

ZUM SAISONSTART: MOTORSPORT-VERSICHERUNGEN



Leserwahl

**Hauptpreis
Kawasaki
Z 900 SE**

PS
sport
motorrad
magazin

Reifentest
11 Sport- und
Hypersport-Pneus

Premiere
CFMoto 675 SR-R/NK

Tracktest
Honda Hornet SP
gegen Triples

Sport
Bimota in der SBK-WM

Vergleich Superbikes



BMW
M 1000 RR
DUCATI
PANIGALE V4 S
HONDA
CBR 1000 RR-R FIREBLADE SP



**Weniger
ist Bäm!**

**Völlig neu:
Ducati
Panigale V2**

4/2025
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

DEINE FARBE.
DEIN STYLE.
DEINE UHR.



Aktiv Farbe
bekennen.

Starke Performance im sportlichen Design.
Die neue Eco-Drive-Kollektion. Angetrieben
von Licht und vom modernen Lifestyle.



Eco-Drive

CITIZEN

citizenwatch.eu   

MADE IN CHINA



Fotos: CFMoto, Arturo Rivas

Chinas Aufschwung ist keine neue Beobachtung. Verglichen mit der Autobranche hat es eine Weile gedauert, bis die Flut an Produkten aus der Volksrepublik auch uns erreicht. 2025 ist es aber offiziell so weit: Mit den brutal preisgünstigen, dabei ansehnlichen 90-PS-Dreizylindern 675 SR-R und NK stellt CFMoto in diesen Tagen die erste Sportmotorradverdächtige Ware ins Regal. Andere, auf die eine oder andere Art attraktive Modelle von QJ, Voge und Kove sind im Markt, Loncin, Zongshen und x weitere produzieren schon

lange für bekannte Marken, weitere werden folgen. Das zu einem Zeitpunkt, wo das Konsumklima angesichts hoher Inflation und Unsicherheit in Richtung Sparsamkeit weist. Dass die CFMotos für achttausend Euro respektive sechsfünf in Portimão besser funktionieren, als man realistisch erwarten kann (!), lest ihr ab Seite 22. Dass so etwas, wenn Kooperationspartner KTM Vertrieb und Händlernetz sauber aufstellt, in wenigen Jahren an jeder Straßenecke steht, ist nicht unrealistisch. Was die sich damit abzeichnende nahe Zukunft für uns – nicht nur als Branche, sondern als Gesellschaft – bedeutet, darf nicht Gegenstand eines Fahrberichts sein. Sehr wohl aber eines Editorials.

Wie also können die Fernost-Hersteller diese Preise für auf den ersten Blick ordentliche Qualität realisieren? China ist längst kein extremes Billiglohnland mehr, selbst eine moderne Infrastruktur, hoch ausgebildete Arbeitskräfte und Skaleneffekte reichen als Erklärung nicht. Kopieren statt entwickeln? War und bleibt Thema, nimmt aber ab. Man kuppert wohl noch ab, entwickelt aber zunehmend und fähig selbst, ist in einigen Bereichen gar voraus.

Nein, der wahre Grund für die unmöglichen Preise sind immense staatliche Subventionen. Am ärgsten in der Autoindustrie, wo wir uns längst in einem erbitterten Handelskonflikt befinden. Doch auch die chinesische Motorradindustrie profitiert massiv von Zuschüssen bei Energiepreisen, billigem Bauland, Forschungs- und Entwicklungsprogrammen und großzügigen staatlichen Krediten. Mit diesem Preisdumping, wie es bereits die hiesige Solarindustrie zerstört hat, kann kein europäischer Hersteller konkurrieren – diejenigen also, die mehrheitlich Arbeitsplätze schaffen und im Sinne des Allgemeinwohls Gewinne versteuern (!). Weder der Arbeiter im Werk, noch die Entwicklungsingenieurin, womöglich noch nicht einmal der CEO dieser großen chinesischen Hersteller ist schuld, dass das herrschende autoritäre Regime – Details zu Zensur und Menschenrechtsverletzungen liefern andere Publikationen – ihr hehres Schaffen für seine Zwecke instrumentalisiert. Doch exakt das geschieht. Motorräder sind käufliche Freiheit, und an diesen haftet die Unfreiheit. Was für ein krasser Widerspruch. Und jetzt? Am Ende stimmt der Käufer, stimmen wir alle mit den Füßen ab: Konsum ist immer auch ein politisches Statement. Wie steht ihr zu der Sache?

Herzlichst

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

Mein Highlight

in dieser Ausgabe

FABIAN DRESLER, TEST-REDAKTEUR

Ganz schön was los in dieser Ausgabe: Tracktests mit neuen Super- und Naked Bikes in Valencia, frische Sportware aus Italien und China – hui. Besonders warm um den Schritt wird mir aber beim Anblick der Suzuki GSX-R 750 von 1985, die Kollege Jens Möller-Töllner ab Seite 140 als Edelbike porträtiert. Ein Kunstwerk, das an glorreiche Zeiten erinnert, als die Welt noch eine andere war.





Titelfotos: ALEX PHOTO/Ducati, Jörg Künstle, Kawasaki / Fotos: ALEX PHOTO/Ducati, Jörg Künstle, Tyson Jopson

30

Es geht um nicht weniger als den Spitzenplatz unter den Track-Raketen. Auf dem Circuit Ricardo Tormo krönt PS die Superbike-Königin

Motorräder in diesem Heft

- | | | |
|---|---|--|
| 124 BIMOTA KB 998 | 16 DUCATI Panigale V2 | 8 KTM 1390 Super Adventure |
| 30 BMW M 1000 RR | 30 DUCATI Panigale V4 S | 10 QJ MOTOR SRK 800 |
| 9 BMW S 1000 RR | 62 HONDA CB 1000 Hornet SP | 140 SUZUKI GSX-R 750 GR75A |
| 22 CFMOTO 675 SR-R | 30 HONDA CBR 1000 RR-R
Fireblade SP | 62 TRIUMPH Street Triple 765 RS |
| 58 DEUSSEN ENGINES
Ducati Hyperm. 950 RVE | 46 KAWASAKI Z 900 SE | 62 YAMAHA MT-09 SP |
| 130 DUCATI Desmosedici GP25 | 8 KTM 690 SMC R | 10 YAMAHA Ténéré 700 |
| | | 10 ZONTES 703 V |



16 Satte 35 Pferde weniger. Ist die neue Panigale V2 trotzdem schnell?



58 Hyper, Hyper! Tuner Daniel Deussen schärft Ducatis Hypermotard nach



62 Hornet-Vergleich Teil 2: Sticht die CB 1000 auf der Renne mit Leistung?

140 Knick in der Optik. Auf Basis des ikonischen GSX-R 750-Rahmens entstand dieses piekfeine Edelbike



SZENE

6 Top-Shot

Völlig abgehoben! MotoGP-Pilot Bastianini fliegt über den Track

8 News

KTM-Zukunft, MV Agusta in alter Hand, Wunderlich bei der IDM, Motorrad-Aus auf der Nordschleife, Trackday-Versicherung

TEST & TECHNIK

16 Premiere Ducati Panigale V2

Keine Desmodromik, keine Einarmschwinge. Ist das noch eine echte Panigale?

22 Premiere CFMoto 675 SR-R

Jede Menge Sportmotorrad für wenig Geld. China greift mit günstigem Dreizylinder an

30 Superbike-Vergleichstest

Es kann nur einen geben. In Valencia trifft die Racing-Speerspitze aufeinander. Welches Superbike schnappt sich den Sieg?

58 TunerGP

Supermoto auf dem großen Rund: Daniel Deussens Hypermotard 950 zieht Kreise in Hockenheim

62 Tracktest Naked Bikes

Drei und drei macht vier? Die neue Hornet muss sich auf dem Track gegen zwei Triples beweisen

SERVICE

46 PS-Leserwahl

Mitmachen – und eine nagelneue Kawasaki Z 900 SE gewinnen

102 Reifentest Teil 2

Zwölf Sport- und Hypersportpneus im größten PS-Reifentest ever

114 Ausprobiert

Gimoto-Ledereinteiler, Bering-Jeans, SW-Motech-Satteltasche

PITLANE

122 Pitlane-News

29 Jahre MZ-Cup, Gilles Factory Rider

124 Reportage

Bimota in der WSBK: Interview mit Technikchef Pierluigi Marconi

SPORT

130 Sport-News

Davide Tardozzi über die Ducati GP25 und die Aussichten für die kommende MotoGP-Saison

FINISH

134 Zonkos Attacke

Von der Pleite zum Welterfolg zur Pleite. Und jetzt? Zonko rekapituliert die KTM-Krise und spekuliert, wie es in Österreich weitergeht

140 Edelbike

Aus Einzelteilen zum Prunkstück: Suzuki GSX-R 750 de luxe!

RUBRIKEN

116 Markt

120 Leserbrief/Impressum

132 DSK-Nachrichten

146 Vorschau



Diese Ausgabe gibt es auch digital. Mehr Infos: www.ps-online.de/ps-epaper

23

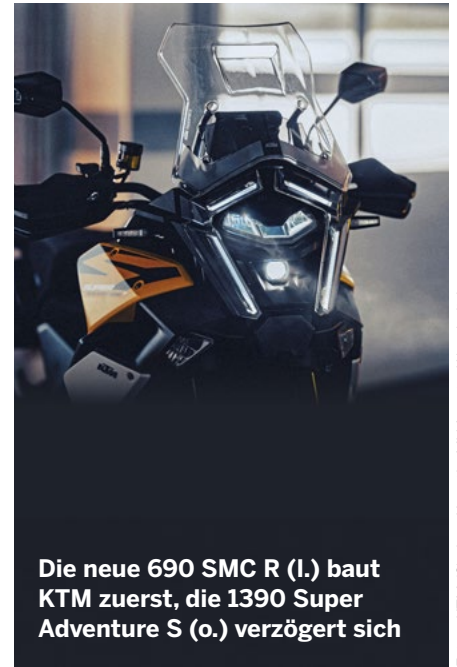


HEB AB!

Fotos: Gold & Goose / Red Bull Content Pool

Jede nur erdenkliche Downforce, und trotzdem auf gerader Strecke beide Räder in der Luft: Ist es ein Stunt für die Kamera, oder bedenkliche Fahrwerksunruhe, die Enea Bastianini zum Wing Commander werden lassen? Weder noch, das Manöver gehört in der MotoGP zur Tagesordnung. Die Ursache ist das Holeshot-Device. Um die Front für den Start abzusenken, müssen die Piloten satt in die Vorderradbremse greifen und ab einem gewissen Punkt manuell einen Knopf (oder Hebel) drücken, um die Gabel mittels Rastpunkt in einem komprimierten Zustand zu sperren. Im gesperrten Zustand kann die Gabel in diesem Moment nicht dämpfen, sie ist starr – ein kleines Hüpferteil die Folge. Gelöst wird das Holeshot-Device dann wieder beim ersten Bremspunkt: Sobald nach dem Start brutal der Anker geworfen wird, schnappt der Rastpunkt durch heftiges Zusammenstauchen der Federelemente in seine ursprüngliche Position zurück und die Forke kann wieder ihren Job machen.





Die neue 690 SMC R (l.) baut KTM zuerst, die 1390 Super Adventure S (r.) verzögert sich

Fotos: KTM (2), Jörg Künstele, MV Agusta, Wunderlich

Nach Pleite: KTM gerettet

Investor noch unbekannt. Am 25. Februar fuhr KTM das wichtigste Rennen seiner Geschichte – und gewann. Vor dem Insolvenzgericht in Ried/Österreich stimmten die Gläubiger nach langen fünf Stunden dem Sanierungsplan zu. Das bedeutet: Sie bekommen von den gut zwei Milliarden Euro Forderungen, die bei KTM nach der Insolvenz im November eingingen, nur 30 Prozent zurück, aber immerhin schon bis Ende Mai statt in

zwei Jahren. Jetzt braucht KTM insgesamt rund 800 Millionen Euro, um die Gläubiger zu bezahlen und das geschlossene Werk in Mattighofen wieder hochzufahren. Von welchem Investor dieses Geld kommt, darüber herrscht derzeit noch Rätselraten. Als Kandidaten gelten der indische Fahrzeugbauer Bajaj, bereits Kernaktionär von KTM, der Remus-Chef und Pierer-Vertraute Stephan Zöchling und die chinesische Marke CFMoto, die

mit KTM per Joint Venture verbunden ist; aber auch von BMW war gerüchteweise die Rede. Aktuell will das KTM-Management um Gottfried Neumeister und Ex-Boss Stefan Pierer die Vollaustattung der vier Produktionslinien im Werk bis Mitte Juni erreichen. Dort soll gleich die gerade erst vorgestellte 690 SMC R gebaut werden, mit 79 PS der stärkste Einzylinder aller Zeiten. Die neue 1390 Super Adventure dagegen kommt erst im Herbst.



Nach der KTM-Pleite wieder am MV-Drücker: Timur Sardarov

KOMMANDO ZURÜCK

Sardarov-Familie übernimmt wieder Erst letztes Frühjahr sicherte sich die KTM AG mit 50,1 Prozent die Mehrheit an der italienischen Traditionsmarke MV Agusta. Ende Januar hat der vorherige Alleineigentümer, die Firma Art of Mobility, die volle Kontrolle über die MV Agusta zurückerlangt, nachdem KTM aufgrund der Insolvenz seine Anteile verkaufen musste. Das Unternehmen mit Sitz in Luxemburg wird von der russischen Oligarchenfamilie Sardarov kontrolliert. Unter KTM-Führung stiegen zuletzt die Verkaufszahlen der Edelmarke weltweit auf 4000 Einheiten. Zum Erfolg hat sicher auch das in dieser Zeit auf 219 Verkaufsstellen erweiterte Händlernetz beigetragen.



SPORTSFREUND

BMW-Spezialist Wunderlich stattet das Superbike S 1000 RR mit einigen zweckmäßigen Extras aus, wie z. B. einem größeren Windschild für besseren Schutz, ergonomisch einstellbaren Brems- und Kupplungsarmaturen sowie Sturzpads. Erfreulich zudem, dass sich die Rheinland-Pfälzer im Motorsport engagieren: Nachdem sich das BMW-Werk von seiner Aktivität in der Pro-Superstock-Serie zurückgezogen hat, übernimmt Wunderlich die Rolle als Poolpartner der im Rahmen der Internationalen Deutschen Meisterschaft (IDM) ausgetragenen Klasse. Zudem unterstützt das Unternehmen zwei Nachwuchstalente direkt. „Motorsport ist nicht unser Kerngeschäft, aber die enge

Verbindung von Wunderlich und vielen unserer Mitarbeiter zum Rennsport ist unübersehbar“, erklärt der Geschäftsführer und ehemalige Racer Frank Hoffmann. Wir meinen: vorbildliche Aktion, zur Nachahmung unbedingt empfohlen.

Wunderlich: gut sortiertes Zubehör für die S 1000 RR, dazu neuerdings IDM-Sponsor



TERMIN STEHT: TUNERGP MITTE JULI IN HOCKENHEIM

PS-Bridgestone-TunerGP Die 23. Auflage des in der Tuningzone fest etablierten Events findet dieses Jahr am 12. und 13. Juli auf dem GP-Kurs in Hockenheim statt. Das Happening steigt wieder im Rahmen eines Renntrainings: Veredler, Racer, Hobbyisten, Reifenprofis, Publikum und PS-Tester in freudiger Vereinigung. Infos und Buchungsmöglichkeiten für Trackday-Teilnehmer unter www.action-team.de oder Tel. 0711/1821977. See you in Baden!



Quick & dirty

++ Nr. 46 ist 46 ++

Der neunfache Weltmeister Valentino Rossi mit der ewigen Startnummer 46 feierte am 16. Februar in seinem Wohnort in Tavullia/Adria seinen 46. Geburtstag. Löblich: In dieser Saison will sich „Vale“ stärker auf seine Rolle als Besitzer des MotoGP-Teams VR 46 Racing konzentrieren.

++ Fox übernimmt++

Der US-amerikanische Hersteller von u. a. Motorrad- und Mountainbike-Komponenten Fox Factory aus Georgia hat den italienischen Fahrwerksbauer Marzocchi übernommen. Die Produktion soll aber weiter in Italien bleiben.

++ Digitaler Führerschein++

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) will Deutschland mit einer umfassenden Strategie zu einem der führenden Digitalstandorte in Europa machen. Geplant sind unter anderem ein digitaler Führerschein und die Digitalisierung der Fahrzeugdokumente.

++ Drachenhöhle++

Am 5. und 6. April feiert Kawasaki sein alljährliches Drachenfest. Kunden und Fans können bei teilnehmenden Händlern die jüngsten Modelle bestaunen und reichlich Benzin quatschen.

++ Schlingeln erlaubt ++

Seit Anfang des Jahres dürfen sich Motorradfahrer in Frankreich unter bestimmten Voraussetzungen an Staus vorbeislingeln. Je nach Staulage liegt das erlaubte Tempo bei 30 km/h (stehender Verkehr) bzw. 50 km/h.

Fotos: PIZ-SKB/Haehmel, Susanne Hähnel/Bundeswehr (2), QJMotor, Bernd Spiegel, Zontes



DIE MACHT WAS HEER

Yamaha liefert 250 Ténérés an die Fahrschulungsgruppe des Heeres. Die ersten 30 davon wurden bereits Anfang Februar diesen Jahres an das Bundeskraftfahr-Ausbildungszentrum im bayerischen Kümmerbruck übergeben. Laut Pressemitteilung sei die Wahl auf die Yamaha Ténéré 700 gefallen, da sie auch aufgrund ihrer Robustheit und Zuverlässigkeit unter Extrembedingungen den Einsatzzwecken von Kradmeldern und Feldjägern am besten gerecht werde – so stellte die Bundeswehr nach Ausschreibung fest. Neben umfangreicher Schutzausstattung in Form von Sturzbügeln zeichnen sich die Bundeswehr-Ténérés durch olivgrünen Anstrich,

Blackout-Schaltung und spezielle Heizgriffe für den Wintereinsatz aus. Eingesetzt werden die Motorräder zur Aufrechterhaltung des Informationsflusses sowie als Eskorten.



Ab sofort bildet die Bundeswehr ihre Kradmelder und Feldjäger auf speziellen Yamaha Ténérés aus

NACKTER CHINA-VIERER

QJMotor bringt mit der SRK 800 ein neues Naked Bike mit modernem Vierzylinder an den Start. Das Supersport-WM-erfahrene Werk aus China gibt für den 778 Kubik großen Motor 122 PS Spitzenleistung bei 12 000/min sowie ein maximales Drehmoment von 74 Nm bei 9500/min an. Wasserkühlung und obenliegende Nockenwellen sind weitere Kennzeichen des nach Euro 5+ homologierten Viertentilers. Achtung: Im Vergleich zum 2024er-Vorgängermodell trägt die neue SRK 800 keinen Stahl-Brückenrahmen mehr, sondern ein leichtes Alu-Chassis, bestehend aus Rahmen und Schwinge. Für die komplette Maschine nennt der Hersteller 207 kg Gesamtgewicht mit vollem 17,5-Liter-Tank. Das Fahrwerk der SRK 800, hier zu sehen ist die Café-Racer-Variante, besteht aus Upside-down-Gabel sowie direkt angelenktem Federbein, die Bremsanlage liefert Vergleichsweise niedrige 815 mm Brembo mit zwei Vierkolbenzangen. Sitzhöhe sind ähnlich niedrig wie der Preis, die SRK 800 wird wohl unter 8000 Euro kosten.



Trotz ähnlicher Leistung sechs Kilo leichter als eine Kawa Z 900. Auch der Preis ist heiß



Zontes 703 V: wie eine Dreizylinder-Diavel

DRILLINGS-TEUFEL

Zontes könnte einen sportlich angehauchten Cruiser nach Formensprache der Ducati Diavel bringen, wie in China aufgetauchtes Bildmaterial nahelegt. Der Hersteller stattete bereits die auch in Europa erhältliche Reiseenduro 703 F und den Sportler 703 RR mit selbst entwickeltem Dreizylinder aus, für 2025 sind außerdem die 703 T als Crossover-Maschine und die 703 R als Naked Bike mit 699-Kubik-Triple und 95 PS angekündigt. Der oben abgebildete Sport-Cruiser 703 V, gleichfalls mit Alu-Chassis versehen, mutmaßlich unter 200 kg schwer, wäre ein weiteres Modell mit Dreizylinder. Eine Markteinführung in Europa 2026 scheint möglich – zum Preis von unter 8000 Euro.

IN MEMORIAM

Bernt Spiegel war in Motorradkreisen für seinen Bestseller und Standardwerk „Die obere Hälfte des Motorrads“ bekannt. Über Jahre galt er als einer der beliebtesten action-team-Instruktoren am Nürburgring, die Nordschleife befuhr er zum letzten Mal noch im Alter von 84 Jahren auf seiner Fireblade. Professor Doktor Spiegel wurde im Krieg verwundet, brachte es zum renommierten Wirtschafts- und Sozialpsychologen sowie Romanautor. Er starb am 9. Februar 2025 im Alter von 98 Jahren.



REICHLICH ACTION

Auch 2025 veranstalten unsere Kollegen vom MOTORRAD action team wieder reichlich Trainings für Sportpiloten und solche, die es werden wollen. Hier die einzelnen Veranstaltungen:

Straße

- 10.-11.05.2025** Fahrdynamik-/Schräglagentraining am Boxberg
- 17.-18.05.2025** Kurventraining Driving Center Baden
- 12.07.2025** Sportfahrer (Instruktoren-geführt)
Hockenheim GP-Kurs
- 12.-13.07.2025** Renntraining + PS-Bridgestone-TunerGP
Hockenheim GP-Kurs
- 30.-31.07.2025** Perfektionstraining Nürburgring Nordschleife
- 11.08.2025** Sportfahrer (Instruktoren-geführt) Bilster Berg
- 11.-12.08.2025** Renntraining Bilster Berg
- 04.09.2025** PS Racecamp Nürburgring IDM-Variante (Sprintstrecke)

Enduro/Supermoto

- 12.-13.07.2025** Enduro-Wochenende Reutlingen
- 29.05.-01.06.2025** Offroad-/Supermoto-Camp Villars
- 11.-12.10.2025** Offroad-/Supermoto-Wochenende Villars

MOTORRAD
action team

Weitere Infos unter
www.actionteam.de
oder Tel. 07 11/1 82 19 77

PIRELLI CASHBACK PROMOTION



SICHERE DIR ZUM
SAISONSTART

30€
CASHBACK

DIABLO
ROSA
RACING
TV
CORSA

DIABLO
ROSA
RACING
TV

ANGEL
GT II

SCORPION
TRAIL III

Aktion ab 03.03.2025 bis 31.05.2025,

gültig für die angegebenen Profile.

Teilnahmebedingungen einsehbar unter Pirelli.de/moto

PIRELLI



NORDSCHLEIFE DICHT!

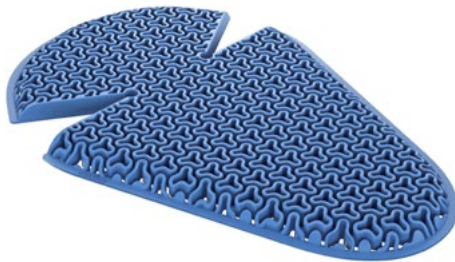
Die Meldung hat in der Szene eingeschlagen wie eine Bombe. Im Februar verkündete die Nürburgring GmbH & Co. KG, dass ab sofort keine Touristenfahrten mehr für Bikes auf der Nordschleife möglich sind – aus Sicherheitsgründen, wie die Betreiber betonten: „Durch die unterschiedlichen Fahrdynamiken kann es zu Missverständnissen zwischen Zwei- und Vierrädern kommen.“ Zu bestimmten Zeiten durften bisher die unterschiedlichsten Fahrzeuge gleichzeitig durch die

„Grüne Hölle“ dübeln. Im Gegenzug erweitert das Unternehmen nun Touristenfahrten mit Bikes auf der angrenzenden Grand-Prix-Strecke. Das Fahren auf der 21 Kilometer langen Nordschleife ist für Motorräder künftig nur noch im Rahmen von Trainings mit geführtem Fahren möglich. Als einer von zwei Anbietern führt das MOTORRAD action team (siehe vorherige Seite) diese Events durch. Was denkt die PS-Community über die Änderungen? Meinungen gerne an PS@motorpresse.de

SCHUTZMACHT

Der Protektorenspezialist SAS-TEC (www.sas-tec.de) erweitert sein Programm um einen Universalprotektor für Schulter, Ellbogen, Hüfte und Knie. Der TF 103 (Foto) besteht aus gespritztem thermoplastischem Elastomer (TPE), einem sehr flexiblen, haltbaren und gleichwohl komfortablen Material. Obwohl nur acht Millimeter dick und circa 67 Gramm schwer, erfüllt der Protektor den Schutzlevel 2 nach der Norm EN 1621-1:2012. Erhältlich nur im Fachhandel für ca. 15 bis 20 Euro/Paar.

Dünn, leicht, flexibel und komfortabel: TF 103 von SAS-TEC



Fotos: Yvonne Hertler, Müller, Sas-Tech



Lederkombi zerschreddert, aber zum Entsorgen zu schade? Racefoxx (www.racefoxx.com) schneidert eine

schmucke Tasche daraus. Mit dem Code „PS2025“ gewähren die Remscheider noch bis 31. März zehn Prozent Rabatt auf die Einzelstücke.

Rückruf

Yamaha ruft die Modelle Tracer 9/GT/GT+, XSR 900, MT-09 SP, MT-10 SP und Niken GT in die Werkstätten. Wegen einer „unsachgemäßen ECU-Programmierung“ können im Innern des Drosselklappensensors Abriebpartikel entstehen und sich an den Kontaktstellen ansammeln. Mögliche Folge: instabiler Leerlauf bzw. Abwürgen des Motors bei Leerlaufdrehzahl. Tritt der Fehler auf, zeigt das Display den Fehlercode P2135.

Keine T-Series

Zu wenige Teilnehmer Obwohl die Palette an startberechtigten Triumphs für den T-Series getauften Cup zuletzt weiter anstieg, hat die Nachfrage für diese Klasse in den letzten Jahren immer stärker nachgelassen. Nun musste Veranstalter Matthias Schröder die Rennserie absagen. Anno 2008 als T-Cup mit der ersten Street Triple ins Leben gerufen, gingen zu Hochzeiten knapp 40 Piloten an den Start.

Zweitakt-Säge

Kawasaki Zum Patent haben die Grünen einen neuen Zweitakter mit Direkteinspritzung, Einlassventilen und Aufladung angemeldet. Beim Hubraum und dem Einsatzgebiet schießen die Spekulationen derweil ins Kraut. Kolportiert werden zwischen 125 und 500 Kubik, und der Antrieb soll Crosser oder Enduros wie eine KLX oder KLE befeuern. PS-Wunsch: Midsize-Sportler à la Aprilia RS 250 & Co.

DAS ABSOLUTE MAXIMUM



FOR THE RIDE

SPEED
TRIPLE 1200 **RS**

ERLEBE DIE ULTIMATIVE TRIPLE-PERFORMANCE

Erlebe mit der neuen **Speed Triple 1200 RS** die ultimative Weiterentwicklung einer modernen Ikone. Mit unübertroffener Dreizylinder-Performance, einem messerscharfen Handling, fortschrittlicher, fahrerorientierter Technologie und einem markanten, unverwechselbaren Design definiert dieser Flaggschiff-Roadster das Fahrerlebnis neu.


Überzeuge Dich selbst und vereinbare noch heute eine Probefahrt bei einem Triumph-Händler in Deiner Nähe!



QR-Code scannen & entdecken.

Folge Triumph Motorrad auf Social Media

 www.instagram.com/triumphgermany

 www.facebook.com/OfficialTriumphGermany


 www.triumphmotorcycles.de



Foto: Martin Pluskota

SCHEINDEBATTE

In der Hobbyracer- und Trackday-Szene herrscht seit einem neuen Pflichtversicherungsgesetz für Motorsportveranstaltungen viel Unsicherheit. Wer braucht welchen Versicherungsschutz?

Beginnen wir mit etwas Rechtskauerwelsch. Die neue EU-Richtlinie 2021/2118 zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wurde am 11. April 2024 vom deutschen Gesetzgeber umgesetzt. Seit 17. April selbigen Jahres besteht demnach eine Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge, die bei Motorsportveranstaltungen eingesetzt werden. Dabei regelt der für Motorsportveranstaltungen maßgebliche Paragraph 5d des Pflichtversicherungsgesetzes (PflVG) hauptsächlich zwei Dinge: Mindesthöhe der Deckungssummen, dazu definiert er die Art der Veranstaltung. Danach sind sämtliche Motorsportveranstaltungen und -aktivitäten betroffen, die in „einem hierfür abgegrenzten Gebiet mit Zugangsbeschränkungen“ stattfinden – nach dieser Lesart also alle Veranstaltungen außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs. Wie bisher zählen dazu Rennen und Wettbewerbe zur Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit und deren Übungsfahrten – also auch Trackdays –, aber zusätzlich nun auch als weniger gefährlich eingeschätzte Events wie Trainings, Tests und Demonstrationen. Streng nach Passus beinhaltet das auch Sicherheitstrainings zur Verbesserung der Fahrfertigkeiten, wie sie einige Anbieter etwa auf Verkehrsübungsanlagen für zugelassene Bikes veranstalten. Manche Assekuranzen gewähren bei solchen (zertifizierten) Trainings jedoch sogar Haftpflichttrabatte, und die Police einer Kollegin deckt explizit Kaskoschäden ab. Im Zweifel beim Versicherer die Regulierungsleitlinien abklopfen und schriftlich bestätigen lassen.

Änderungen in den Versicherungsbedingungen bedürfen der Schriftform und müssen klar gekennzeichnet sein

Ungeachtet dessen muss gewährleistet sein, dass ein Versicherungsschutz für die eingesetzten Fahrzeuge nach der neuen Regelung besteht. Prüfen muss das der Veranstalter, aber auch Teilnehmer sind hier in der Pflicht. Wer diesen Schutz abschließt, ist indes unerheblich. Das können sein: Fahrzeughalter oder -eigentümer, Motorsportveranstalter, Eigentümer des Trainingsgeländes oder andere beteiligte Parteien. Auch für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassene und damit bereits Kfz-versicherte Fahrzeuge brauchen diesen gesonderten Schutz. Verursacht der Pilot eines zugelassenen Bikes auf dem Track einen Unfall, greift die neue Motorsporthaftpflicht. In aller Regel schließen Veranstalter Verträge ab, die Teilnehmer miteinbeziehen. Sollte das bisher nicht der Fall gewesen sein oder die Deckungssummen entsprachen nicht den Mindestanforderungen, könnte das für anstehende Events Preisaufschläge nach sich ziehen. Sind Teilnehmer in den Haftpflichtversicherungen der Organisatoren nicht eingeschlossen, müssen diese sich selbst um einen Versicherungsschutz bemühen.



Was ist versichert? Wie bisher Personen-, Sach- und Vermögensschäden, die Dritten entstehen. Theoretisches Beispiel: Ein Teilnehmer feuert sein Bike selbst verschuldet ins Off. Dabei schlägt die Kiste in ein Streckenpostenhäuschen ein, fliegt weiter über den Fangzaun und verletzt einen Zuschauer. Die Versicherung deckt die (Fremd-)Schäden an Mensch und Material ab, eigene Schäden ausgeschlossen. Vom Gesetz vorgeschriebene Mindestdeckungssummen: Personen 7,5 Mio. Euro, Sachen 1,3 Mio. Euro, Vermögensschäden 50 000 Euro. Obwohl das neue Gesetz Versicherern die Möglichkeit offenhält, Schäden auszuschließen, die Teilnehmer untereinander verursachen, bieten Assekuranzen vereinzelt ebenjenen Schutz. Bei Bedarf können Teilnehmer nachjustieren, beispielsweise bei Versicherungsmaklern wie Sportvers (www.sportvers.de). Kosten: 500 Euro/Jahr plus Steuer, eigene Schäden gleichermaßen ausgeschlossen. Ebenfalls auf freiwilliger Basis laufen Unfallversicherungen. Diese Policen greifen im Invaliditäts- oder Todesfall und werden oft direkt vom Veranstalter vermittelt. Thema Haftungsverzicht. Teilnehmer erklären mit ihrer Unterschrift auf den üblichen Veranstalterformularen unter anderem den Verzicht auf Regulierungen von Schäden, die sie untereinander verursachen. Doch es gibt Ausnahmen, bei denen diese Verzichtes unwirksam sind: wie üblich bei Vorsatz, aber auch bei grober Fahrlässigkeit oder bei Verletzung von Leben, Körper



**Passt immer:
Schadensfälle
jedweder Art
zeitnah der
Versicherung
melden**

und Gesundheit. Eine heikle Thematik, Einzelfallprüfung unerlässlich. Was haben wir gelernt? Für Teilnehmer an den eingangs skizzierten Veranstaltungen ändert sich nur wenig. Sie müssen sich nun aber vergewissern, ob die Organisatoren über eine Versicherung nach der neuen Norm verfügen, die Teilnehmer miteinbezieht. Andernfalls müssen diese sich selbst um Schutz bemühen. Scheindebatte also? Mitnichten.

RFX1 **RACING REVOLUTION**



RFX1 Evo
White / Fluo Red

S FIVE



distributed by

hostettler gmbh