

EICMA 2025 – Rückblick mit Vorausschau

Die EICMA als wesentliche Motorradmesse hat, wie stets, auch für 2026 wieder eine Menge Neues gebracht. Auch und ganz besonders für jene, die mit dem Motorrad gerne reisen. Ein halbes Dutzend neuer Bikes für diese Zielgruppe haben wir in Mailand ausmachen können. Gar noch mehr Neuheiten gehören in die Kategorie Reiseenduro. Gemeinsam ist beiden Gruppen, dass sich in ihnen relativ viele Neuheiten bislang vollkommen fremder Marken finden – wer hat bisher etwas von Norton, Kove oder Zontes gehört? Sie, aber auch die Platzhirsche BMW, Ducati, Suzuki und Yamaha zeigen ungewöhnliche Modelle. Dazu versucht KTM wieder in den Markt zu gelangen. Und auch die schon zuletzt recht erfolgreichen chinesischen Marken CF Moto und Voge bringen für 2026 Neuheiten mit Reiseeignung nach Deutschland und Mitteleuropa. Wir erlauben uns, die Neumodelle in den beiden Gruppen (Sport-)Tourer und Sports Adventure nicht alphabetisch zu präsentieren, sondern entsprechend ihres Hubraums.

Ein Bericht von Ulf Böhringer

MOTORRADVORSTELLUNGEN DIE KLEINEN (SPORT-)TOURER

NORTON ATLAS GT

Das hubraumkleinste der neuen GT-Bikes ist zugleich ein echter Knaller: Norton tritt nach jahrzehntelangem Dornröschenschlaf zur kommenden Saison wieder in Deutschland an, und zwar unter indischem Dach. Die uralte britische Marke gehört mittlerweile zum TVS-Konzern; 2020 waren die Rechte dorthin verkauft worden. Nun ist Norton 2.0 so weit, dass sich die Verantwortlichen in der Lage sehen, die europäischen Märkte anzugehen. Entwickelt wurde im modernisierten Norton-Werk im britischen Solihull, wo auch die Fertigung angesiedelt ist. Neben den zwei sportlichen Modellen Manx und Manx R gibt es für den Anfang das Sport Adventure Bike Atlas – es erinnert in seiner Formgebung ein wenig an Hondas einstige Transalp 600 – und die als reines Straßenbike inszenierte Atlas GT. Mit lediglich 585 Kubikzentimetern Hubraum aus einem Zweizylinder-Reihenmotor ist die Norton Atlas GT die hubraumkleinste der hier vorgestellten 2026er Neuheiten. Viele technische Details sind trotz längst beendeter EICMA noch nicht bekannt; wahrscheinlich ist, dass die Atlas vorne ein 17 Zoll-Leichtmetallrad trägt, hinten dreht sich ebenfalls ein 17-Zoll-Rad. Sicher ist dagegen, dass die Atlas GT dank einer IMU-Steuereinheit über eine Schräglagenregelung von ABS und Traktionskontrolle sowie über eine Slide Control, Berganfahrhilfe und Wheelie-Kontrolle verfügt. Immer an Bord ist auch ein mit 8 Zoll Durchmesser

überdurchschnittlich großer TFT-Touchscreen. Zur Ausstattung gehört stets ein Keyless-System, es gibt auch beheizte Sitze und Heizgriffe. Natürlich ist über das TFT-Display eine vollständige Konnektivität gegeben. Beim Triebwerk beschränkt sich Norton bislang auf die Angabe von 270 Grad Kurbelwellenversatz, und die Ausrüstung mit gleich zwei Ölpumpen. Das Rückgrat der Atlas GT bildet ein Stahlgitterrohrahmen, Hand- und Fußhebel sollen verstellbar sein. Da Norton auf seiner Website von „Fertigung von Hand“ spricht, wird man trotz indischen Eigentümer nicht von indischen oder chinesischen Preisen ausgehen dürfen.

www.nortonmotorcycles.com



Norton Atlas GT



Suzuki SV-7GX

SUZUKI SV-7GX

In der Hubraumskala der 2026er Neuheiten folgt die neue Suzuki SV-7GX; zwar genießt sie, anders als die Norton, keinen Exotenstatus, aber deshalb ist sie für viele Zeitgenossen auch preislich nicht so weit entfernt. Mit 211 Kilogramm ist das Crossover-Bike vergleichsweise leicht. Angetrieben wird die SV-7GX von dem seit 25 Jahren bekannten 650er V2; er wurde gründlich aktualisiert und leistet aus exakt 645 Kubikzentimetern Hubraum 54 kW/73 PS bei 8.500 Touren. Der 64 Nm Drehmoment liefernde Motor



Suzuki SV-7GX

weist jetzt ein Ride-by-Wire-System und Downdraft-Drosselklappen auf, das fortschrittliche Assistenzsystem „Suzuki Intelligent Ride System“ S.I.R.S. bringt drei Fahrmodi plus Traktionskontrolle mit. Auch einen bidirektionalen Quickshifter umfasst das System. Das ABS der Dreischeiben-Bremsanlage beherrscht keine Kurvenregelung. Die Sitzposition ist aufrecht und leicht vorderradorientiert, der Windschild dreifach einstellbar. Volle Konnektivität via 4,2 Zoll-TFT sowie komplette LED-Beleuchtung sind selbstverständlich gegeben. Ein kombinierter Gepäck-/Topcaseträger ist serienmäßig, es gibt zudem allerlei Gepäcklösungen als Zubehör. Unterm Strich gibt sich die Midsize-Suzuki als kleine Schwester der hochpotenten S1000 GX. Zu haben sein wird sie in den Farben Weiß/Blau, mattgrau und Schwarz. Die Auslieferung ist für Herbst 2026 angekündigt, der Preis noch unbekannt.

www.motorrad.suzuki.de/modelle/street/sv-7gx



Yamaha Tracer 7 GT/Y-AMT

YAMAHA TRACER 7 GT/Y-AMT

Mit einem Hubraum von 689 Kubikzentimetern, die allerdings aus einem Zweizylinder-Reihenmotor stammen, ist die neueste Tracer 7-Version kaum größer als die Suzuki und mit 54 kW/73 kW ist sie exakt gleich leistungsstark. Und sie bringt als Y-AMT mit 214 Kilo auch nur drei Kilo mehr auf die Waage als die Suzuki und auch als ihre Zwillingsschwester mit konventionellem Sechsganggetriebe. Der entspricht die Y-AMT-Version ansonsten vollständig – bis auf den nicht mehr vorhandenen Kupplungshebel und auch den ebenfalls entfallenen Schalthebel. Stattdessen findet sich links am Lenkergriff ein Doppelschalter, mit dessen Hilfe auf Wunsch elektrisch der Gang gewechselt werden kann; über einen Taster kann auch der automatisierte Gangwechsel angewählt werden.



Yamaha Tracer 7 GT/Y-AMT

Die Yamaha Tracer 7 GT Y-AMT ist ab dem 1. Quartal 2026 lieferbar; sie kostet ab 12.424 Euro und mithin 500 Euro mehr als die Basisversion. In beiden Fällen sind die zwei Seitenkoffer im Lieferumfang enthalten.



www.yamaha-motor.eu/de/de/motorcycles/sport-touring/pdp/tracer-7-gt/

ZONTES ZT 703 T

Nur zehn Kubikzentimeter mehr Hubraum als die Yamaha weist die neue Zontes 703 T auf, allerdings verteilen sich die 699 Kubik auf drei Zylinder. Abgeleitet ist die T-Variante von der ZT 703 F Adventure, die bereits 2025 auch auf dem deutschen Markt angeboten worden ist; ihr Preis liegt bei 8770 Euro. Dafür bietet sie enorm viel Leistung, Technik und Ausstattung: Der Dreizylinder-Reihenmotor liefert 70 kW/95 PS, das Drehmoment erreicht 75 Nm. Ihr Tank ist mir 22 Litern ungewöhnlich groß, es gibt neben Heizgriffen auch ein schlüsselloses Startsystem, ein Reifendruck-Kontrollsys-



Honda CB 1000 GT

tem, einen Quickshifter fürs Hinaufschalten und die zwei Fahrmodi Eco und Sport. Ebenfalls im Serienumfang enthalten sind ein elektrisch betätigbarer Windschild, Michelin-Bereifung und radial fixierte doppelte Bremszangen vorne. All diese Goodies weist bereits die ZT 703 F auf – inwieweit sie auch auf die Touring-Version adaptiert werden, ist laut Auskunft des deutschen Zontes-Verkaufsleiters noch unklar. Sicher sei nur, dass sie dieselbe Motorleistung, einen Tempomat, einen vollständigen Quickshifter und ein geändertes Motormapping aufweise. Während sich die F-Version auf dem deutschen Markt im ersten Jahr noch schwertat, wurde sie in Spanien und Italien bereits ausgezeichnet verkauft; dort fuhr sie auf Anhieb ins Vorderfeld ihres Segments. Mit dem Erscheinen der Zontes ZT 703 T ist im Juli 2026 zu rechnen; der Preis wird vermutlich auch erst zur Jahresmitte bekanntwerden.



<https://zontes.eu/de/>

HONDA CB 1000 GT

Ein ganz heißes Eisen für Freunde sportiven Tourens ist die neue Honda CB 1000 GT, abgeleitet von der erfolgreichen CB1000 Hornet. Das Naked Bike setzte sich auf Anhieb in den Top-Zulassungsrängen in Deutschland fest; Ende Oktober wurde sie auf Rang fünf gelistet. 2026 kommt sie



Honda CB 1000 GT



Honda CB 1000 GT

stattung gehören elektronisch gesteuerte Showa-EERA-Federelemente, abnehmbare Seitenkoffer, Hauptständer, verstellbarer Windschild, Griffheizung, Quickshifter, Tempomat, Handprotektoren und eine Bremsanlage mit radial montierten Vierkolben-Bremssätteln am Vorderrad.

www.honda.de/motorcycles.html



INDIAN SPORT SCOUT RT

Neu im Modellprogramm des US-Herstellers Indian ist die Sport Scout RT, eine Touringversion des tendenziell sportlichen Einstiegsmodells Scout. Ihre Besonderheit sind zwei 37 Liter große Seitenkoffer in Fahrzeugfarbe, die als absolut wasserdicht



Indian Sport Scout RT

**23. – 25.
JANUAR 2026**

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

DEIN KICKSTART IN DIE MOTORRADSAISON

**Live
Musik**
am Freitag- &
Samstagabend

**6 Action-
hallen**
**4 Ausstellungs-
hallen**

Highlights:
FMX-Jump | Trial Parcours
NEU: Hallen Cross
Reisen & Adventure
Gebraucht-Motorrad-Markt
u.v.m.

Öffnungszeiten
Fr. / Sa.: 9 – 18 Uhr
So.: 9 – 17 Uhr



**SICHERE DIR JETZT
DEIN VERGÜNSTIGTES
ONLINE-TICKET!**

Alle Infos unter: motorradwelt-bodensee.de



BMW F 450 GS



BMW F 450 GS



Indian Sport Scout RT

angepriesen werden. Angetrieben wird die niedrige RT vom bekannten 1250 Kubikzentimeter großen, flüssigkeitsgeköhlten V2-Motor mit 69 kW/94 PS und 108 Nm Drehmoment. Die Sport Scout RT soll 257 Kilogramm wiegen, wird aber aufgrund ihres hinten beschränkten Federweges von 76 mm voraussichtlich nicht als Sänfte durchgehen. Auch wird die Cockpit-Verkleidung natürlich keinen vollständigen Windschutz bieten können, wie er einen Fulldresser-Tourer oder Cruiser auszeichnet. Insofern dürfte die Indian Sport Scout RT eher als „Ausflugsbiker mit Kofferraum“ zum Einsatz kommen. Der Preis des in drei Farben (Rot, Kalk, Schwarz) lieferbaren Motorrads liegt für Deutschland bei 18.690 Euro.

www.indianmotorcycle.de/sport-scout-rt/



ADVENTURE

BMW F 450 GS

Die hubraumkleinste Neuheit unserer touringgeeigneten Adventure Sport Bikes – in Deutschland sprechen wir allgemein von Reiseenduros – ist die vollkommen neue BMW F 450 GS; sie rundet das bayerische Zweizylinder-GS-Angebot nach unten ab. Ihr nagelneuer Zweizylinder-Reihenmotor hat einen Hubraum von 420 Kubikzentimetern und leistet A2-konforme 35 kW/48 PS bei 8750 Umdrehungen. Das maximale Drehmoment erreicht immerhin 43 Nm/6750 Umdrehungen pro Minute. Eine Neuheit (Serie in der Trophy-Version, sonst Aufpreis): Die „Easy Clutch“ übernimmt als präzise arbeitende Fliehkrafteinheit drehzahlabhängig das Einkuppeln. Wer auch den Quickshifter ordert, muss überhaupt

nicht mehr kuppeln. Außer er will: Dann kann er, denn der Handhebel existiert stets weiter. Alle Assistenzsysteme sind schräglagentauglich, die Ergonomie ist klassenunüblich variabel. Der Hersteller schreibt der kleinen GS „hohe Tourenkompetenz dank durchdachtem Fahrzeug- und Wetterschutz“ zu. Auch gibt es ein reichliches Stauraumangebot. Die Basisversion ist ab 7220 Euro plus Nebenkosten zu haben; weiterhin gibt es zusätzlich die Pakete Exclusive (+ 300 Euro), Sport (+ 450 Euro) und GS Trophy (+ 770 Euro). Die kleine Zweizylinder-GS wird, wie die ganz kleinen 310er Typen, beim indischen Kooperationspartner TVS gebaut.

www.bmw-motorrad.de/de/models/adventure/f450gs.html



BMW F 450 GS

Norton Atlas

Als „Verbindung von hohem emotionalem Gehalt und rationaler Basis“ bezeichnet Nortons Chefdesigner Simon Skinner das Design der neuen britischen Reiseenduro Norton Atlas; sie erinnert auf den ersten Blick an das Urmodell der Honda Transalp. Beim flüssigkeitsgekühlten Zweizylinder-Reihenmotor handelt es sich um einen 585 Kubikzentimeter messendes Triebwerk mit 270 Grad Kurbelwellenversatz. Leistungsdaten sind noch nicht bekannt. Sicher ist jedoch, dass eine Sechssachsen-IMU zum Einsatz kommt, was den Einsatz schräglagentauglicher elektronischer Regelsysteme ermöglicht. Ebenfalls bekannt ist die Ausstattung mit einem Achtzoll-TFT-Display, das sämtliche Konnektivitäts-Spielarten beherrscht. Griffe und Sitze sollen beheizt sein, ein Quickshifter ebenfalls serienmäßig geliefert werden. Ungewöhnliche Konfigurationen finden sich auch bei der Beleuchtungsanlage der Norton Atlas; es werden doppelte LED-Projektionscheinwerfer installiert, deren Leuchtintensität sich automatisch an die Fahrgeschwindigkeit anpasst. Zudem gibt es markante Tagfahrlichter sowie Kurven- und Bodenlichter. Die Oberflächenverarbeitung soll „luxuriös“ sein. Preise und ein Auslieferungsdatum in Deutschland sind noch nicht bekannt.

www.nortonmotorcycles.com/de-de/model/atlas



Benelli TRK 602 X

Die traditionsreiche italienische Marke Benelli, schon seit Jahren in chinesischem Eigentum, entwickelt ihre Fahrzeuge nach wie vor in Pesaro in den italienischen Marken. Die Modellreihe TRK, in der die Reiseenduros zusammengefasst sind, wird deutlich ausgeweitet: Zur TRK 502 X (6599 Euro, 35 kW, ca. 225 kg) und zur 702 X (8699 Euro, 51,5 kW, 235 kg) sowie der straßenorientierten TRK 702 (8.299 Euro, 51,5 kW, 232 kg) werden in der zweiten Jahreshälfte 2026 die TRK 602 X und auch die TRK 902 Xplorer dazukommen, wobei dann die 500er aus dem Programm genommen werden wird.



Die in Mailand gezeigte TRK 602 X wird vom 550er-Zweizylinder der noch ganz jungen 550 Tornado angetrieben und verfügt über eine Leistung von 41 kW/56 PS bei 8250/min (ab Jahresende 2026 auch wahlweise 35 kW/48 PS), das maximale Drehmoment erreicht 54 Nm bei 5500/min.

Der Stahlgitterrohrrahmen wird von einer Aluminium-Zweiarmschwinge mit voll einstellbarem Federbein und USD-Gabel geführt; bei Federwegen von 140 mm vorne und 173 mm hinten ergibt sich eine Sitzhöhe von 825 mm. Vollgetankt (20 Liter) soll das Gewicht bei 235 kg liegen. ABS und Traktionskontrolle sollen deaktivierbar sein, volle Konnektivität via 5 Zoll-TFT ist gegeben. Zur Serienausstattung gehören Handschützer und ein Hauptständer, als Zubehör gibt es drei Alukoffer sowie eine jeweils dreistufige Griff- und Sitzheizung. Der Preis steht noch nicht fest.

www.benelli.com/de-de



Voge DS 800 X Rally

Wie üblich, tritt auch dieses Voge-Modell zum Kampfpfeis an: 8.999 Euro ohne Liefernebenkosten erscheinen angesichts des Gebotenen als enorm günstig, handelt es sich bei dieser Voge doch um ein anspruchsvolles, voll offroadtaugliches Bike. Der 798

Kubikzentimeter große Zweizylinderreihenmotor liefert 70 kW/95 PS und 81 Nm. Die Länge der Federwege ist nicht bekannt, dürfte aber deutlich größer als 200 Millimeter sein, weil die Sitzhöhe mit 860 mm beträchtlich ausfällt; das fahrfertige Gewicht von 227 Kilogramm erscheint dagegen angesichts des großen 24 Liter-Tanks günstig. Die Räder sind mit 21 und 18 Zoll Durchmesser voll offroadtauglich, auch die drei Nissin-Scheibenbremsen bieten Qualität. Dasselbe gilt für die voll einstellbaren Kayaba-Federelemente. Die Ausstattung ist mit Sitz- und Griffheizung, Alu-Motorunter-schutz und Lenkungsdämpfer üppig. Ungewöhnlich ist die automatische Zuschaltung eines Abbiegelichts; dabei wird beim Einschalten des Blinkers einer der Nebelscheinwerfer aktiviert. Auch schlauchlose Pirelli STR-Pneus auf Leichtmetallguss-Speichenfelgen sprechen für viel Ausstattungsfinesse. Zu haben ist die Rally in Schwarz oder Weiß/Blau.

www.voge-germany.de/offroad/voge-ds800x-rally



Kove 800X-GT

Die für Reisezwecke sicherlich geeignetste der drei 800er-Varianten der noch nicht einmal zehn Jahre alten chinesischen Marke Kove ist die Version 800X-GT; sie kann durch drei große Aluboxen aufgewertet werden. Die ersten Fahrzeuge sollen Anfang Januar nach Deutschland kommen. Wobei die Handelsstruktur noch etwas vorläufig erscheint: Neben dem in Österreich ansässigen offiziellen Deutschland-Importer (Fa. KSR GmbH) werden Kove Bikes auch von „Kove-Ger-

many“ mit Sitz in Österreich (als offizieller Österreich-Importeur) und Ladengeschäft in Lindau/Bodensee angeboten; zudem tritt ein freier Händler in Sachsen im Web als „kovegermany“ auf und offeriert Kove-Bikes zum Dumpingpreis, die er aus Osteuropa holt.

Für Reisezwecke erscheint insbesondere die Kove 800X-GT interessant: Mit 799 Kubikzentimetern Hubraum ist ihr Zweizylinder-Reihenmotor um nur ein Kubik größer als derjenige der Voge; er leistet ebenfalls 70 kW/95 PS (wahlweise auch 35 kW/48 PS). Sechsganggetriebe, mehrere Fahrmodi und ein Quickshifter verraten

zeitgemäße Machart, die Ausstattung mit Reifendruckkontrollsystem, Sitz- und Griffheizung entspricht dem gewohnt hohen chinesischen Standard. Das Fahrwerk liefert 210 Millimeter Federweg und voll einstellbare Komponenten, dazu kommt ein Bosch MSC-ABS inklusive Traktionskontrolle, es gibt ein 7 Zoll großes TFT-Display mit vollständiger Konnektivität sowie einen Tempomat. Der 22 Liter-Tank ist großzügig dimensioniert, der Normverbrauch von 4,7 Liter pro 100 Kilometer günstig und die Reichweite damit über 400 Kilometer groß. Daneben gibt es noch die identisch motorisierten Modelle 800X-Pro (240 mm Federweg) und die besonders sportliche 800X-Rally (270 mm Federweg). Die GT-Version dürfte bei etwa 11.400 Euro zuzüglich Kofferset zu liegen kommen.

<https://kovemoto-germany.de/800xrally/>





**JETZT
TICKETS
SICHERN**



**MOTORRAD
MESSE LEIPZIG**

Saisonstart

06.–08. Februar 2026

LEIPZIGER MESSE

Motorrad Messe Leipzig · zweiradmessen.de



Motorrad Messe Leipzig



motorradmesseleipzig



Benelli TRK 902 Xplorer

Benelli TRK 902 Xplorer

Ein neuer, von Benelli selbst entwickelter Zweizylinder-Reihenmotor mit exakt 904 Kubikzentimetern Hubraum ist das Herz der neuen Reiseenduro TRK 902 Xplorer; seine Leistung wird mit 70 kW/95 PS angegeben, das maximale Drehmoment mit 90 Nm. Damit liegt der Benelli-Neunhunderter auf demselben Niveau wie beispielsweise der Twin von Voge (DS 900 X). Beim Gewicht von 235 Kilogramm scheint man drauflegen zu müssen; auf der EICMA hieß es, diese Angabe sei noch ohne Betriebsstoffe. Das Tankvolumen beträgt klassenübliche 20 Liter, auch die Federwege von 170 mm und die Sitzhöhe (840 mm) liegen, wie der Verbrauch von 5,0 Litern, im üblichen Bereich. Dass es sich bei der 902 Xplorer trotz zweiteiligen Sitzes um keine Offroad-Kanone handelt, offenbart das 19 Zoll-Vorderrad, auch wenn die Räder als Speichenräder ausgeführt sind. Voll auf der Höhe der Zeit zeigt sich die Benelli bei der radialen Bremsanlage und der schlauchlosen Pirelli-Bereifung (Scorpion Rally STR). Nicht besonders „touristisch“ wirkt das kleine, weißlackierte Flyscreen; es ist aber höhenverstellbar. Die üblichen Accessoires (Handschützer, Karosserie-Stahlschutzbügel, Zusatzschein-

werfer) sind allesamt vorhanden bzw. möglich. Mit einem Erscheinen in Deutschland ist erst im dritten Quartal 2026 zu rechnen; dann erst wird es Informationen zum Preis geben.

www.benelli.com/de-de



CF Moto 1000 MT-X

Ein neues Adventure-Flaggschiff hat der chinesische Anbieter CF Moto für 2026 präsentiert: Mit dem Modell 1000 MT-X mörzelt er auf die 800er ganz ordentlich auf und setzt erstmals den Fuß in die Oberklasse der Reiseenduros. Die neue Ein-Liter-Chinesin wird von einem wassergekühlten Reihen-zweizylindermotor mit 946 Kubikzentimetern Hubraum angetrieben. Der Twin mit acht Ventilen und zwei obenliegenden Nockenwellen leistet 83 kW/111 PS bei 8500 Umdrehungen pro Minute und stemmt ein maximales Drehmoment von 105 Nm bei 6250 Umdrehungen. Diese Werte dürften bei einem fahrfähigen Gewicht von 222 Kilogramm echten Fahrspaß bedeuten. Bemerkenswert an der neuen CF Moto erscheinen der serienmäßige Quickshifter,

immerhin 4+1 Fahrmodi, kurvenaktive Regelsysteme von Bosch und ein großer 22,5 Liter-Tank, wohl gut für 450 Kilometer Reichweite. Ebenfalls bemerkenswert sind die Speichenräder-Ausstattung mit 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten (Pirelli Scorpion Rally STR), 230 mm Federweg sowie voll einstellbare Federelemente vorne und hinten. Auch die Dreischeiben-Radialbremsanlage von Brembo ist hochklassig. Die Ausstattung ist China-typisch reichhaltig, ein 8 Zoll-TFT-Display lässt ebenfalls keine Konnektivitätswünsche offen.

www.cfmoto.de



CF Moto 1000 MT-X



Ducati Multistrada V4 Rally

Ducati Multistrada V4 Rally

Für 2026 hat Ducati die Rally-Version der V4 Multistrada technisch überarbeitet und optisch ein wenig upgedatet. Grundsätzlich handelt es sich bei ihr um die Fernreiseversion (30 Liter-Tank, verlängerte Federwege, mehr Sitzhöhe) der Vierzylinder-V-Reiseenduro mit dem erfolgreichen 1158 Kubikzentimeter großen V4-Triebwerk (125 kW/170 PS bei 10.750 Umdrehungen). Das Gewicht beträgt aktuell 240 Kilogramm. Neu ist der Vehicle Observer als Steuerungszentrale der zahlreichen elektronischen Fahrhilfen. Überarbeitet wurden auch das Kurvenlicht, das semiaktive Federungssystem DSS, das elektronische Kombibremssystem und der Quickshifter. Zudem wurde die Hinterradbremse vergrößert und auch besser dosierbar. Ergänzend hat Ducati die Zylinderabschaltung der hinteren Zylinderbank überarbeitet, die sowohl im Stand als auch bei niedrigen Drehzahlen aktiviert ist. Viel Feinarbeit also, um den Umgang mit der „Top-Multi“ auf langen Reisen zu optimieren. Der Preis liegt nunmehr bei 28.490 Euro; zu haben ist die Multistrada V4 Rally nun in Jadegrün/Aluminium und Ducati Rot.

www.ducati.com/de/de/motorraeder/multistrada/multistrada-v4-rally



KTM 1390 Super Adventure R, S und S EVO

Das neue KTM-Spitzenmodell kommt 2026 gleich in dreifacher Phalanx: Als stark endurisierte R-Variante, als straßenorientierte S-Version und als supergut ausgestattete S EVO-Variante. Identisch ist bei allen Versionen der flüssigkeitsgekühlte Zweizylinder-V-Motor mit 75 Grad Zylinderwinkel und 1350 Kubik Hubraum sowie den Leistungsdaten 127 kW/173 PS und 145 Nm.

Die Super Adventure S bringt außer der überbordenden Leistung ein staßengeeignetes 19 Zoll-Vorderrad, Leichtmetallgussräder sowie ein semiaktives Federungs- und Dämpfungssystem der Hausmarke WP mit. Die Federwege sind mit 220 Millimetern üppig, die Sitzhöhe ist mit 847/867 Millimetern noch tragbar, das fahrfertige Gewicht von 244 Kilogramm ist klassenüblich. Neu ist das ungewöhnlich große, hochformatige

TFT-Display, neu sind auch die vier Dämpfungsmodi. Serienmäßig ist eine Vierjahresgarantie; mit ihrer Hilfe will KTM das durch die Insolvenz der Pierer-Gruppe und die vorangegangenen Qualitätsmängel arg ramponierte Image wieder aufbauen.

Der Preis für die KTM Super Adventure S beträgt ab 20.990 Euro, die EVO-Variante kostet 2.000 Euro mehr und bietet dafür neben den radarbasierten Assistenzsystemen wie der adaptiven Geschwindigkeitsregelung auch das neue automatisierte Schaltgetriebe AMT. Bei einer Testfahrt mit einem Prototyp schon vor zwei Jahren hinterließ diese Funktion einen ausgezeichneten Eindruck.

www.ktm.com/de-de/models/adventure/2026-ktm-1390-superadventurer.html



KTM 1390 Super Adventure R, S und S EVO

IMOT

33. INTERNATIONALE MOTORRAD AUSSTELLUNG

20. – 22.
FEBRUAR
2026

Online-Tickets
günstiger
unter imot.de



NEU: Action in
der IMOT Arena



Verdammt lang her...

Zu Besuch auf der INTERMOT in Köln, die vom 4.–7. Dezember 2025 erneut um ihre Daseinsberechtigung gerungen hat.

Vollmundig – so könnte man die Pressetexte zu der Motorradmesse in Köln beschreiben, die sich einst als „Weltleitmesse des Motorrades“ bezeichnete. Damals international anerkannt, einst von München wieder aufgeholt in die weltberühmte Stadt am Rhein. Mit dem IVM als ideellem Träger, Mitveranstalter der Koelnmesse. In vielen Hallen, die nur so brummt – mit allen Herstellern der Branche, Zubehör ohne Ende, einem Höchstaufgebot an motorisierten Zweirädern, dass es nur so blinkte und bebte. Ursprünglich immer ein kleines Weilchen (Anfang Oktober) vor der EICMA in Italien – im zweijährigen Wechsel: das eine Jahr in Köln, das nächste Jahr die EICMA in Mailand Anfang bis Mitte November.

Text und Fotos: Sabine Welte

Rhythmus-Wechsel

Vor einigen Jahren kam dann die Ansage: Die EICMA wird jedes Jahr stattfinden! Und in Italien alles an internationalen Neuvorstellungen aufbieten, was die Motorradhersteller weltweit produzieren und neu erfinden. In Köln entstand wohl eine lähmende Leere angesichts dieser Ansage. Wie ist es sonst zu erklären, dass diese führende Motorradmesse im Laufe der letzten Jahre von mindestens fünf riesigen Hallen mit genial ausgestatteter Außenfläche und vielen Live-Stunt-Racing-Events auf inzwischen nur noch zwei Hallen schrumpfte?!

Diese werden nicht einmal komplett von Ständen mit Krafträdern ausgefüllt – stattdessen dominiert eine Menge leerer Fläche mit weit auseinandergezogenen Gastro-Ständen. Klar, Essen und Trinken gehören dazu. Doch die Preise sind – wie meistens auf Messen – jenseits von Gut und Böse. Bratwurst mit Brötchen für 7,50 Euro – krass! Hungrig sollte man beim Messegang also nur auf Mopeds und Co. sein – ansonsten besser vorher ernähren!

Stände mit jeder Menge Kram und Bekleidung gehören natürlich zur Motorradmesse. Und ja: Hersteller einiger, nicht aller bekannter Marken fanden auch ihren Weg auf die Flächen in den beiden Hallen. SUZUKI stellte es in Halle 7 sehr geschickt an: Sie luden einfach rundherum, wie ein gut funktionierendes Satellitensystem, diverse Clubs mit ihren Boliden und den dazugehörigen Menschen ein.

Überzeugender Suzukistand





Norton mit attraktiver Präsenz

Gut pulsierendes Club-Leben

Allen voran feierte man vor Ort die „40 Jahre SUZUKI CLASSIC – GSXR (1985–2025)“ im Club-Format in Halle 7. HONDA in Halle 8 tat es ihnen gleich, indem sie die Gold-Wing-Club-Leute mit ihren krass großen Exponaten aus allen Jahrzehnten direkt nebenan zum Haupt-

stand zusammentrommelte. Die Altvorreden freuten sich, ihre Historie in Form aller alten Modelle abfeiern zu können.

Und klar: Die neueste Ware von BMW, Kawasaki, Triumph, Royal Enfield und Yamaha stand natürlich auch im hellen Scheinwerferlicht, bereicherte die Flächen

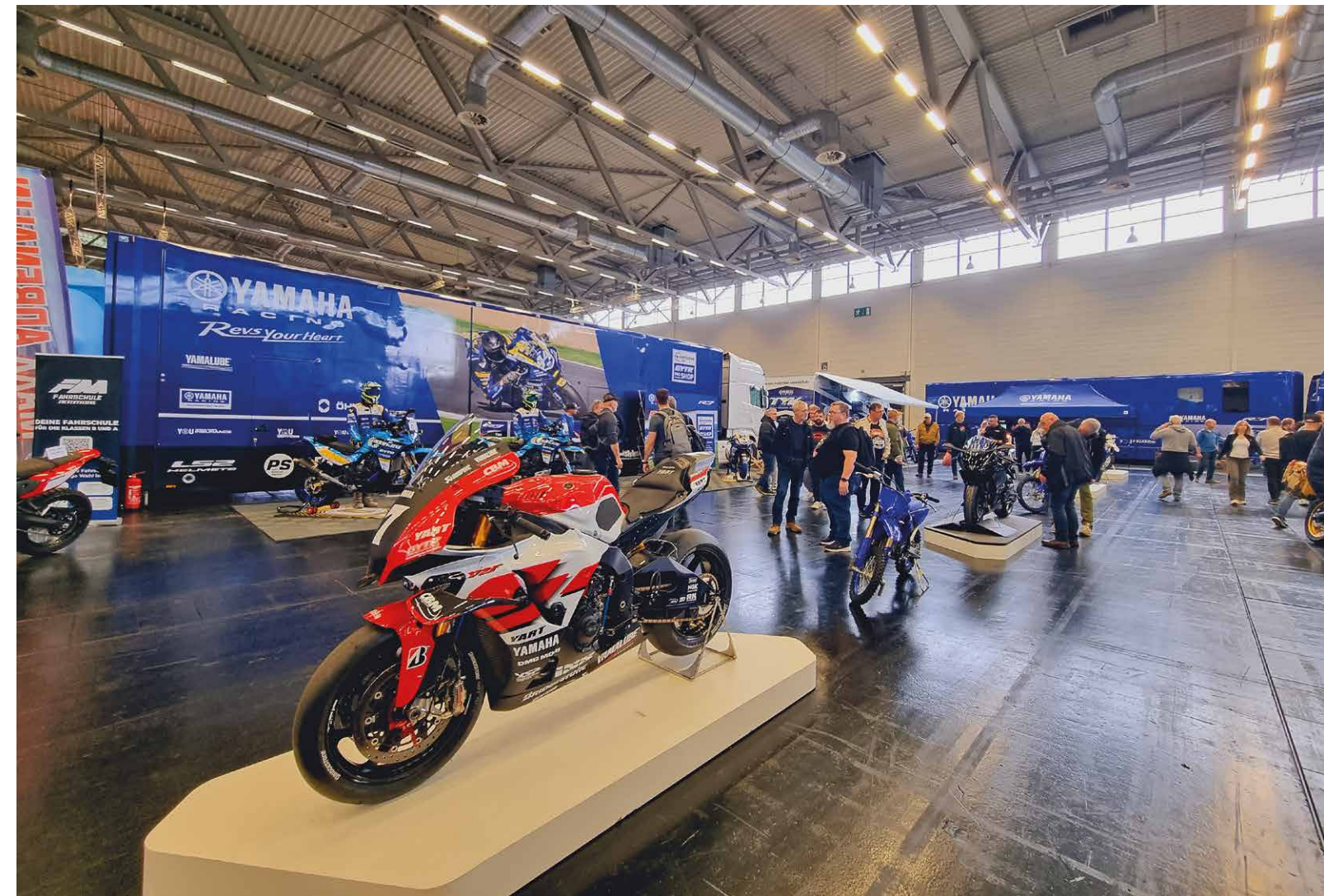
mit den neuesten Modellen jeden Genres – zum Besitzen, Ausprobieren, Befragen, ohne Frage. Herausragend auch die Marke NORTON: frisch aus England geholt, werden die Modelle zwar in Indien gefertigt, tragen aber eine komplett neue Handschrift, die sogar das Interesse der alten Barden weckte.

Kritische Stimmen

Allerdings: Speziell mit BMW haben wir ja einen original deutschen Motorradhersteller vor Ort. Aber wie kann es sein, dass ausgerechnet die „Blau-Weißen“ mit dem Propeller als Logo eine solch wichtige Motorradmesse im Heimatland mit einer dermaßen kleinen Standfläche bespielen? Da hätte mehr Engagement – und damit der so wichtige Support der Messe in Köln – gutgetan. Klar, unter kommerziellen Gesichtspunkten agiert so ein Unternehmen nach ganz anderen als emotionalen Kriterien. Wir hätten uns dennoch mehr gewünscht.

O-Ton eines 1000ps.at-Reporters aus Österreich:

„Deutschland gehört zu den stärksten Motorradmärkten der Welt, eigentlich müsste



die Branche darauf brennen, hier präsent zu sein und das Publikum zu begeistern.“

Hörte man dann die Stimmen im Vorbeigehen, so unterschieden sich die Kommentare kaum: „Da bist du in einer Stunde durch bei den zwei Hallen!“

Die INTERMOT-Macher meinten wohl, eher die Welt der jüngeren Generationen pushen zu wollen – und zu müssen.

„Creator Lounge & Stage mit STAR FM ... Creator mit 40 Mio. Reichweite“ – was uns das zeigen sollte, stellten die Leute von 1000ps.at/de in einem Videoclip auf ihren Seiten dar.

<https://mostras.de/1000ps-intermot2025>

Die Frage der Moderatorin Mari Jana an einen Besucher der etwas älteren Generation: „Weißt du überhaupt, was ein Content Creator ist?“ wurde geschickt gekontert:

„Dann sagen Sie mir doch mal: Was heißt denn ‚Content Creator‘ überhaupt auf Deutsch?“

Die Antwort blieb sie dem älteren Herrn peinlicherweise schuldig. Klasse gekontert – fragt sich, wer hier wen düpiert hat?

Der Herr gab dennoch ausgiebig Auskunft über sein Motorradleben und das seiner angestammten Freunde.

„Messe – da nimmt man immer etwas Positives mit“, erzählt der BMW-Motorradfan bereitwillig. „Hier kann man drauf sitzen, Alternativen auswählen. Obwohl die Messe kleiner geworden ist, bereue ich den Tag hier nicht. Das macht mich glücklich. Ich habe etwas zum Träumen für nächstes Jahr.“

Mit weiteren Erneuerungen im Programm warb die INTERMOT: „Playground mit Stunt- & Driftshows ... Motorradazubi-

Wettbewerb ... Rennteams hautnah ...“ Nicht nur Begriffe stehen im Raum – geht es doch schließlich ums Motorradfahren: live, nicht virtuell im Netz. Oder worum geht es genau?

Klar, einige Rennteams hatten sich mit ihren Exponaten und riesigen Trucks formiert. Beeindruckend – aber alles natürlich nur im Stillstand eines Standes. Wobei die Interviewpartner im Video der 1000ps-Leute gerne darstellten, dass ihnen Social Media und Internet eben doch nicht alles geben. Das Live-Erleben, Draufsitzen, Anfassen, Auswählen – und all die Gespräche mit anderen, face to face, ohne das Distanzverhalten im Internet – finden die Besucher sehr wichtig. Die Standbetreiber sowieso: Da gilt es, den direkten Kundenkontakt durch ein breit gefächertes Angebot anzuknüpfen oder zu erhalten – egal, aus welcher Generation auch immer.





Youngsters

Wohltuend aufmunternd bis mitreißend wirkten dann auch die „125 ccm KICK-STARTER powered by NOLAN“ – und dem IVM. Da durfte wohl wirklich Hand angelegt und das vielschichtige Angebot aus Mopeds und Rollern draußen ausprobiert werden. Zum Glück gibt es ja neuerdings auch im Dezember eher warme Temperaturen – „dank“ Klimawandel. Da fällt es kaum auf, dass die Messe seit diesem Jahr von Anfang Oktober hinein in den Beginn des Dezembers gerutscht ist.

Die Messe CUSTOMBIKE verzog sich daraufhin sogar auf einen Termin eine Woche zuvor – zeitgleich mit der in Essen so legendär aufgelegten ESSEN MOTOR SHOW, die ja immer schon ganze elf Tage Messe-dauer ab Ende November/Anfang Dezember für sich beansprucht.

Bilanz

In Zahlen: Am Ende der Messe fanden laut Koelnmesse rund 80.000 Besucher den Weg in die beiden „heiligen Hallen“ der INTERMOT. Einige wichtige Marken wie KTM, Ducati, Harley-Davidson und die Piaggio-Gruppe nahmen nicht teil.

Anyway – einige aus unserer, der etwas älteren Generation, ließen verlauten: „Das wird wohl die letzte INTERMOT gewesen sein – so wie das hier eher mickrig läuft.“

Gut, man könnte sagen, das haben einige auch schon letztes Mal behauptet. Oder: Totgesagte leben länger ... Oder müssen wir einfach unsere Ansprüche herunterschrauben?



Zumindest traf man gute Bekannte aus den Bereichen Presse und Regionalmessen.

Die nächste INTERMOT soll vom 3. bis 6. Dezember 2026 in Köln stattfinden.

Veranstalter der INTERMOT ist die Koelnmesse, gemeinsam mit dem Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. (IVM) als ideellem und fachlichem Träger.



**JETZT
TICKETS
SICHERN**



**MOTORRÄDER
DORTMUND**

Saisonstart
05.–08. März 2026
MESSE DORTMUND

Motorräder Dortmund · zweiradmessen.de



Motorräder Dortmund



motorraederdortmund

