Moto 6.5 auch in der aktuellen Motorradlandschaft noch frisch und unverbraucht aussieht. Im Gegen-

Moto 6.5 in typischem Farbschema. Daneben gab es noch eine schwarze Version. In Hinblick auf die heiklen Kunststoffteile ist die Schwarze weniger problematisch – aber auch weniger hübsch und deshalb niedriger bewertet als der Silberling

So in etwa würde man auch in der Waldorfschule ein Motorrad tanzen. Der weit herunter gezogene Tank ließ sich in der Erstversion nicht leer fahren, und die Radlager aus Bulgarien hielten nicht lange



Das Publikum reagierte begeistert. Nachteil war nur, dass viele Interessenten keinen Motorradführerschein hatten



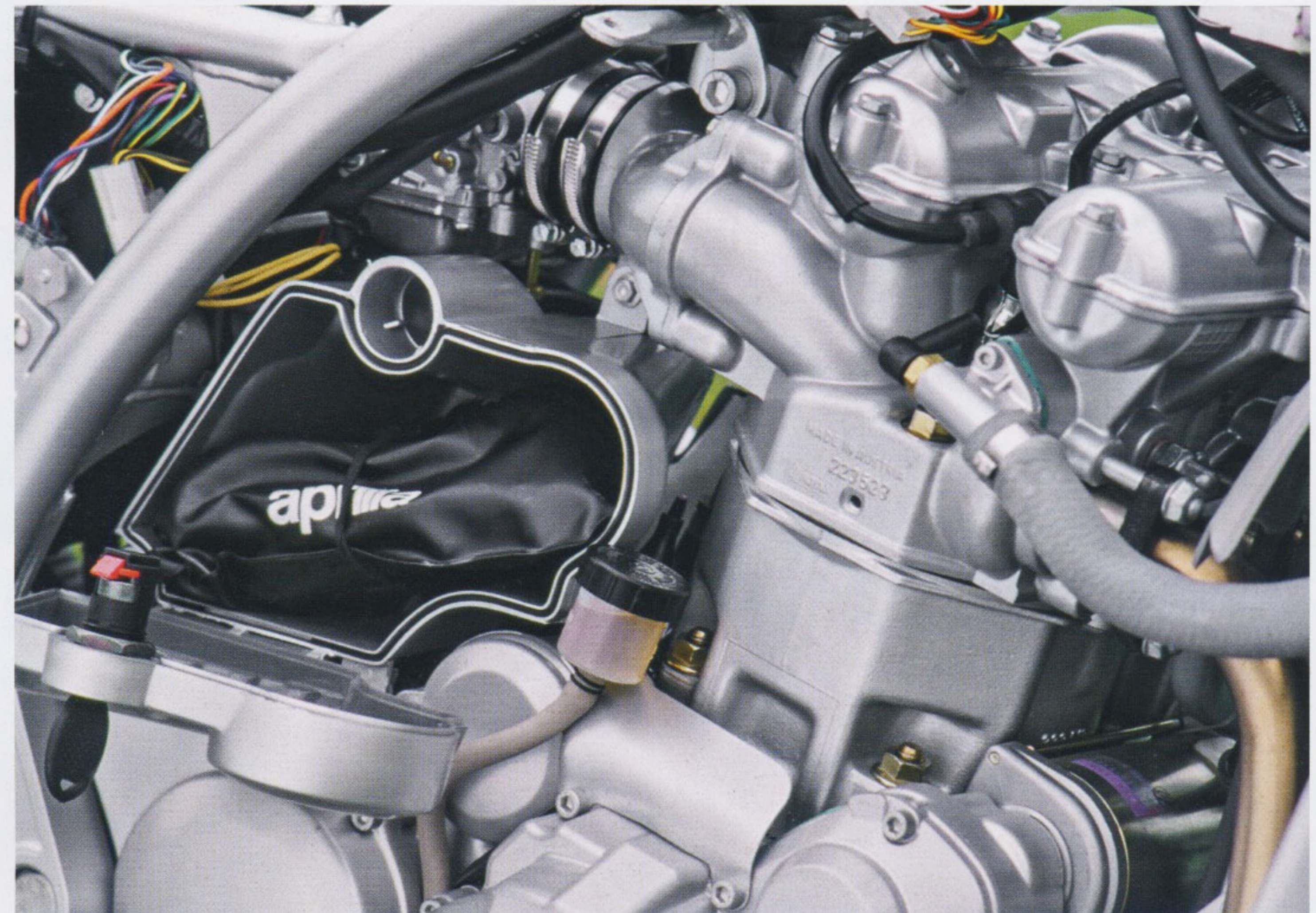
Ovalprofilschwinge und solide Exzenter für die Aufnahme der Hinterradachse. Die Hardware der Moto 6.5 ist durchaus ansehnlich gemacht

teil. Gegenüber dem derzeit angesagten Zickzacki-Manga-Design erscheint die Einzylinder-Aprilia nachgerade sachlich-nüchtern.

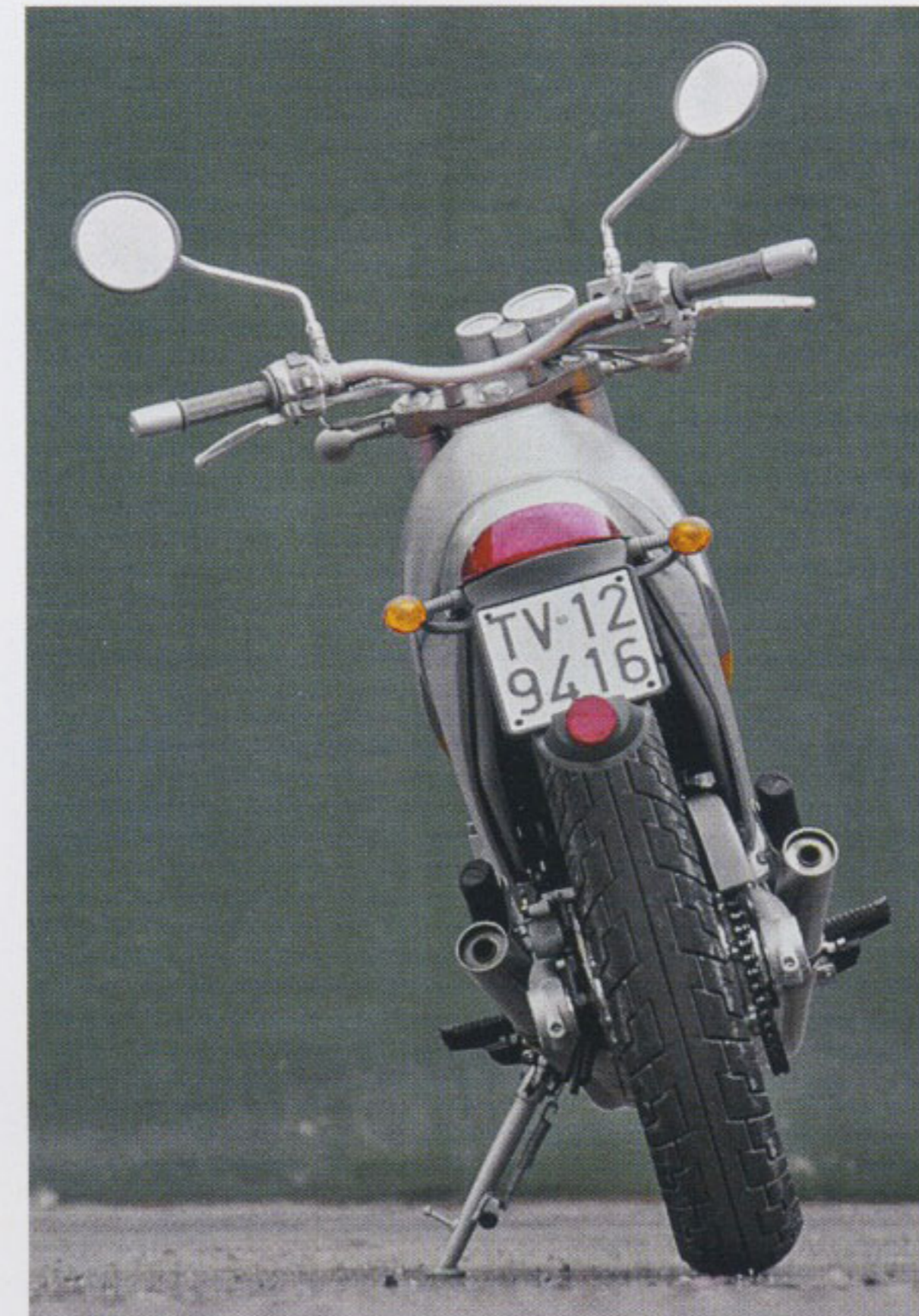
Präsentiert wurde die ab dem ersten Meter viel beachtete Aprilia-Neuheit zur Bologna Motorshow anno 1994, ab 1995 stand sie bei den Händlern. Und dort sollte sie – zur großen Überraschung – auch verharren.

KALTE SCHULTER

Offen gesagt hatte es das in der MO-Redaktion zuvor noch nie gegeben: Passanten klingelten 1995 an der Tür, um nachzufragen, ob das Test-Motorrad unten am Parkplatz dieses neue Design-Werk von Philippe Starck sei. Wir waren verblüfft und ziemlich sicher, dass auf diese ungewöhnliche Resonanz entsprechende Kundennachfrage einsetzen müsste. Zumal der Verkaufspreis kein Künstlerhonorar enthielt, der lag mit 10 850 Mark sogar 1500 Mark unter dem der alles andere als bildschönen BMW F 650. Aber offenbar schlägt zu viel Designkunst beim einschlägigen Motorradpublikum in Skepsis um. Weshalb es müßig ist, die Schuld in durchaus zutreffenden Schwächen der Moto 6.5 zu verorten. Klar war der Motor durch die minimalistische und damit zugestopft wirkende Auspuffanlage weniger potent als vergleichbare Muster mit „hässlichem“ Auspuff. Und ja, das Fahrwerk war unkomfortabel hart und die damaligen Serienreifen eine Fehlbesetzung, die Pendeln bei Höchsttempo begünstigten. Dafür war und ist die Moto 6.5 im Stadtgetümmel überragend handlich. Gut möglich, dass Designer Starck sein Motorrad exakt so haben wollte.



Gutes Design soll ehrlich sein. Nicht so an der Moto 6.5. Was aussieht wie ein Motordetail, ist tatsächlich ein Werkzeugfach. Aber immerhin gibt es hier noch ein Fach mit Werkzeug



Schlankmann. Auch in der Heckansicht dominieren schwungvolle Linien und Radien das Erscheinungsbild

Hinzu kam sicher auch das mangelnde Vertrauen der Kundschaft in die speziell hiezulande immer auch exotisch wirkende italienische Marke. Und das, obwohl Aprilia damals bereits rund 30 Jahre aktiv war.

Dass der Misserfolg nicht alleine am Markennamen lag, macht ein passendes Gegenbeispiel aus dem BMW-Programm deutlich. Die Bayern versuchten es 2001 mit der gleichfalls ungewöhnlich konzipierten F 650 CS Scarver – und landeten auf dem Bauch. Obwohl sich das Motorrad prima fahren ließ. Immerhin wurden von der CS über 20 000 Stück verkauft. Da hätte sich Aprilia gefreut. So wurden die meisten Moto 6.5 ab 1997 zum Schleuderpreis losgeschlagen und landeten bei entsprechenden Un-Liebhabern. Deshalb befinden sich die heute angebotenen Gebrauchten zumeist in erbärmlichem Hinterhof-Zustand. Schöne Pflöge sind rar – und teuer. □

TECHNISCHE DATEN: APRILIA MOTO 6.5

Preis: Neupreis 1996 10 850 Mark. Gebrauchtpreise aktuell ab 1500 Euro, in gepflegtem, makellosem Topzustand mit um die 20 000 km zirka 4000 Euro

Leistung: 42 PS (31 kW) bei 6250/min, maximales Drehmoment 51 Nm bei 4500/min

Motor: Viertakt-Einzylindermotor, wassergekühlt. Fünf Ventile, dohc. Bohrung x Hub 100 x 83 mm, Hubraum 652 ccm, Verdichtung 9,0. Ein Mikuni Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm. Elektrostarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über teilabgedeckte Dichtringkette

Fahrwerk: Stahlrohrrahmen. Telegabel, Ø 40 mm, Federweg 135 mm. Hinten Stahlprofilschwinge mit Monofederbein, Vorspannung einstellbar, Federweg 120 mm. Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen und Schlauchbereifung, vorn 100/90V18, hinten 130/90V17. Scheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 108 mm, Radstand 1460 mm, Sitzhöhe 835 mm. Kunststofftank, Tankinhalt 16 Liter. Gewicht vollgetankt 182 kg, zulässiges Gesamtgewicht 365 kg