

**EHRENMANN: PS-LESER FÄHRT 100 000 KM AUF DUC 888**

**Marktübersicht**

**Airbag-Systeme**

**PS**

**sport  
motorrad  
magazin**

**Neuheiten**

**EICMA-  
Nachlese**

**Technik**

**Honda  
V3 Turbo**

**TunerGP**

**2 x Ducati  
Panigale V4 R**

**Reportage**

**Derbes Under-  
bone-Racing**

**Exklusiv-Fahrbericht**

# Aston Martin AMB 001 Pro

**Laut,  
edel,  
schnell**



**Ducati**  
Multistrada  
V4 S



**KTM**  
1290 Super  
Adventure S



**BMW**  
R 1300 GS  
Trophy



**Harley-  
Davidson**  
Pan America  
1250 Special

**Straße, Strecke, Motocross**  
**PS-Adventure-Triathlon**

**1+2/2025**

**Deutschland 6,50 €**  
Österreich 7,20 €  
Schweiz 10,40 CHF  
Luxemburg 7,70 €  
Belgien 7,70 €  
Niederlande 7,70 €  
Italien 9,20 €  
Spanien 9,20 €  
Slowenien 9,20 €  
Dänemark 74,95 DKR  
**ps-online.de**



4 190349 606509



JETZT AM KIOSK UND UNTER:  
MENSHEALTH.DE/2025

MISSION  
POWER

2025



3, 2, 1 –  
LET'S GO.

Nach vielen erfolgreichen Jahren kriselt's bei KTM

Fotos: Jörg Künstle, Arturo Rivas



## KTM IN DER KRISE

**Die Bombe platzte**, wie Bomben das zu tun pflegen, Stunden vor Redaktionsschluss: KTM meldet Insolvenz an, genauer gesagt ein „EU-Sanierungsverfahren in Eigenverwaltung“ – Details auf Seite 8. Die Zusammenhänge sind komplex. Angesichts der ungewissen Lage, vor allem für Mitarbeiter und Händler, verbietet sich jedes kluge Gerede. Es überrascht aber, in welcher unglaublicher Geschwindigkeit die Ereignisse vorstattengegangen sind. Vor nicht mal einem Jahr gab es mit der Verlagerung von Arbeitsplätzen nach Indien erste Anzeichen. Im Sommer war von Überproduktion die Rede, es gab Finanzierungsgespräche, die scheiterten – Peng, Insolvenz? Seit Stefan Pierer Anfang der Neunziger dran ist, ging es bei KTM permanent steil nach oben.

Man ist eng mit dem Motorsport verbunden, hat vor allem im Offroad eine dominante Rolle. Die globalen Kooperationen mit Bajaj in Indien und CFMoto in China, die Markenübernahmen (Husqvarna, GasGas, MV Agusta), die Rekordmeldungen, der selbstbewusste Auftritt – befremdlich, dass es nun so plötzlich kracht. An den Motorrädern selbst liegt es nicht: Die sind smart konstruiert und bieten enormen Unterhaltungswert. Qualitätsprobleme allein erklären die Lage ebenfalls nicht, sind aber ein Hinweis: Könnte es sein, dass man zu schnell gewachsen ist? Hat man außerdem die Tragfähigkeit von „Badge Engineering“, also dem Vertrieb existierender Produkte unter anderen Marken, überschätzt? „Nachhaltigkeit“ passt so gar nicht zum Sound der Marke, aber vielleicht hat genau die gefehlt. Der Belegschaft, den Händlern und Zulieferern kann man jedenfalls nur einen denkbar glimpflichen Ausgang wünschen.



Johannes Müller, leitender Redakteur  
jo@ps-online.de

### Mein Highlight

in dieser Ausgabe

#### ALEXANDER SCHÖNECKER, PS-TRAINEE

Mal unter uns: Reiseenduros wecken in mir nur wenige Emotionen – und Ekstase gehört nicht dazu. Nimmt man diese Eier legenden Wollmilchsäue beim Wort und erprobt sie in jedem Einsatzzweck – Landstraße, Rennstrecke, Dreck –, wird die Sache aber spannend. Und mit einem Akrobaten wie Jo Bauer im Sattel wird's neben der geilen Geschichte auch noch bildgewaltig!

**BMW R 1300 GS TROPHY**



**36**

**DUCATI MULTISTRADA V4 S**



Mag sein, dass über Reiseenduros schon alles gesagt wurde, aber noch nicht von jedem! Adventure-Härtetest nach Art des Hauses

**HARLEY-DAVIDSON 1250 PAN AMERICA SPECIAL**



**KTM 1290 SUPER ADVENTURE S**



Titelfotos: David Dumain, Jörg Künstle / Fotos: Honda, Husqvarna, In&Motion, Tyson Jopson, Jörg Künstle (5)

**Motorräder  
in diesem Heft**

- 14 APRILIA** Tuareg Rally, Tuono 457, Tuono V4/Factory
- 22 ASTON MARTIN** AMB001 Pro
- 15 BIMOTA** KB 998 Rimini
- 15 BMW** F 450 GS
- 36 BMW** R 1300 GS
- 16 CFMOTO** 675 Nk
- 34 DUCATI** Multistrada V4 S 2025

- 36 DUCATI** Multistrada V4 S
- 124 DUCATI** 888
- 16 FANTIC** Caballero 500, Imola 500
- 36 HARLEY-DAVIDSON** Pan America 1250 Special
- 56 HERTRAMPF DUCATI** Panigale V4 R
- 17 KAWASAKI** Ninja 1000 SX

- 17 KTM** 390 Adventure R, 990 RC R, 1390 Super Duke GT
- 36 KTM** 1290 Super Adventure S
- 56 LANGE DUCATI** Panigale V4 R
- 18 MOTO GUZZI** V7 Sport
- 18 MOTO MORINI** 3 ½
- 18 TRIUMPH** Rocket III E. Knievel
- 19 SUZUKI** DR-Z 4S/SM
- 19 YAMAHA** MT-07, T7



**30** Vitpilen 801: fährt besser als eine KTM 790 Duke, sieht dabei gefälliger aus



**56** Kann man eine Ducati Panigale R verbessern? Tatsächlich - das geht!



**64** Auf der EICMA zeigte Honda die Studie eines V3-Motor mit E-Kompressor

**80** Airbag-Systeme sind mittlerweile in zig Variationen erhältlich. Wir verschaffen Überblick



## SZENE

- 6 Top-Shot**  
Marc Marquez sitzt erstmals auf der Werks-Ducati: Alles auf Rot
- 8 News**  
KTM in Schiefelage, Ninja 1000 SX im Quick-Check, u.a.

## TEST & TECHNIK

- 12 Nachlese EICMA-Neuheiten**  
Neue Aprilias, KTM 990 RC R, Suzuki DR-Z4SM, Sportler von Fantic
- 22 Premiere Aston Martin AMB 001**  
Exklusiver Fahrbericht der sündhaft teuren Aston Martin AMB 001 Pro
- 30 Premiere**  
105 PS, rund 190 Kilo, 10500 Euro: Husqvarna Vitpilen 801
- 34 Premiere**  
Modellpflege-Maßnahmen für die Ducati Multistrada V4 S
- 36 Vergleich Reiseenduros**  
BMW R 1300 GS, Ducati Multistrada V4 S, KTM 1290 SA-S und Harley-Davidson Pan America karambolieren auf Landstraße, Rennstrecke, MX-Piste
- 56 TunerGP**  
Was ist besser als eine heftig getunte Ducati Panigale V4 R? Zwei davon!
- 56 Technik**  
Hier ist nur der Kompressor elektrisch: Hondas V3-Motor-Studie

## SERVICE

- 74 Produkte**  
Sportliches Zubehör von der EICMA – Akrapovic bis Rebelhorn

## 80 Marktübersicht

Airbag-Systeme setzen sich durch. Wir klären: Welches kann was?

## PITLANE

- 90 Reportage**  
PS-Team beim DLC-Finale in Oschersleben? Auf dem Treppchen!
- 96 News**  
Große Cup-Übersicht für die kommende Saison
- 100 MOTORRAD action team**  
Die Sport-Termine unserer Event-Kollegen – inklusive PS Racecamp

## SPORT

- 106 News**  
Wie geht's weiter? Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna im Interview
- 108 Reportage**  
Underbones sind Roller, in Asien wird damit heftiges Racing betrieben

## FINISH

- 118 Zonkos-Attacke**  
Zwischen Unerbone und MotoGP: Was macht gutes Racing aus?
- 128 Edelbike**  
Den Traum Leben: PS-Leser fährt über 100 000km auf Ducati 888

## RUBRIKEN

- 68 Markt**
- 72 Leserbrief/Impressum**
- 116 DSK-Nachrichten**
- 130 Vorschau**



Diese Ausgabe gibt es auch digital. Mehr Infos: [www.ps-online.de/ps-epaper](http://www.ps-online.de/ps-epaper)

# Top-Shot



# ALLES AUF ROT

Fotos: IMAGO/Icon Sportswire

## Marc Márquez

drückte den 2010er-Jahren wie kein anderer MotoGP-Pilot seinen Stempel auf, wurde mit Repsol Honda ganze sechs Mal Welt-

meister. Dass die lange, von Verletzungen und Leid geprägte Schlussphase dieses Akts nun endgültig vorbei ist, bekräftigte MM93 mit speziellem Test-Ornat als absolutes Ducati-Bekanntnis nach dem Saisonfinale in Barcelona. Seine ersten Kilometer für das Werksteam spulte der achtfache Champ (auch oben rechts im Bild) ganz in Rot ab. Alles auf Rot – „wie in einem Casino“, lachte der neue Ducati-Werksfahrer und Risiko-Freund im Rahmen eines Interviews in die Kamera. Auf die Frage, wie groß der Unterschied zu seiner Kunden-Ducati bei Gresini wäre (sieben Podestplätze und WM-Rang drei in 2024) und ob er jetzt angekommen sei, sagte er besonnen: „Die Ducati-DNA ist dieselbe, aber für ein Werksteam zu fahren bedeutet auch große Verantwortung – wir geben unser Bestes!“





Nach den fetten Jahren:  
KTM's Aktienkurs rauschte  
2024 in den Keller. In Mat-  
tighofen stehen die Bänder  
still und Entlassungen an

# KTM: Insolvenz-Schock

**Qualitätsprobleme und Überproduktion:** Vor einem Jahr kurz vor Weihnachten kündigte KTM's Mutterkonzern, die Pierer Mobility AG, die Verlagerung von Arbeitsplätzen zum KTM-Teilhaber Bajaj nach Indien und zum Produktionspartner CFMoto nach China an. 300 Mitarbeiter in Mattighofen, Österreich, mussten gehen. Im Januar 2024 meldete die Pierer AG dann aber für 2023 einen „Rekordumsatz“ und mit 381.634 weltweit verkauften Motorrädern eine nochmalige Absatzsteigerung um zwei Prozent. Doch 2024 stürzten die Zahlen ab: Der Umsatz brach um 27 Prozent ein, die weltweiten Motorradverkäufe gingen um 21 Prozent zurück. Die Verschuldung ver-

doppelte sich innerhalb eines halben Jahres auf 1,5 Milliarden Euro. Gleichzeitig musste KTM Qualitätsprobleme wie einlaufende Nockenwellen bei vielen 790ern und vor allem eine Überproduktion eingestehen. Letzterer versucht KTM seit September 2024 mit deutlichen Preisnachlässen gegenzusteuern. Etliche Modelle gab's plötzlich um rund 20 Prozent reduziert – ein in der Motorradbranche außergewöhnlicher Schritt. Am 26. November 2024 kam dann der Hammer: In einer Mitteilung des KTM-Mutterkonzerns hieß es, dass KTM ein „Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung“ beantragen werde. Der Firma fehle ein „hoher dreistelliger Millionenbetrag.“

Im Klartext: KTM braucht relativ schnell knapp eine Milliarde Euro und stellt Antrag auf Insolvenz, wobei Boss Stefan Pierer im Amt und handlungsfähig bleiben soll. Pierers Pläne sehen nun vor, dass in Mattighofen ein Produktionsstopp erfolgt, um den viel zu hohen Bestand an unverkauften Motorrädern abzubauen. Ob die Motorradfertigung ab März 2025, wie es zunächst hieß, wieder starten kann und wenn ja in welchem Umfang, scheint derzeit ungewiss. KTM muss 2025 und 2026 nach eigener Aussage in Österreich die Betriebsleistung, sprich die Motorrad-Fertigung, um eine Milliarde Euro reduzieren, will aber 2025 angeblich weiter in der MotoGP starten.

## FÜR AN DIE WAND

Die **Tourist Trophy** ist sein jährlicher Höhepunkt, den Rest jedes Jahres verbringt Fotograf Bernd Fischer an den Grand-Prix-Strecken dieser Welt. Bei alledem entstehen die Fotos für seine großformatigen Wandkalender. Auch für 2025 gibt's die Rennsport-Highlights von der Isle of Man und aus der MotoGP wieder in A2 und UV-Lack zum An-die-Wand-Hängen: je 39,95 Euro zzgl. Versand auf befi.photo



Zwischen Januar und Oktober 2024 wurden 200 887 Zweiräder in Deutschland neu zugelassen. Am beliebtesten war die BMW R 1300 GS, gefolgt von Kawa Z 900 und Honda CB 750 Hornet



**Noch vor dem bekannten Devil's Diner führt ab kommender Saison eine neue Ausfahrt raus auf die Landstraße L93**

## RAUS AUS DER HÖLLE

**Nach einer Runde Nordschleife** führt ab kommender Saison direkt nach der langen Geraden eine neue, zweite Ausfahrt (in der Grafik links in Gelb) noch vor dem Devil's Diner auf die Landstraße L93. Sie wird nur an stark frequentierten Touristenfahr-Tagen geöffnet, soll Stau-Situationen im Ausfahrtsbereich auf der Döttinger Höhe vermeiden. Bei den Touristenfahrten kostet eine Runde auf der 20,832 km langen Strecke Freitag bis Sonntag und feiertags 35 Euro, ansonsten 30 Euro.

## ECHTES „WACKSTUM“

**Tschüss, Ingolstadt** und willkommen in 85107 Baar-Ebenhausen – knapp zehn Kilometer südwestlich vom ehemaligen Standort bezog der bayerische Pflegemittel-Hersteller Dr. Wack seine neue Firmenzentrale. Und die erstreckt sich über einen gewaltigen, hochmodernen Komplex: Verwaltung, Forschung und Entwicklung, Produktion und Logistik sind nun auf einem 61 000-m<sup>2</sup>-Grundstück versammelt – dreimal mehr als am alten Standort und mit Platz für 400 Mitarbeiter. Vom ersten Spatenstich Anfang 2022 bis zur Fertigstellung im Frühjahr 2024 vergingen nur 28 Monate, womit man im festgelegten Zeitplan blieb. Die Versorgung pflegebedürftiger Fahrzeuge mit S100- (Motorrad) und A1-Produkten (Auto) dürfte damit langfristig gesichert sein.



## Quick & dirty

### ++ Aus für Moto Trophy ++

Die Moto-Trophy-Events als Hobby-Rennserie mit Meisterschaftswertung wird es 2025 nicht mehr geben. Aufgrund allgemein gestiegener Preise und zu geringer Teilnehmerzahlen könne man die Kosten nicht mehr decken. Übrig blieben aber wenige Veranstaltungen wie das Flugplatzrennen Walldürn, das man weiterhin stattfinden lassen wolle, so die Orga.

### ++ Yamaha-Rückruf ++

Bei der MT-07, Ténéré 700, Tracer 7 und XSR 700 sind in Deutschland insgesamt rund 6000 Maschinen von einem Kupplungsproblem betroffen. Aufgrund der Tatsache, dass die Kupplung trotz gezogenen Hebels möglicherweise schlecht trennt und schleift. Betroffen sind nur Modelle der Baujahre 2023/2024.

### ++ Höhere Bußgelder ++

Zum 1. Januar 2025 verschärft Italien seine Bußgelder. Die Sanktionen betreffen sowohl Alkohol und Drogen am Steuer als auch Geschwindigkeitsdelikte, Park- und Ampelverstöße. Beispiel: Wer außerorts über 60 km/h zu schnell fährt, zahlt bis zu 3382 Euro. Bußgelder werden EU-weit vollstreckt, Fahrverbote gelten nur in Italien. Punkte in Flensburg sind in dessen keine zu befürchten.

### ++ Desmo-Vater-Buch ++

Alan Cathcart hat ein 232-seitiges Buch über den Desmo-Ingenieur geschrieben: „Fabio Taglioni – Designer of Ducati Legends“ ist für 30 Euro auf Amazon erhältlich.



**PS konnte die Neuauf-  
lage des Kawa-Sport-  
tourers erstmals in  
Spanien testen**

Fotos: Kawasaki/Drew Martin, felixfotografia@gmail.com

# Druck statt Spitze

**Wird ein Sporttourer**, der trotz Hubraumzuwachs etwas Spitzenleistung zugunsten motorischer Touring- und Alltagsqualitäten opfert, dem sportlichen Anspruch der Ninja-Familie gerecht? Nach einem ersten Fahrtstest in Spanien können wir Entwarnung geben: Trotz sechs PS weniger zieht die neue, jetzt „nur noch“ 136 PS starke Ninja 1100 SX SE höchstens am Stammtisch den Kürzeren. Ansonsten knüpft sie genau da an, wo ihre mit knapp 56 Kubik weniger ausgestattete Vorgängerin aufgehört hat: bullig-smoother Vierzylinderschub der alten Schule, gepaart mit sportiver Ergonomie, die auch den ausgedehnten Ritt ohne rheumatische Beschwerden erlaubt. Drei Millimeter mehr Hub, ein geändertes Nockenwellenprofil und mehr

Schwungmasse sollen die 1100er im landstraßenrelevanten unteren und mittleren Drehzahlbereich druckvoller und manierlicher agieren lassen. Die Spitzenleistung liegt jetzt 1000 Umdrehungen früher, bei 9000 Touren. Dazu stehen nun maximal 113 Nm bei 7600 Touren zur Verfügung – zwei mehr und 400 Umdrehungen früher als zuvor. Damit fallen die Unterschiede nicht gravierend genug aus, um ohne direkten Vergleich motorischen Fort- oder Rückschritt bewerten zu können. Fest steht: Die Neue läuft untenrum sehr geschmeidig, tritt früh und kraftvoll an und hat Drehen und Schreien keinesfalls verlernt.

Auch mangels optischer Neuerungen könnte die 1100 SX SE als gründliches Facelift durchgehen, immerhin sind aber

bei Getriebe und Fahrwerk spürbare Unterschiede auszumachen. Am neuen Quickshifter zum Beispiel, der jetzt auch untertourig und bei Teillast willig und mit knackig-kurzen Zugkraftunterbrechungen die Fahrstufen durchzappt. Oder beim länger übersetzten fünften und sechsten Gang, dank denen Konstantfahrten nun drehzahl-, verbrauchs- und vibrationsärmer vonstattengehen. Zu weniger Kribbeln in den Händen soll auch der überarbeitete Lenker beitragen. Feine Vibrationen werden jedenfalls erst ab 6000 Touren wahrnehmbar und stören nie wirklich. Ergonomisch bleibt alles beim Alten.

Neu und exklusiv für die 17 045 Euro teure Special Edition, kurz SE, sind ein voll einstellbarer Öhlins-S46-Dämpfer

am Heck und Brembo-M4.32-Vierkolben-Sättel an der Front. Auf den eng gewundenen Straßen nördlich von Barcelona fahrwerk und bremst die 1100 SX SE damit souverän. Agil und straff genug, um wohlverdient das Ninja-Label auf der Verkleidungsflanke zu tragen, mit gelungener Balance zwischen Komfort und sportlichem Feedback. Moderate 234 Kilogramm kaschiert die Ninja dabei gut, lenkt mit wenig Kraftaufwand ein und bleibt bei schnellen Richtungswechseln handlich, präzise und stabil. Hierzu dürfen auch die hypersportliche Bridgestone-S23-Serienbereifung beitragen – ein weiteres Indiz dafür, dass Kawasaki es mit dem Sport durchaus noch ernst meint. Auch die Bodenfreiheit und die für Tourer-Verhältnisse hoch montierten Fußrasten lassen gelegentliche Trackdays mit dem ausdauernden Schattenkrieger nicht völlig abwegig erscheinen.

Erfreulich und heute nicht selbstverständlich: Nicht nur technisch, sondern auch preislich trennen neue und alte SX SE keine Welten. Die Standardvariante liegt mit 15 295 Euro Listenpreis genau auf dem Niveau der 1000er. Der Aufpreis für die SE-Goodies, inklusive serienmäßiger Griffheizung, erscheint mit 1750 Euro vertretbar. Wie gehabt lässt sich die Ausstattung über die Pakete „Performance“, „Tourer“ oder eine Kombination beider erweitern. Enthalten sind unter anderem ein Akrapovic-Carbon-Schalldämpfer, ein getöntes Windschild, eine Soziasabdeckung, das abgebildete Kofferset sowie weitere Touring-Features. Preise für die Pakete nannte Kawasaki bisher noch nicht.

phg

## Daten

### KAWASAKI NINJA 1100 SX SE

#### Antrieb

Vierzylinder-Reihenmotor, vier Ventile/Zylinder, 100,0 kW (136 PS) bei 9000/min, 113 Nm bei 7600/min, 1099 cm<sup>3</sup>, Bohrung/Hub 77,0/59,0 mm, Verdichtung 11,8:1, Zünd-/Einspritzanlage, 38-mm-Drosselklappen, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle, Standgeräusch 91 dB(A)

#### Fahrwerk

Rückgratrahmen aus Aluminium, Motor mitttragend, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 98 mm, Radstand 1440 mm, Ø Gabel-

innenrohr 41 mm, Federweg vorn/hinten 120/144 mm

#### Räder und Bremsen

Leichtmetall-Gussräder, 3.50 x 17"/6.00 x 17", Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17, 300-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln vorn, 260-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel hinten, ABS

#### Gewicht

234 kg (fahrfertig)  
Tankinhalt 19 Liter Super

#### Grundpreis

16 645 Euro (Nebenkosten 400 Euro)

Herstellerrangaben

**Ohne Koffer wirkt die Silhouette der SX SE gefälliger – wie gewohnt, an der Verkleidung hat sich nichts geändert**



**BLACK FOREST SPEED CLUB**

**MOTORRAD-TRAININGS 2025**

**AUCH FÜR EINSTEIGER MIT  
SERIENMOTORRÄDERN.**

Calafat, 10.-13.4.25: ab 499 €

Boxberg, 27.4.25: ab 329 €

BadenAirpark (DCB), 2.-3.5.25: ab 379 €

Neuhausen o.E., 11.5.25: ab 159 €

Hockenheimring, 29.5.25: ab 279 €

Oschersleben, 9.-10.6.25: ab 499 €

Bilster Berg, 20.-21.6.25: ab 279 €



**BRIDGESTONE NOJAN**

MotoControl  
Instruction. Safety. Fun.

**CHAMPION**  
LUBRICANTS



Das opulente Angebot auf dem Mailänder Salon 2024 zauberte die eine oder andere Überraschung aufs Display, darunter solche, die wir im letzten Heft noch nicht zeigen konnten. Ein Rundgang.

Text: Tobias Münchinger; Fotos: Eva Breutel (4), Ferruccio Comandri (5), Courtesy EICMA (1), Hersteller

**M**ehr als 600 000 Besucher sollen es Anfang November gewesen sein, die sich Produkte und Zukunftspläne der etablierten, weniger etablierten und aufstrebenden Hersteller auf der EICMA in natura ansahen. Schon am zweiten Tag der Eröffnung, der traditionell den Händlern gehört, zeigte sich ein riesiger Andrang, der den Zuspruch der letzten Jahre überstieg. Insgesamt pilgerten an sechs Veranstaltungstagen 40 000 Leute mehr auf die internationale Motorradmesse als noch im Vorjahr. Zehn statt wie bisher acht Hallen trugen dem hohen Aufkommen von insgesamt 770 Ausstellern aus 45 Ländern Rechnung, die insgesamt 2163 Marken eine Bühne gaben. Das

110-jährige Bestehen der Veranstaltung war demnach ein Erfolg und auch der sportliche bis semisportliche Neuheitenwert nicht zu verachten. Traditionell tummelten sich die Schaulustigen am BMW-Stand, ganz besonders aber bei Ducati. Bimota zeigte das Superbike KB 998 Rimini, den Homologationsträger für die WM. Zu Aprilia lockten die neue Tuono 457 mit dem A2-tauglichen Zweizylinder sowie Updates bei RSV4, V4-Tuono und Tuareg. KTM zeigte erstmals die 990 RC R in echt und landete damit beim Publikum einen direkten Treffer, das Interesse am neuen Supersportler fiel erkennbar hoch und begeistert aus. Was sonst noch so war (Suzuki wiederbelebt die DR-Z!) nachfolgend im Überblick.

## Ducati

**W**enig überraschend, zieht es die Besucher in Mailand für gewöhnlich in Scharen an den Ducati-Stand. In diesem Jahr gab es dort den neuen Sportler Panigale V2/S sowie das Naked Bike Streetfighter V2/S als Staraufgebot aus bolognesischer Fertigung zu bewundern. Ducati setzte diese beiden Modelle in den Fokus, klar, da sie von einem völlig neu entwickelten V2-Motor als Herzstück angetrieben werden. Über Panigale V2 und Streetfighter V2 haben wir in der letzten Ausgabe bereits kurz berichtet. Allerdings wollen wir Ducatis neuen und nunmehr einzigen V2 nochmals voranstellen, denn zukünftig wird er in zwei Leistungsvarianten und unterschiedlichen Charakteristiken mit 120 PS bzw. 115 PS in einer Vielzahl unterschiedlicher Ducati-Modelle seinen Dienst tun. Relativ wahrscheinlich dürfte der Desmo-freie Motor (Ventiltrieb über Federn) mittelfristig auch in Modellen wie der Hypermotard, DesertX, neuen Monster-Generationen und, das ist bereits klar, in der Multistrada V2 für Vortrieb sorgen. Sein Volumen von „nur“ 890 Kubik relativiert sich durch eine clevere variable Einlass-Ventilsteuerung per Öldruck. Bedeutet: Der in Leichtbauweise gefertigte Motor

soll ein überraschend starkes Drehmoment mit feuriger Drehfreude in Einklang bringen. Klug, das alles. Denn erstens bleibt das kultige V2-Layout als konstruktives Alleinstellungsmerkmal in dieser Klasse gegen eine ganze Armada von Reihen-Twins am Leben. Zweitens zügelt es die Gesamtkosten, gleich mehrere Modelle mit ein und demselben Herzstück auszurüsten. Auf der anderen Seite vernahm man als erste Rückmeldung der versammelten Ducati-Händler, man müsse mit dem Design der ersten beiden Modelle, die mit dem neuen V2-Motor aufwarten, wohl erst warm werden – zu viel Plastik, dazu die offensichtlich gewöhnungsbedürftige Krümmerführung, vor allem bei der Streetfighter V2 unübersehbar. Als sportlichen Lichtblick sollte man sich daher auf folgende Aussage von Ducati stützen: dass die neue Panigale V2 aufgrund ihres signifikant besseren Leistungsgewichts auf der Rennstrecke nämlich schneller wäre als der nominell 155 PS starke Vorgänger. Auch in der PS-Redaktion sind wir überzeugt: Die ersten beiden mit dem neuen V2 ausgerüsteten Modelle spielen fahrdynamisch in einer neuen Liga. Die optische Aufmachung drum herum verdient eine Chance.



**In der Basis-Version kostet die neue Ducati Panigale V2 ab 16 390 Euro und wurde, gemessen an Ducati-Superbike-Verhältnissen, deutlich leistbarer**

