

# ARTIFEX

DAS MAGAZIN FÜR HANDWERKER, GENIESSER UND ENTDECKER.

AUSGABE 03/2021

**MOTORRÄDER 2021:  
PS, GESCHICHTEN,  
EMOTIONEN**





# MACHER IM HANDWERK

„Macher im Handwerk“  
der Interviewpodcast  
der Power People

Moderatorin Jessica Reyes Rodriguez  
spricht mit außergewöhnlichen  
Persönlichkeiten aus dem Handwerk.

Der Podcast vom Handwerk,  
fürs Handwerk. Jetzt Reinhören!



[www.germanyspowerpeople.de](http://www.germanyspowerpeople.de)

 **Handwerks  
Macher**

 Spotify®

podigee

# INHALT

## VESPA

4-5 Die Leichtigkeit des Seins

## MOTO GUZZI

6-7 100 Jahre Leidenschaft

8-11 Zwei liebenswerte Italienerinnen

12-17 Italiener stellen sie in die Vitrine

## CUSTOM BIKES

18-19 „Anders sein als die Anderen“

## DUCATI

20-21 „Ducati-Papst“ aus dem Bergischen

## HARLEY

22-23 Ladies only

## NEUHEITEN

24-27 Mit Sicherheit die Lieblinge der Saison

28-32 Das sind die Neuheiten 2021



Foto © Harley-Davidson

**ARTIFEX**  
DAS MAGAZIN FÜR HANDWERKER,  
GENIESSER & ENTDECKER

**VERLAGSANSTALT HANDWERK GMBH**  
Auf'm Tetelberg 7, 40221 Düsseldorf

**VERKAUF:**  
Michael Jansen  
Telefon: 0211/390 98-85  
jansen@verlagsanstalt-handwerk.de

**REDAKTION:**  
Brigitte Klefisch  
Telefon: 0211/390 98-55  
klefisch@verlagsanstalt-handwerk.de



PIAZZA  
GIACOMO MATTEOTTI

13

SPECIALITÀ  
D'ISCHIA

# VESPA: DIE LEICHTIGKEIT DES SEINS

## JUBILÄUM:

**IM JAHR 1946 VERLÄSST ERSTMALS EIN ROLLER DAS ITALIENISCHE WERK IN PONTEDERA. WIE KEIN ANDERES ZWEIRAD VERMITTELT DIE VESPA EIN EINZIGARTIGES LEBENSGEFÜHL UND SORGT FÜR UNTERHALTUNG.**



**P**etticoat, Rock 'n' Roll und Vespa. Nach dem Krieg entledigte sich die Jugend mit Beginn der Fünfziger der Schwere der Kriegsjahre. In ganz Europa macht sich ein Lebensgefühl der Heiterkeit und Gelassenheit breit. Es begann die Zeit des Aufschwungs. In den amerikanischen Filmen avancieren James Dean und Marlon Brando zu Leitfiguren einer neuen Generation. Tanzlokale entstehen. Erste Partys werden gefeiert. Die Reiselust ist geweckt. Deutsche zog es zu Tausenden nach Bella Italia. „Als die Deutschen wieder anfangen zu reisen, gehörte die Vespa (italienisch: Wespe) zum Urlaubsfeeling einfach dazu“, blickt Ansgar Schauerte von Piaggio Deutschland auf die Anfänge des Kultgefährts zurück.

Die beginnen im Jahr 1946 im italienischen Pontedera. 1884 gründete Rinaldo Piaggio das Unternehmen zunächst als Schreinerei. In den darauffolgenden Jahren spezialisierte sich das Unternehmen auf den Bau von Luxus Schiffen. Während des Krieges zählte der Betrieb zu den größten Flugzeugherstellern. Nach dem Kriegsende waren es Armando und Enrico Piaggio, die das Unternehmen in eine friedlichere Zukunft führen sollten. Vor allem ist es der Entschlossenheit von Enrico zu verdanken, dass heute, 75 Jahre später, noch immer die farbenfrohen, breiten Motorräder über die Straßen Europas rollen.

## VOM FLUGZEUG ZUM ROLLER

Auf der Suche nach einem kostengünstigen Fahrzeug für die Massen beauftragte Enrico den Luftfahrt designer Corradino D'Ascanio mit der Entwicklung eines Rollers.

Der Prototyp MP5 verfügte über 98 cm<sup>3</sup> Hubraum und brachte es immerhin auf 60 km/h. Doch Enrico fand keinen Gefallen an dem Fahrzeug mit dem Spitznamen „Paperino“, dem italienischen Namen für Donald Duck. Er bat den Ingenieur, einen anderen Roller zu

entwickeln. Der nutzte sein Wissen aus dem Flugzeugbau. Mit einer Kurzschwinge vorn und der Triebsschwinge hinten prägte er das Bild aller Vespa-Generationen bis zum heutigen Tag. Am 23. April 1946 meldete Piaggio die Vespa mit der schmalen Taille beim Zentralpatentamt an.

In dem „Herzstück der Vespa“ sieht Ansgar Schauerte auch den Erfolg des Zweiradrollers. „Die Vespa wurde so erfolgreich, weil sie so war, wie sie heute noch ist: sympathisch, gepaart mit einer unglaublichen Zweckmäßigkeit.“ Zwei Versionen der Vespa 98cc gingen in den Verkauf. Für 55.000 Lira gab es eine normale Version. Die „Luxus“-Version für 66.000 Lira bot ihrem stolzen Besitzer einen Tacho, Seitlichständer und stylische White-Trim-Reifen. War es für die einen die Umsetzung einer „genialen Idee“, war die Euphorie über die Absatzmöglichkeiten eher gedämpft. Doch das sollte sich schnell ändern. Nur drei Jahre später verließen über 170.000 Fahrzeuge die Werke. Die Times schrieb dazu: „Ein komplett italienisches Produkt, wie wir es seit dem römischen Wagen nicht mehr gesehen haben.“

Eine Vespa zu fahren war gleichbedeutend mit Freiheit, agiler Raumnutzung bis hin zu sozialen Bindungen. Der neue Roller wurde zum Symbol eines Lebensstils. Im Kino, in der Literatur und in der Werbung gehörte die Vespa zum Leitbild einer sich wandelnden Gesellschaft. Bewusst wird bis heute das Kerndesign gepflegt, ohne dabei technische Entwicklungen außer Acht zu lassen. Ansgar Schauerte fasst die Sogwirkung der Vespa so zusammen: „Die Vespa verbindet Faszination, Leidenschaft und Design. Bis heute vermittelt sie den Charme ‚Made in Italy‘. Wenn Sie gerne kommunizieren, kaufen Sie sich eine Vespa. Damit kommen Sie immer mit anderen Menschen ins Gespräch.“

**„DIE VESPA WURDE SO ERFOLGREICH, WEIL SIE SO WAR, WIE SIE HEUTE NOCH IST: SYMPATHISCH, GEPAART MIT EINER UNGLAUBLICHEN ZWECKMÄSSIGKEIT.“**

TEXT: BRIGITTE KLEFISCH/JÜRGEN ULBRICH

# 100 JAHRE LEIDENSCHAFT

GEBURTSTAGSFEST:

**GUZZISTAS AUF DER GANZEN WELT FIEBERN EINEM TERMIN ENTGEGEN.  
IM SEPTEMBER SOLL DER 100. GEBURTSTAG DES ADLERS VON MANDELLO  
GEFEIERT WERDEN.**



**E**in weiterer Jubilar aus dem Hause Piaggio meldet sich zu Wort. Denn seit 100 Jahren lassen die Modelle des Labels Moto Guzzi weltweit die Herzen ihrer Fans höherschlagen. Die Wurzeln der ersten Maschinen sind allerdings in Genua zu finden. In der Kanzlei des Notars Paolo Cassanello wird am 15. März 1921 die „Società Anonima Moto Guzzi“ gegründet. Die Gesellschafter des Unternehmens sind Emanuele Vittorio Parodi, sein Sohn Giorgio und dessen Freund Carlo Guzzi sowie ein ehemaliger Kamerad in der Regia Aviazione (Königlichen Luftwaffe). Dort lernten sie auch ihren späteren Freund und Testpiloten Giovanni Ravalli kennen. Als dieser bei einem Testflug abstürzte, wählte das Unternehmen zur Erinnerung an ihn den Adler mit den ausgebreiteten Schwingen zum Moto-Guzzi-Logo.

Vor dem Zweiten Krieg zählte die legendäre „Normale“ mit 8 PS zu den Erfolgsmodellen. Es folgte die Guzzi G.T. im Jahr 1928 sowie 1939 die Airone 250. Auch im Rennsport können die Maschinen schnell Erfolge vorweisen. Der erste Sieg geht auf das Jahr 1928 bei dem Targa Florio zurück. Bis zum Rückzug im Jahr 1957 verzeichnet Moto Guzzi immerhin vierzehn Weltmeistertitel und elf Siege bei der Tourist Trophy. In den Nachkriegsjahren kann Moto Guzzi an die Erfolgsgeschichte anknüpfen. Die Grundlage für die legendären Maschinen wird allerdings in den 60er Jahren gelegt.

Der 90Grad-V2-Motor wird zum Wahrzeichen der Marke aus Mandello. Er bildet die Basis für die Modelle Guzzi V7, die V7 Spezial sowie die Guzzi V7 Sport. Was für die einen eine Kombination aus Buchstaben und Zahlen ist, ruft bei Guzzi-Fans spätestens jetzt wahre Liebe hervor: „Ich habe eine ganz alte V7 700 von 1968 und eine V85 TT. Dazwischen gibt es noch die V11 mit einem schön gemachten Motor“, erzählt stolz Ansgar Schauerte im Gespräch mit dem Deutschen Handwerksblatt.

Bezeichnungen, die auch in der Redaktion auf fruchtbaren Boden fallen. Nach einem anerkennenden Nicken kann auch Jürgen Ulbrich mit einer äußerst seltenen 750 S3 von 1975 und der legendären Le Mans 850 gleich zwei Trümpfe auf den Tisch legen und dabei einen Blick auf die Zukunft richten. Denn einen Pflichttermin soll es in diesem Jahr geben:

**VOM 9. BIS 12. SEPTEMBER TREFFEN  
SICH DIE GUZZISTA ZUM 100. GEBURTSTAG  
DES ADLERS VON MANDELLO BEIM GMG –  
GIORNATE MONDIALI MOTO GUZZI.**

Mandello del Lario, der kleine Ort am Comer See, kann es kaum erwarten, vom 9. bis 12. September 2021 die Moto Guzzi Fahrer, Fans und Liebhaber aus der ganzen Welt zu empfangen. Informationen unter: [motoguzzi.de](http://motoguzzi.de)



Foto: @Piaggio Group







MOTO GUZZI

TEXT: JÜRGEN ULBRICH

# ZWEI LIEBENSWERTE ITALIENERINNEN

**JÜRGEN ULBRICH AUS KÖLN ÜBER SEINE PASSION  
FÜR EINE MEHR ALS 40 JAHRE ALTE MOTO GUZZI.  
SIE VERÄNDERTE SEIN LEBEN.**

**M**ensch oder Motorrad?“, frage ich mich an der Ampel. Die hübsche Blondine im Mini Cooper auf der rechten Spur zeigt mir ihren empor gestreckten Daumen. Die Ampel springt von Gelb auf Grün, ich beschleunige, aus dem Blubbern wird ein Fauchen, dann ein Bollern. Aus den Augenwinkeln sehe ich die Passanten hinter mir herschauen. Aber nicht ich erzeuge Aufmerksamkeit, sondern meine V2 Moto Guzzi 750 S3. Weniger als 1000 Stück wurden 1975 gebaut, dann löste sie ihr Nachfolger ab, die 850 Le Mans. Die S3 verdankt ihren Namen dem sogenannten Integral-Bremssystem. Die Fußbremse aktiviert die hintere Einzelscheibe links und die Scheibe vorn links, die Handbremse die Scheibe vorn rechts.

Heute ist die S3 ein italienischer Klassiker, die Preise bewegen sich im fünfstelligen Euro-Bereich, nur sehr selten wird sie angeboten. Niemand weiß, wie viele Exemplare noch existieren.

1976 sah ich sie als 15-Jähriger zum ersten Mal und erlag auf Anhieb ihrer Ausstrahlung: Stummellenker, lang gestreckt, schwarze Lackierung mit roten Streifen, der tiefe Schwerpunkt, der querstehende V2-Motor, viel Chrom, Speichenräder und zwei schwarze Auspuff-Töpfe. Seit jenem Tag war klar: Dieses Bike muss ich haben.

Es vergingen sechs Jahre, bis ich 1982 an meine unerfüllte S3-Liebe erinnert wurde. Zurück von einem Italien- und Korsika-Trip mit einer Yamaha XS 650 berichtete ein Kneipen-Freund von einer Guzzi, deren Besitzer verstorben war. Dessen Mutter wollte das Motorrad, das Modell kannte mein Kumpel nicht, nach zwei Jahren Stillstand verkaufen.

Noch am gleichen Tag fuhr ich mit klopfendem Herzen zu einer kleinen Motorrad-Werkstatt in Köln Ehrenfeld, in der die mit einer Plane abgedeckte Maschine stand.

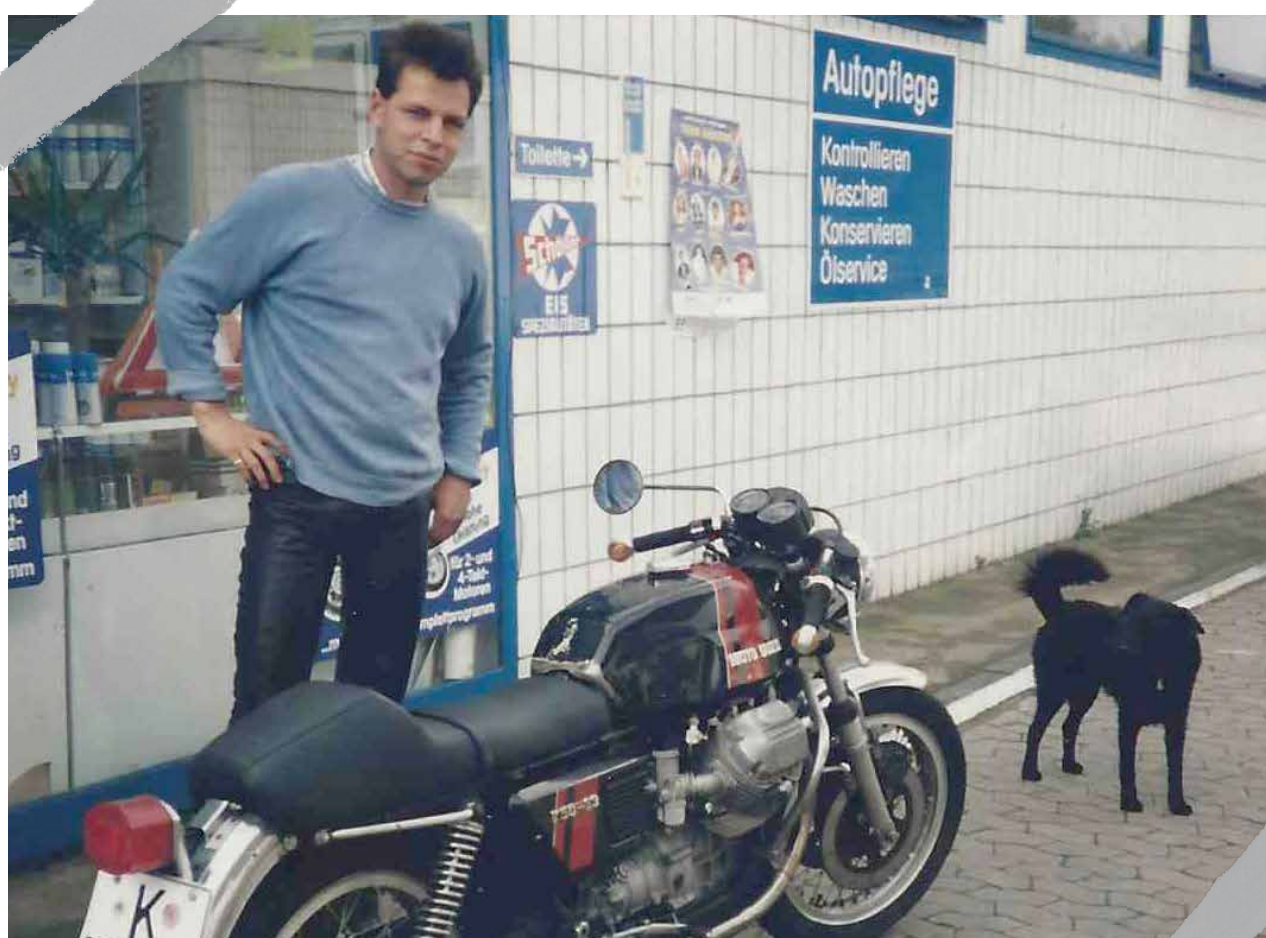
Ein kurzer Blick genügte – und schon erlebte ich heftige Glücksgefühle. Vor mir stand eine stark in Mitleidenschaft gezogene 750 S3, schwarz mit roten Streifen auf Tank und Seitendeckeln. Schon am nächsten Morgen holte ich sie ab. Sehr zum Verdruss des in Schrauber-Kreisen bekannten Werkstatt-Besitzers, der ebenfalls ein Auge auf die Maschine geworfen hatte.

Viele Monate der Restaurierung folgten, ich scheute keine Kosten. Keine Mutter blieb auf ihrer Schraube, das Bike wurde komplett zerlegt, der Motor überholt und optimiert, der legendäre Tonti-Rahmen, Tank und Seitenbleche neu lackiert, bis sie 1983 fast wie neu vor mir stand.

Ärgerlich war der Fehler des Lackierers, der die Streifen auf dem Tank nicht nach hinten angewinkelt aufgetragen hatte, sondern senkrecht nach unten. Heute ist diese Lackierung einmalig, denn S3-Puristen lackieren ihre Lieblinge immer originalgetreu. In den folgenden Jahren lernte ich die S3 auf langen Ausflügen ins Bergische Land bis ins kleinste Detail kennen.

In der hügeligen Landschaft mit ihren kurvenreichen wie verwinkelten Strecken fahre ich noch heute dank des durch kaum etwas zu erschütternden Fahrwerks wie auf Schienen. Lediglich in enge Kurven will die rund 230 Kilo schwere Maschine gedrückt werden, was sich positiv auf meine Oberkörper-Muskulatur auswirkt.

1987 brach ich zu einem sechswöchigen Giro d'Italia auf. Ich ahnte nicht, dass diese Tour mein Leben für immer verändern sollte. Stolz wie Oskar fuhr ich über München und die alte Brennerpass-Straße immer weiter in südliche Gefilde. Doch im Land der Guzzi-Väter, Mandello de Lario am Comer See ist der Wallfahrtsort aller Guzzi-Enthusiasten, erlebte ich eine herbe Enttäuschung. Die Italiener interessierte mein Zweizylinder nicht, es war die Zeit, in der die Tifosi große Vierzylinder-Importe aus dem Land der aufgehenden Sonne der eigenen Traditionsmarke vorzogen.



**„STUMMELLENKER, LANG GESTRECKT, SCHWARZE LACKIERUNG MIT ROTEN STREIFEN, DER TIEFE SCHWERPUNKT, DER QUERSTEHENDE V2-MOTOR, VIEL CHROM, SPEICHERÄDER UND ZWEI SCHWARZE AUSPUFF-TÖPFE.  
SEIT JENEM TAG WAR KLAR:  
DIESES BIKE MUSS ICH HABEN.“**

Nur zwei Carabinieri, die mich mit zu hoher Geschwindigkeit auf der Landstraße zwischen Ravenna und Rimini stoppten, bestaunten meine Guzzi. Sehr angetan – immer wieder sagten sie „bellissima, unica“ – sprachen sie großzügig nur eine mündliche Ermahnung aus.

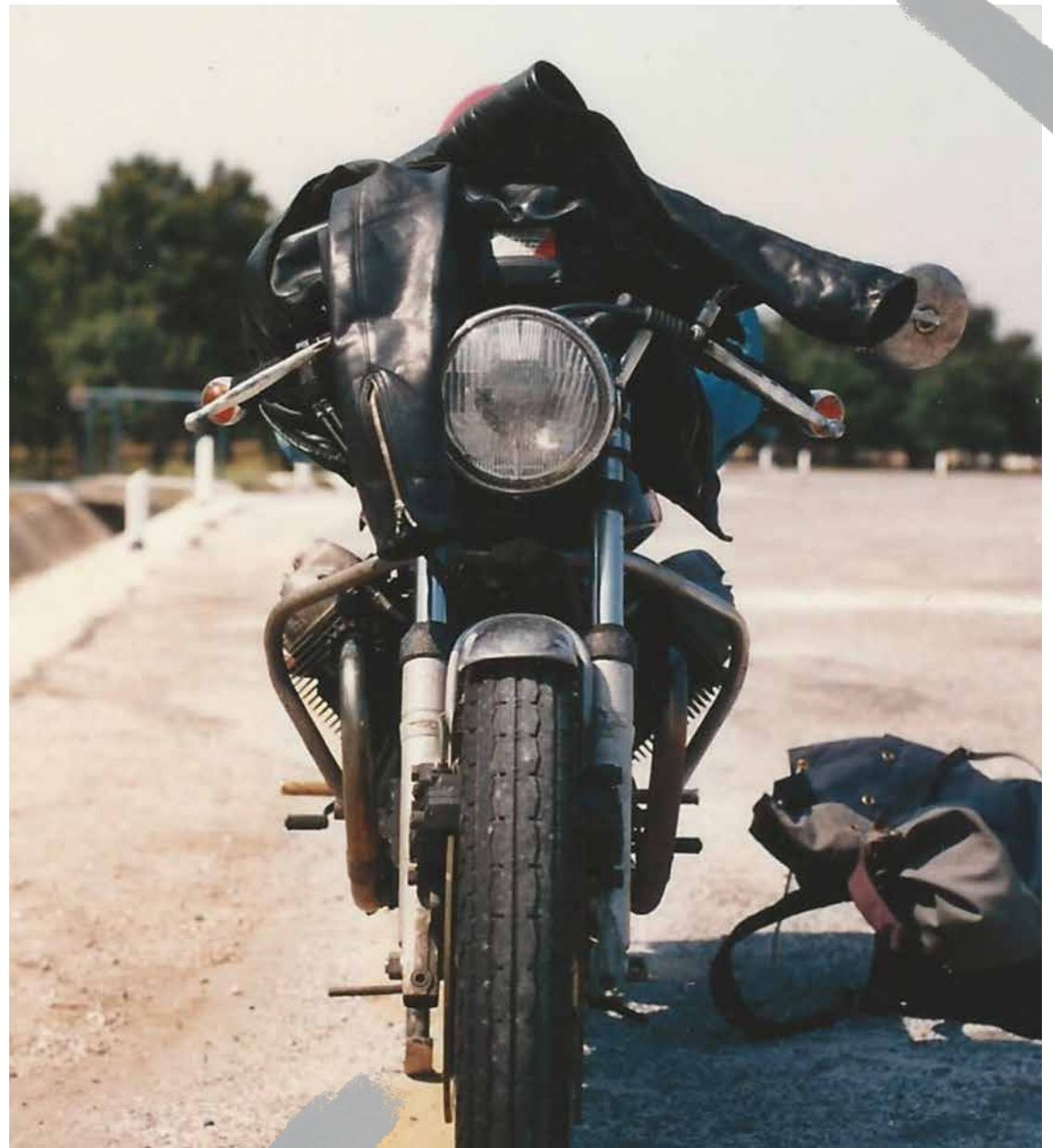
Kraft für die über 1800 Kilometer lange Rückreise tankte ich nach wunderbar sonnigen Wochen quer durch Italien in Metaponto/Basilikata am Golf von Taranto. Eine Entscheidung mit Folgen, denn in dem zumindest im September verschlafenen Küstenflecken lernte ich eine junge Italienerin kennen.

Fortan verbrachten wir viele Stunden auf Touren an der Küste entlang – Welch glückliche Zeit mit meinen beiden liebenswerten Italienerinnen. Bis ich zurück in den hohen Norden nach Deutschland musste.

Doch ebenso wie Jahre zuvor mein Traumbike konnte ich meine Beifahrerin nicht vergessen. So beschlossen wir ein Jahr später, gemeinsam in der Domstadt am Rhein zu leben.

Seitdem sind 34 Jahre vergangen, meine S3 hüte ich weiterhin wie einen Schatz, in 39 Jahren wurden lediglich Verschleißteile ausgetauscht, nur ein Mal brach das Kreuzgelenk des Kardanantriebes. Und mit meiner italienischen Beifahrerin bin ich mittlerweile 31 Jahre verheiratet. Ohne mein Motorrad hätte ich diesen wunderbaren Menschen nie kennengelernt!

Im Sommer 2017 reiste ich mit meiner S3 wieder in das Land, in dem die Zitronen blühen – 30 Jahre nach dem ersten Giro d'Italia. Die Italiener empfingen mich gebührend, das zeigten die Einladungen, die ich von überall aus dem Stiefel erhielt. Meine Frau war zunächst nicht mit dabei, sie traf ich in der Basilikata. Dort erkundete ich mit meinen zwei liebenswerten Italienerinnen erneut das Land. Aber das ist eine andere Geschichte.



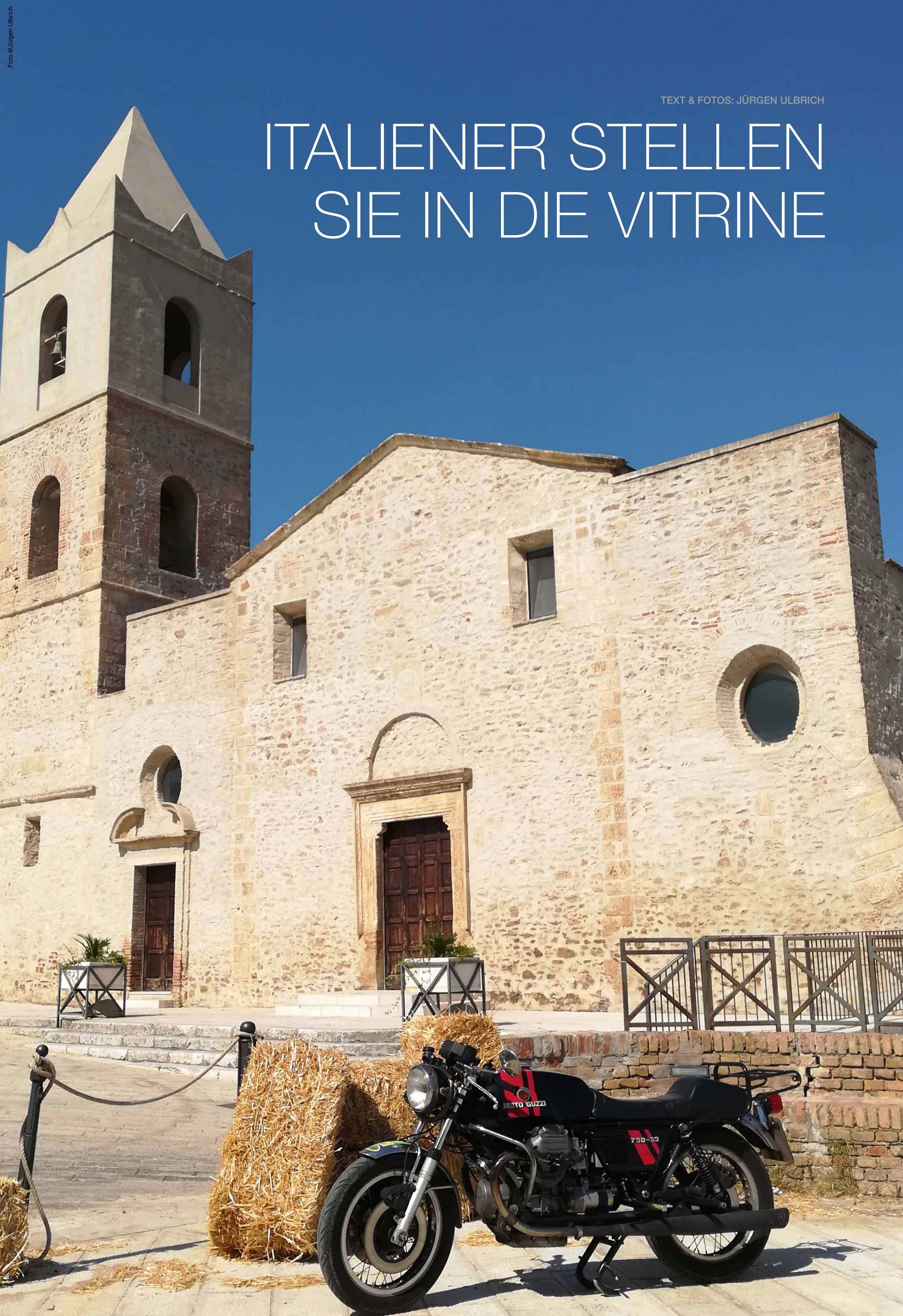
Fotos @Jürgen Ulbrich





TEXT & FOTOS: JÜRGEN ULBRICH

# ITALIENER STELLEN SIE IN DIE VITRINE



## JÜRGEN ULBRICH ÜBER EINE BESONDERE ITALIEN-REISE: 8200 KILOMETER MIT EINER ÜBER 40 JAHRE ALTEN MOTO GUZZI 750 S3

**FEBRUAR 2015:** Erst ist es nur eine fixe Idee. In Erinnerung an meine Guzzi-Sommertour 1987 nach Italien, die darin gipfelte, dass ich in der Basilicata meine Frau kennenlernte, plane ich eine 30-Jahre-Jubiläumstour. Warum nicht Jahrzehnte später erneut in den Stiefel fahren und den Sechs-Wochen-Trip in den sozialen Netzwerken ankündigen?

Bald chatte ich mit Liebhabern klassischer Guzzis aus Mailand, Rom und Neapel, von den Alpen bis nach Sizilien. Schnell wird klar, anders wie einst interessieren sich die Tifosi für meine Sportlerin. Bei der Routen-Planung helfen mir die Verpflegungs- und Couchsurfing-Angebote der neuen Kumpel. Meine Frau hingegen warnt mich: „Du bist viel zu alt. Wo willst du schlafen und essen?“ „Unter Brücken und am Strand, für Essen werde ich betteln“, scherze ich.

**30. Juli 2017:** Die Sonne strahlt, der Fahrwind kühlt nur wenig, unter mir arbeitet der urige V-Motor der Moto Guzzi 750 S3. Mein „Giro d'Italia 2017“ beginnt, aus der fixen Idee ist Realität geworden, mein Traum wird wahr. Ich fühle mich frei, stark, jung. Drei Gepäckrollen, Tank-Rucksack, Fotoausrüstung und Internet-Equipment auf dem Rücken machen meine S3 zum „Lastenesel“, so spotten meine Kumpel. Das Auf- und Absteigen erweist sich wiederholt als Prüfung.

MEIN TRAUM WIRD WAHR.  
ICH FÜHLE MICH FREI,  
STARK UND JUNG.

Bei Schwetzingen ist die Fahrt abrupt zu Ende, ich habe die Benzin-Reserve überschätzt. Die Rettung: Guzzi-Kumpel Werner, der sich im 90 Kilometer entfernten Zweiflingen ins Auto setzt und mir Sprit bringt. Ich bin gerührt ob seiner Hilfsbereitschaft - die gibt's nur unter Bikern!

In der Schweiz nahe Chur fahre ich in ein Unwetter, es blitzt und donnert bei extremen Seitenwinden und strömenden Regen. Kurz vor dem Splügenpass breche ich die Fahrt ab, kehre ins „Gasthaus Rofflaschlucht“ ein und spüle meinen Frust mit lokalem Bier hinunter.

Intensive Biker-Momente genieße ich tags darauf in den engen Kehren hinauf zum 2115 Meter hohen Splügen. Während der spektakulären Abfahrt durch das Val San Giacomo ins kleine Campodolcino wird es immer heißer. Ich lege eine Espresso-Pause ein, Wirt und Gäste schauen auf, als sie die in ihrer Heimat sehr seltene S3 mit ihren schwarzen Silentium-Auspuffrohren hören. „Das ist wahre Musik, ein Meisterwerk“, freuen sie sich. „Schmerzt der Hintern und spürst du den Rücken?“ sind die Fragen, die ich verneine. „Verrückter Deutscher, fährst eine Italien-Tour mit einer Legende“, lachen sie, „Italiener stellen sie in die Vitrine.“

Tagesstrecken und Ziele plane ich über meine virtuellen Kontakte. Oft weiß ich morgens noch nicht, wo der Tag enden wird. Autobahnen sind tabu, ich fahre nur Provinzstraßen. Die bieten vielfältige Eindrücke der Landschaften und Bewohner, denen schon Johann Wolfgang von Goethe mit „Der italienischen Reise“ ein Denkmal setzte.

Ich benutze Straßenkarten, denn Navi passt nicht zum 70er-Style, für Detailsuchen muss die Smartphone-App ran. Wie in dem halb verlassenen Dorf Postalesio in der Provinz Sondrio. Dort erwartet mich Raffaele mit seiner V7 Sport. Auf unseren Maschinen erkunden wir die majestätischen Gebirgszüge des Veltlin. Später wird bis in die Nacht gegessen, getrunken, gelacht – Benzingespräche inklusive.

So ergeht es mir mit allen Bikern, die ich treffe. Etwa mit Marco aus Brescia, Besitzer von vier V7 850 GT, einer Griso und einer 850 T. Ich

erreiche die Stadt bei 38° C, doch Marco ist mit Familie längst ins Haus der Schwiegereltern hoch über den Gardasee geflüchtet. Dort verbringen wir zwei fantastische Tage mit spektakulären Touren. Und zum Ausblick auf den See gibt's abends „Picco Rosso“, einen regionalen Himbeer- und Erdbeerlikör – mit stolzen 61 Prozent.

Ein Highlight ist meine Ankunft in Mandello del Lario am Comer See, Stammsitz von Moto Guzzi. Hier wurde meine S3 1975 gebaut. Beim Foto vor dem Werkstor treibt mir die Hitze die Schweißperlen auf die Wangen. Oder sind es Freudentränen? Meine bis dahin virtuellen Freunde Roberto und Antonio sind herbeigeeilt, begrüßen mich überschwänglich.

Selten bleibt mein Kommen unbemerkt. Wo ich halte, sprechen mich Menschen an, egal ob in Pordenone in der Region Friaul Julisch-Venetien, in Verona oder Bergamo, am Bolsena- und Bracciano-See, aber auch in Großstädten wie Rom, Palermo und Mailand.

In der Domstadt schlüpfe ich bei 40° C bei Nello unter, an Motorradfahren ist nicht zu denken. Wir trotzen der Rekord-Sommerhitze in seiner Wohnung bei Spaghetti, Rotwein, Wasser und Espresso. Die Guzzi steht in der Tiefgarage, „sonst ist sie weg“, sagt Nello, Erstbesitzer einer Le Mans von 1976. Nur für Spritztouren auf den löchrigten Kopfsteinpflastern Mailands holen wir unsere Schmuckstücke aus dem Untergrund.

Die Italiener sind für ihre Gastfreundschaft berühmt, sie öffnet mir überall Türen und Tore. So erkunde ich mit Giacomo, Luigi und Pier Paolo aus Rom die Hügel rund um die „Ewige Stadt“, mit Mario mache ich den Golf von Gaeta unsicher, Giuseppe aus Vico Equense ist mein Guide auf den fantastischen Küstenstraßen von Sorrent und Amalfi. Eine große Ehre erlebe ich in Catania auf Sizilien. Dort richtet der „Moto Guzzi Club del' Etna“ nach einem heißem Ritt durch die schwarze Mond- und Kraterlandschaft des berühmten Vulkans zu meinen Ehren ein riesiges Grillfest aus.

Auf dem Festland zurück lege ich eine Pause bei meiner Schwiegermutter in der Basilikata ein, der heiße August ist zu Ende, es wird kühler. Zeit für einen Abstecher nach Apulien. Am südlichsten Punkt des Absatzes stehe ich am Capo Santa Maria di Leuca, Sehnsuchtsort meines Schwiegervaters. Seine Familie lerne ich weiter nördlich in dem kleinen Dorf Ruffano kennen.

Auf der Fahrt Richtung Heimat verbringe ich herrliche Biker-Tage in den Regionen Molise, Abruzzen, Marken und in der Emiglia Romana. Zurück in der Lombardei ist mein erneutes Ziel Mandello del Lario. Dort wird der 50. Geburtstag des V2-Motors gefeiert. Auch Marco, Luigi, Werner und viele neue Freunde sind gekommen. Nur am ersten Tag fahren wir stolz durch das Städtchen, danach regnet es ununterbrochen. Das Fest fällt ins Wasser, meine S3 bleibt in der Garage.

**11. September 2017:** Es geht zurück nach Hause, nach knapp zehn Stunden strammer Autobahnfahrt sehe ich die Domspitzen Kölns wieder. Mein Fazit: Meine 750 S3 hat die Extremtour und die Hitze schadlos überstanden, nur eine Fußraste und einige Muttern hat sie verloren. Ihr verdanke ich viele neue Freunde, die mir ans Herz gewachsen sind. Eines ist sicher, ich werde nicht noch einmal 30 Jahre warten, bis ich wieder mit meiner alten Lady nach Italien reise. Das habe ich meinen Freunden versprochen. So ist zum 100. Guzzi-Geburtstag im September 2021 schon eine Wohnung am Comer See für mich reserviert.

**MEINE 750 S3 HAT DIE EXTREMTOUR UND DIE HITZE  
SCHADLOS ÜBERSTANDEN, NUR EINE FUSSRASTE UND  
EINIGE MUTTERN HAT SIE VERLOREN.**



**„IHR VERDANKE ICH VIELE NEUE  
FREUNDE, DIE MIR ANS HERZ  
GEWACHSEN SIND.“**



**„EINES IST SICHER, ICH WERDE  
NICHT NOCH EINMAL 30 JAH-  
RE WARTEN, BIS ICH WIEDER MIT  
MEINER ALTEN LADY NACH ITALI-  
EN REISE. DAS HABE ICH MEINEN  
FREUNDEN VERSPROCHEN.“**



MOTO GUZZI®



63



MOTO GUZZI®

SINCE 1921





Das Wohnzimmer verströmt Vintage-Atmosphäre pur, die Leidenschaft des Bewohners für Zweiräder zeigt der Street Tracker Kingston Royal AJS 500, der hier seinen Ehrenplatz gefunden hat. „Das war mein erstes Custom Bike“, sagt Dirk Oehlerking (53), der mit seiner Gelsenkirchener Firma „Kingston Custom“ seit 2012 für Furore in der Szene sorgt. So etwa mit dem Lifestyle-Bobber BMW R75/6, der den Werkzeugmacher und Zweiradmechaniker-Meister auch international bekannt machte.

Bis dahin war es ein langer Weg für Dirk, der in dem 800-Seelen-Dorf Abbensen nördlich von Hannover als LKW-Fahrer-Spross aufwuchs. „Wir lebten nahe einer Kiesgrube, mein Vater fuhr einen Frontlenker, mit dem ich als Junge oft in der Grube rumgekurvt bin“, erzählt der Motorrad-Zauberer, den die Zuschauer 2016 für seinen 126 PS starken Turbo Cafe Racer BMW R100RS bei der Sultans-of-Sprint-Challenge feierten. Und Dirks BMW-Design-Vision „The White Phantom“ im Art-déco-Stil wurde auf der Kölner Intermot in der Sektion Cafe Racer prämiert.

„Eine NSU Sperrmüll-Quickly war 1972 mein erstes Moped, ohne Reifendruck, der Motor war fest“, erinnert er sich. Der Vater machte sie mit reichlich Caramba wieder flott. „Dann fuhr er mit ihr weg, ich dachte, der kommt nie wieder. Als er endlich zurückkam, sagte er nur: So, jetzt du!“ Der anschließende Quickly-Ritt über einsame Feldwege war die Initialzündung für die Bike-Leidenschaft, die Dirk bis heute lebt.

„Ich habe schon damals experimentiert, etwa mit einem Bau-Schalbrett, an das ich Motor, Antrieb, Lenkung und Räder montiert habe. Dann bin ich mit 70 Sachen zwischen den Feldern rumgerast. Als mich ein Traktorfahrer übersah, wick ich aus und flog ins Feld. Seitdem hieß der Holzrenner das „fliegende Schalbrett“, feixt Dirk über den zum Glück folgenlosen Abflug, denn Polizei gab es auf dem Land seinerzeit nicht.

Dafür jede Menge Enduro-Fahrer, die sich in der Kiesgrube trafen, um ihre Fahrkünste zu verfeinern. Klein-Dirk war auf Anhieb fasziniert, „die kurvten da ständig auf dem Hinterrad rum“, beschreibt er die Anfänge der eigenen Motocross-Karriere. Denn in der Kiesgrube fand Dirk einen

Mentor, der ihn 1976 ohne Wissen der Eltern zu einem Cross-Rennen nach Braunschweig mitnahm. Als er gefragt wurde, ob er in der 50er-Klasse starten wolle, stieg er in Gummistiefeln und Latzhose auf eine Yamaha TY 50 und gewann sein erstes Rennen auf Anhieb.

Heute zeugen über 300 Auszeichnungen von den Erfolgen aus seiner aktiven Motocross-Zeit. Darunter auch der Pokal für die Deutsche Enduro-Meisterschaft 1985, der ihm die Teilnahme an der Enduro-WM in Spanien sicherte.



TEXT: JÜRGEN ULBRICH

# CUSTOM-BIKES: „ANDERS SEIN ALS DIE ANDEREN“

**ALS KNIRPS FLITZTE DIRK OEHLERKING MIT EINEM „FLIEGENDEN SCHALBRETT“ ÜBER FELDWEGE. HEUTE FERTIGT ER MIT KREATIVER HANDWERKSKUNST DESIGNVISIONEN AUF ZWEI RÄDERN.**

Dirks Wirken als Werkzeugmacher und Dreher in einem Hannoveraner Betrieb endete, als er seine große Liebe kennenlernte, die aus Gelsenkirchen stammt. 1990 zog er zu ihr ins Ruhrgebiet, 1998 gründete er seine Firma „Oehlerking Motorradtechnik“ in Bochum-Wattenscheid. „Das war sehr schwer damals, aber auch schön, der Laden lief sehr gut“, erzählt Dirk, „nach zwei Jahren wurde ich Yamaha-Händler.“ Doch nach vielen Jahren Inspektionen und Ölwechseln fragte er sich: „War es das jetzt, soll es ewig so weitergehen?“ Nein, er suchte neue Herausforderungen.

Sein Plan: die Konzeption und Realisierung eigener Motorräder, basierend auf Old-School-Bikes der Siebziger. An Ideen, Individualität, Kreativität und handwerklichen Fähigkeiten mangelte es nicht.

Schon im Dezember 2010 reiste er mit zwei eigens gestalteten Yamaha SR 500 zur Custombike Show nach Bad Salzuflen, wo diese bestaunt wurden. Ihm wurde klar: „Das will ich machen, nichts anderes mehr!“



2011 löste er alle Verträge auf, verkaufte Werkstatt samt Grundstück und schlüpfte zunächst in der Halle eines Kumpels unter, um Ideen zu entwickeln. Innerhalb eines Jahres baute er fünf Bikes mit viel Liebe zum Detail, 2012 gründete er „Kingston Custom“. Sein Markenzeichen: eine an prägnanten Stellen verbaute Zündkerze.

Bald gingen die Maschinen weg wie warme Semmeln, die Nachfrage ist inzwischen so groß, dass die Wartezeit für Kingston-Custom-Bikes ein Jahr beträgt. Mögliche Kunden empfängt Dirk aber nicht in seiner Vintage-Schmiede, sondern auch schon einmal im heimischen Wohnzimmer. Dort bestimmt der Interessent die Basis, etwa Bobber, Scrambler oder Cafe Racer, der Meister behält sich Design, Formen und Farbe vor, denn „jeder Customer hat seine persönliche Handschrift“, merkt er an. Seine Kreationen, die die Fahrer entschleunigen sollen, genießen übrigens seit Oktober 2016 Designschutz beim Patentamt – Vorsorge gegen „unverschämte Kopien“.

So wird Dirk Oehlerking weiter für Aufsehen sorgen, zurzeit etwa beschäftigt er sich verstärkt mit Turbo-Aufladung, getreu seinem Credo: „Anders sein als die anderen!“ Info: [KINGSTON-CUSTOM.DE](http://KINGSTON-CUSTOM.DE)

TEXT: JÜRGEN ULBRICH

# „DUCATI-PAPST“ AUS DEM BERGISCHEN

MOTORRÄDER BEGLEITEN DIETER SCHMEINK FAST SEIN GANZES LEBEN – PRIVAT WIE BERUFLICH. BEINAHE HÄTTE ER SEINE PASSION AUFGEBEN MÜSSEN.



**MARC AUS ANTWERPEN HAT'S EILIG, ER WILL AUF TOUR INS BERGISCHE LAND. JETZT STREIKT SEIN BIKE, EINE IN DIE JAHRE GEKOMMENE DUCATI 916. SIE NIMMT SEHR SCHLECHT GAS AN UND KNALLT, ALS WÜRDEN GERADE KANONENKUGELN ABGEFEUERT.**

## DUCATI-SCHRAUBER MIT SCHWARZEM GÜRTEL

**E**in Fall für Dieter Schmeink aus Odenthal nahe Köln. Hier betreibt der 61-Jährige seine freie Werkstatt „D.S. Moto“, in der er Service, Reparaturen und Umbauten von Motorrädern anbietet. Mit Erfolg, unter Kennern wird Schmeink ehrfurchtsvoll „Ducati-Papst“ und „Ducati-Schrauber mit schwarzem Gürtel“ genannt. Ohne die üblichen elektronischen Hilfen weiß er, wo der Fehler steckt. „Zu wenig Sprit“, erklärt Schmeink. Schnell ist der eingerissene Gummischlauch im demontierten Tank entdeckt, ebenso schnell ist er getauscht. „Ich habe bis 2004 die Vorführmaschinen von Ducati-Deutschland gewartet, die Motorrad-Journalisten für ihre Berichte Probe fahren“, erzählt er. Das sprach sich in der Szene schnell herum, viele Ducati-Fahrer wollen ihre teuren Stücke seither in den Händen des „Meisters“ wissen.

Marc ist begeistert und inspiziert die Bikes in der urigen Vintage-Werkstatt, in der Gitarrist und Sänger Schmeink auch schon mal Konzerte gibt: jede Menge Ducatis, Moto Guzzis, eine Gilera Saturno, eine Laverda. Über der italienischen Kaffeemaschine hängt ein alter Guzzi-Rahmen mit Rädern, in einer Ecke liegen zwei antike Halb-

schalenhelme und passende Fahrerbrillen. Überall stapeln sich Ersatzteile, jeder Platz wird genutzt, denn oft ist die Werkstatt zum Bersten mit Motorrädern gefüllt. Bereits vor der Ausbildung zum KFZ-Mechaniker im väterlichen Betrieb entwickelte Klein-Dieter sein Moped-Faible. „Mein Opa hat Motorräder gebaut und mein Vater hat nach dem Krieg alles repariert, Mopeds und Kleinmotorräder, NSU und DKW“, erinnert er sich. „Ich war noch klein, als er mir einfach eine Quickly unter den Hintern geschoben hat“, erzählt er. Um den Steppke war's geschehen, mit ersparten zehn Mark kaufte er eine NSU Max, die er „durch die Büsche trieb“.

Schmeinks weitere Zweiräder dürften vielen Bikern bekannt sein. Mit 16 eine Kreidler RS 50 mit 6,25 PS, den Motorrad-Führerschein machte er auf einer zusammengeflackten BMW R26. Die mochte er nicht – und bis heute kann er sich nicht mit den Bayern anfreunden.

„Mein erstes neues Motorrad war die Yamaha RD 250“, sagt Schmeink, „der erste Viertakter die CB 500 Four von Honda.“ Die kostete ihn den oberen Teil seines rechten Zeigefingers, der beim Schmieren der Kette auf dem Ritzel blieb.



Seinen Schrauber- und Diagnose-Fähigkeiten tat dies keinen Abbruch, nach vier Jahren als angestellter Zweiradmechaniker gründete er 1981 in Herkenrath seine erste Werkstatt „Dieter Schmeink Motorradhandel“ als Vertragshändler von Moto Guzzi und KTM. In jene Jahre fallen auch seine Erfahrungen als Rennmechaniker für die Langstrecken-WM der 750-ccm-Maschinen. Schmeink selbst ist viele Renntrainings gefahren, etwa am Nürburgring, aber auch in Spa und Assen, auf der TT-Strecke der Isle of Man oder auf Ferraris Hausstrecke in Mugello.

Mitte der 90er folgte der Werkstatt-Umzug in das von ihm gebaute Haus im bergischen Herweg, bereits 1990 war er Ducati-Vertragshändler geworden, die übrigen Vertretungen gab er auf. Als 2004 seine Ehe in die Brüche ging, war das Haus futsch, Schmeink zog mit der Firma, die er fortan „D.S. Moto“ nannte, in die alte Werkstatt seines Vaters. Hier verarztet er seither edle Italienerinnen mit viel Fachkenntnis und großer Erfahrung. Auch andere Marken sind willkommen, mitunter schraubt er sogar an einem der wenig geliebten BMW-Exemplare.



Gesundheitlich hingegen ging es bergab, eine als Kind nicht erkannte Fehlstellung der Hüfte schmerzte teuflisch, an ein Sitzen auf Motorrädern war kaum noch zu denken, jede Fahrt wurde zur Tortur. 2007 erhielt Schmeink ein künstliches Hüftgelenk rechts, 2011 folgte die Operation links.

Schon 2008 nach der ersten OP hatte Schmeink entschieden, seine Ducati-Vertretung aufzugeben. „Der Abnahmedruck war einfach zu groß, ich hatte hier keinen Platz für einen Showroom“, erklärt er seinen Rückzug, „seitdem kann ich unabhängig agieren, das ist viel besser.“

Man sieht Schmeink die Zufriedenheit an, selbst seine schwere Aorta-Prothese-OP Ende 2015 nimmt er inzwischen gelassen: „Es war eine schwierige Entscheidung, aber mir war klar, dass ich wieder Motorrad fahren werde!“ Wie jetzt zu dem neuen Haus, das er gemeinsam mit seiner Frau gebaut hat. Schmeink setzt sich auf seinen hüftschonenden Eigenbau „D.S. Moto“, lässt den 90 PS starken Ducati-Monster-Motor mit 90 Newtonmetern zwischen 2500 und 9000 Umdrehungen an – und braust davon.

**„ICH DACHTE, NIE WIEDER MOTORRAD FAHREN ZU KÖNNEN“, SAGT ER. „ICH HABE ES MEINER FREUNDIN BEATE, SIE IST HEUTE MEINE FRAU, ZU VERDANKEN, DASS ICH WIEDER FAHRE. SIE HAT MICH DAZU GETRIEBEN, WIEDER IN DEN SATTEL ZU STEIGEN, NACHDEM SIE DAS MOTORRADFAHREN ENTDECKT HATTE.“**

TEXT: BRIGITTE KLEFISCH

# LADIES ONLY



Fotos © HARLEY-DAVIDSON

**ES GIBT IHN, DEN KLEINEN UNTERSCHIED UNTER MOTORRADFAHRERN UND MOTORRADFAHRERINNEN. OB BRETTTERN ODER CRUISEN, RENNSEMMELE ODER BUMMELN. EIN KURZER BLICK ÜBER DIE LENKSTANGE.**

**D**as ist kein Motorrad. Das ist ein Chopper, Baby!“ Mit diesem berühmten Zitat aus dem Film Pulp Fiction macht Bruce Willis als Butch seiner Flamme gleich klar, wer eine Harley-Davidson fährt, erlebt das mit einem anderen, einzigartigen Lebensgefühl. Auch im Film Easy Rider erlebt Peter Fonda das unbändige Gefühl der Freiheit im Sattel von Mister America. Mit schräg gestellter Lenkstange und hoher Rückenlehne vermittelte er damals das echte Lebensgefühl der Biker Ende der 60er Jahre.

Der kleine Unterschied fängt schon beim typischen Sound einer Harley an: blubb, blubb, blubb. „Es ist dieses schöne Blubbern der Auspuffrohre“, lächelt Carmen Losch. Seit acht Jahren fährt sie eine Harley, seit fünf Jahren arbeitet sie im Paradies. Genauer gesagt im Harley-Paradies von Motomaxx in Remscheid. Während unten in der Werkstatt die Jungs chromblitzende Chopper liebevoll hegen und pflegen, blickt Carmen Losch oben im Verkauf auf alles, was das Herz eines Harleyfahrers und natürlich Harleyfahrerin höherschlagen lässt. Angefangen bei den Riding-Hosen, den schnittigen Lederwesten mit bunten Stickereien und den für Harley typischen Helm ohne Visier. Mit dem Outfit ähneln sie denn auch mehr einem Cowgirl oder Cowboy, immer unterwegs, der Sonne entgegen. Es sind aber vor allem die schwarz- und chromglänzenden Maschinen wie Fat Bob, Softail Slim oder eine Breakout, die die Blicke auf sich ziehen.

## **MIT ALLEN SINNEN GENIEßEN**

Carmen Losch nickt zustimmend: „Es ist dieses besondere Gefühl der Freiheit“, erklärt die Fachfrau und Mitglied der „Ladies of Harley“ (LOH) das oberste Harleygebot, das da lautet: „geschmeidig fahren“. Harley-

fahrer sind immer im Verbund unterwegs. 30, 40 oder mehr Maschinen auf einmal starten zu Rallyes und Ausflugsfahrten. „Anders als die mit einem Rennsemmele“, meint Sigrid Losch die Motorradfahrer, die mit 100 bis 120 Stundenkilometern unterwegs sind und gerne mal mit einem gekonnten Knieschleifer beeindruckt werden möchten. Harleyfahrer dagegen cruisen gemütlich durch die Landschaft und erleben den Ausflug mit all ihren Sinnen. Selbst fährt Carmen Losch eine Softail deluxe aus dem Jahr 2006. Da ist noch viel Chrom dran. Entsprechend mehr muss sie putzen. Ihre alte Lady gegen ein neueres Modell tauschen? Niemals! „Sie trägt mich dahin, wohin ich will“, erzählt Carmen Losch, dass sie gleich bei ihrer ersten Tour auf immer und ewig Feuer gefangen hat für das Motorrad mit dem bequemen Sattel und den dicken Schlappen.

Angefangen hat die Begeisterung für diesen Cruiser im Jahr 1903 in einem Schuppen in Milwaukee, Wisconsin. William Harley, technischer Zeichner, und Möbelschreiner Arthur Davidson tüfteln an einem neuen Motorrad. Zusammen mit dem Eisenbahnmaschinist Walter Davidson entwickeln sie mit „Silent Grey Fellow“ das erste verkaufsfähige Modell. Dabei wird ein 3-PS-Einzylindermotor in ein Fahrrad eingebaut. Ein weiterer und sehr wichtiger Aspekt: „Auf einer Harley-Davidson ist man nie allein, egal wo man hinfährt. Dafür sorgen die Harley Owners Group und natürlich die ‚Ladies of Harley‘. Wir sind eine große Familie und wir sind überall auf der Welt zu Hause“, erklärt Lisa Wacha von Harley-Davidson Deutschland die außergewöhnliche Beziehung zwischen Mensch und Maschine. Über die ganze Welt hinweg verbreiten sich die H-D-Wertvorstellungen hinsichtlich Freiheit und Selbstverwirklichung, unabhängig von Kulturkreis, Alter oder Geschlecht.

**„AUF EINER HARLEY-DAVIDSON IST MAN NIE ALLEIN, EGAL WO MAN HINFÄHRT. DAFÜR SORGEN DIE HARLEY OWNERS GROUP UND NATÜRLICH DIE LADIES OF HARLEY. WIR SIND EINE GROSSE FAMILIE UND WIR SIND ÜBERALL AUF DER WELT ZU HAUSE.“**

**LISA WACHA, MARKETING EVENT AND CONSUMER EXPERIENCE MANAGER, HARLEY-DAVIDSON GERMANY**



Stopp. Moment. Es gab auch hier den kleinen Unterschied. Ende der 90er Jahre werden Mary Mölder und eine Handvoll Ladys auf ihren Harleys von der Männerwelt eher belächelt. „Es wurde behauptet, wir Frauen fahren doch nur die kleinen Modelle.“ Das ärgert die Motorrad-Begeisterte gewaltig. Sie selbst fährt seit 36 Jahren eine Harley. Zurzeit ist sie mit einer Electra Light unterwegs. Über ihren Dealer, so heißen die H-D-Händler, sucht sie Gleichgesinnte. „Mensch, dachte ich, wir sind so tolle Frauen, wir machen was für uns alleine.“ 1996 startet die erste „Ladies-of-Harley-Rallye“ im Weserbergland mit 50 Motorradfahrerinnen. Inzwischen sind es 1.500 Harley-Damen, die dem Club angehören. Stolz verweist Mary Mölder darauf, dass unter den Ladys Ärztinnen, Anwältinnen und viele Handwerkerfrauen vertreten sind. Auch prominente Fahrerinnen sind dabei, wie Kabarettistin Lisa Fitz und Schauspielerinnen Tanja Schumann.

**GIRLS JUST  
WANNA  
HAVE FUN**

2019 war ein ganz besonderes Jahr für die „Ladies of Harley“. Im September trafen sie sich zur 25. LOH-Jubiläumsrallye. Für die Zukunft hofft sie, noch mehr Frauen für die Harley begeistern zu können. Und an interessierte Damen richtet sie die Botschaft: „Wer Harley fahren möchte, der kann das auch, egal welches Modell. Also Mädels, keine Scheu, los geht's, den Fahrtwind spüren. Girls just wanna have fun. Wir warten auf euch!“

### **WUSSTEN SIE, ...**

...dass Harley-Davidson-Fahrer furchtlos sind? Es gibt nur eine Sache, die sie mehr fürchten als schlechtes Wetter: Geister und Gremlins, die sie und ihre Chopper in Schlaglöcher ziehen können. Deshalb gibt es die Riding Bells. Das kleine Glöckchen wird nur verschenkt. Selbst kaufen gilt nicht. Es wird an dem tiefst möglichen Punkt am Fahrgestell angebracht. Jetzt ist jeder Gremlin chancenlos.

### **LADIES OF HARLEY**

Bei der LOH können sowohl Motorradfahrerinnen als auch -fahrerinnen Mitglied werden. Einzige Bedingung ist die Mitgliedschaft in der Harley Owners Group. Bei Kauf einer Harley-Davidson wird jeder automatisch in die HOG-Familie aufgenommen. LOH-Mitglieder erhalten einen besonders gestickten L.O.H.(R)-Patch und -Pin mit jedem Jahr der Mitgliedschaft.

# MIT SICHERHEIT DIE LIEBLINGE DER SAISON

## NEUHEITEN 2021:

**ZUM ZWEITEN MAL VERGAB „MOTORRAD“ DEN INNOVATION AWARD. DAMIT ZEICHNETE DAS VERLAGSHAUS MOTOR PRESSE STUTTGART (MPS) HERAUSRAGENDE TECHNISCHE LÖSUNGEN IM ZWEIRADBEREICH AUS. ZUGLEICH WURDEN LESER NACH IHREN LIEBLINGEN DES JAHRES 2021 BEFRAGT.**

Bei der Vergabe des „Innovation Award 2021“ stand die Verkehrssicherheit im Zentrum. Im Rahmen der Leserwahl 2021 wurden mit BMW mit ECALL und der Digades GmbH für dguard gleich zwei Preisträger ermittelt. Ausgezeichnet wurden sie für ihr automatisches Notrufsystem, das nach einem Unfall automatisch einen Notruf absetzt. Gleichzeitig wird die Position des Unfallortes übermittelt. BMW bietet das Notrufsystem optional als Extra an. Als Nachrüstlösung entwickelte Digades das System für alle Motorräder.

Parallel dazu wählten über 51.000 Leser ihre Lieblinge aus den Modellen des Jahres 2021. Spitzenreiter bleibt mit vier von insgesamt zehn Kategorien BMW. Der deutsche Hersteller punktete in den Kategorien „Tourer/Sporttourer“, „Sportler“, „Enduros/Supermotos“ und „Crossover“. Dichtauf liegt mit drei Auszeichnungen KTM. In diesem Jahr konnte das Unternehmen die Kategorie „Naked Bikes“ zurückerobern. Zudem holte das Unternehmen aus Österreich zwei Punkte im Bereich „Einsteiger“. Kawasaki erhielt zum vierten Mal in Folge die Auszeichnung in der „Modern Classics“. Auch die britische Marke Triumph verteidigte ihren Platz in der Kategorie „Chopper/Cruiser“. Die Nase vorn in dem Segment „Roller“ sicherte sich die italienische Marke Vespa. Einen weiteren Aspekt brachte die Leserwahl ebenso ans Licht: Die E-Mobilität spielt bei den Zweirädern zurzeit noch keine wichtige Rolle.

**SPITZENREITER BLEIBT MIT VIER VON INSGESAMT ZEHN KATEGORIEN BMW. DER DEUTSCHE HERSTELLER PUNKTETE IN DEN KATEGORIEN „TOURER/SPORTTOURER“, „SPORTLER“, „ENDUROS/SUPERMOTOS“ UND „CROSSOVER“.**

## DIE GEWINNER IM EINZELNEN:

### TOURER/SPORTTOURER:

Die Grenze zwischen tourigem Tourer und sportlichem Sporttourer ist nicht eindeutig gezogen. Bei der Wahl stand daher eine an der Spitze, die nach Auffassung der Leser beide Welten harmonisch miteinander verbindet: Die BMW R 1250 RS. R steht für Reise. S für Sport.

**BMW R 1250 RS  
KTM 1290 Super Duke GT  
BMW R 1250 RT  
Ducati Supersports/S  
Kawasaki Ninja 1000 SX**



BMW R 1250 RS

Foto ©BMW



### CHOPPER/CRUISER:

„In der Mitte ist die Ente fett“, so Triumph über die Rocket 3 R/GT, ausgestattet mit einem 2,3-Liter-Triple-Motor. Damit ließ der britische Hersteller alle Konkurrenten hinter sich.

**Triumph Rocket 3 R/GT**  
**BMW R 18/Classic**  
**Ducati Diavel 1260/S**  
**Triumph Bonneville Bobber/Black**  
**Ducati XDiavel S/Black Star**



Triumph Rocket 3 R/GT

### ENDUROS/SUPERMOTOS:

Das Rennen war knapp. Wenngleich die BMW R 1250 GS/Adventure als Klassenprimus erneut gewann, ist ihr in diesem Jahr Ducati mit der Multistrada V4/S/S Sport ordentlich nahegekommen.

**BMW R 1250 GS/Adventure**  
**Ducati Multistrada V4/S/S Sport**  
**Yamaha Ténéré 700**  
**Honda CRF 1100 L Africa Twin/Adventure Sports**  
**Moto Guzzi V85 TT**



BMW R 1250 GS/Adventure

### SPORTLER:

Sportler sind für eine dynamische Fortbewegung auf den Strassen ausgelegt. Sie bieten mehr Schräglagenfreiheit und sind mit einer höheren Leistungscharakteristik beim Motor versehen. Das R in der Typenbezeichnung R steht für Racing. Ausgestattet mit zwei RR konnte auch BMW in dieser Kategorie überzeugen.

**BMW M 1000 RR**  
**Ducati Panigale V 4 R**  
**BMW S 1000 RR**  
**Ducati Panigale V4/S/SP**  
**Honda CBR 1000 RR-R Fireblade/SP**



BMW M 1000 RR

### CROSSOVER:

Noch mehr Leserzustimmung als in den Vorjahren gab es in der Kategorie der Sport-Allrounder. Auch hier sicherte BMW sich Platz 1. Doch die vier weiteren Platzierten sind auch hier dem Hersteller aus Deutschland dicht auf den Fersen.

**BMW S1000 XR**  
**Ducati Hypermotorrad 950/SP**  
**Yamaha Tracer 9/GT**  
**BMW F 900 XR**  
**Triumph Tiger Sport**



BMW S 1000 XR

### NAKED BIKES:

Noch liegt das Powerbike von KTM vorne. Doch auch hier konnte Ducati bei den Lesern Stimmen holen und landete von Platz null auf zwei. BMW zog an der sportlichen Aprilia Tuono vorbei und landete auf Platz drei.

**KTM 1290 Super Duke R**  
**Ducati Streetfighter V4/S**  
**BMW R 1250 R**  
**Aprilia Tuono V4 1100 RR/Factory**  
**BMW S 1000 R**



KTM 1290 Super Duke R

## WEITERE GEWINNER:

### MODERN CLASSIKS:

In der Kategorie konnte ein Vertreter Nippons den Pokal mit nach Hause nehmen. Unangefochten steht die Kawasaki / RS/Café auf dem Podest.

**Kawasaki / 900 RS/Café**  
**BMW R nine T/nine T Pure**  
**BMW R nine T Scrambler**  
**MV Augusta Superveloce 800**  
**Royal Enfield Interceptor 650/Continental**

### EINSTEIGER:

Welches ist das perfekte Bike für Einsteiger? Die Gunst der Leser fiel auf die KTM 390 Duke. Damit landete das Einzylinderbike erneut auf den ersten Rang vor Honda, einem weiteren Modell aus dem Hause KTM und BMW.

**KTM 390 Duke**  
**Honda CB 500 F/CBR 500 R**  
**Honda CB 500 Xf**  
**KTM 390 Adventure**  
**BMW G 310 R/GS**

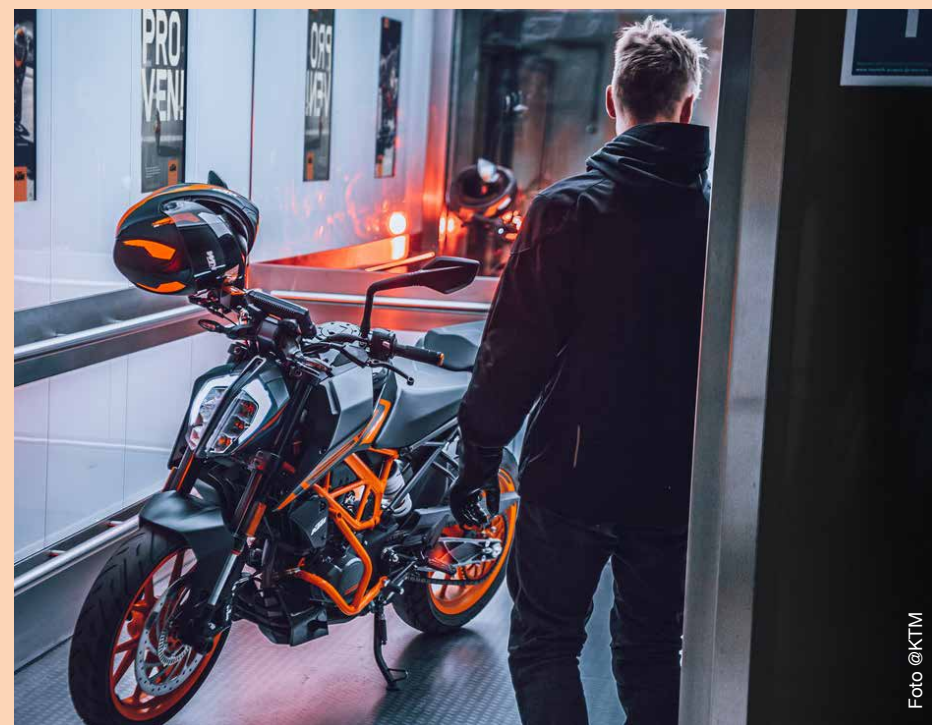


KTM 390 Duke

### 125ER:

In der Kategorie gab es nur wenig Wechsel in der Rangfolge. Mit der KTM 125 Duke hat die Schwester der KTM 390 Duke den ersten Platz eingenommen.

**KTM 125 Duke**  
**Aprilia RS 125/Replica**  
**Honda Monkey 125**  
**Honda CB 125-R**  
**Yamaha MT-125**



KTM 125 Duke

### ROLLER:

Die Vespa GTS Super 300 fährt der Konkurrenz in der Kategorie Roller davon. Im Jubiläumsjahr konnte das sympathische Gefährt aus Italien sogar den Vorsprung noch weiter ausbauen.

**Vespa GTS Super 300 hpe**  
**BMW C 650 Sport/650 GT**  
**Yamaha TMax Tech Max**  
**Honda Forza 750**  
**Vespa Primavera 125**



Vespa GTS Super 300 hpe



# DAS SIND DIE NEUHEITEN 2021

## HONDA GL 1800 GOLD WING MJ21

Schlanker, leichter und agiler. Seit 1975 gilt das 1000-ccm-Naked-Bike als Zwei-Rad-Nonplusultra auf der Langstecke. In dieser Zeit ist die Gold Wing sich immer treu geblieben. 2018 erfolgte ein grundlegender Wandel auf die Kundenbedürfnisse. So verlor das Bike nicht nur radikal an Gewicht. Viele neue Features manifestieren seinen Ruf als Technologie-Flaggschiff. Dazu gehört das optional erhältliche 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DCT). 2020 überarbeitete Honda dann das Fahrwerk und verbesserte das Handling bei niedrigeren Geschwindigkeiten. Im Premium-Tourer schlägt mit einem Sechszylinder-Boxermotor ein kraftvolles Herz. Auch in ihrem Erscheinungsbild spricht die Gold Wing das Freiheitsgefühl, den puren Fahrspaß und Leistung mit einem stilvollen Design bei jedem Motorradfahrer an. Eine aerodynamisch effiziente Verkleidung leitet die Luft um den Fahrer herum. Neben einem luxuriösen Sitzkomfort glänzt das Audiosystem mit einem verbesserten Klang. Funktionen wie die Bedienung per Smart Key, Apple CarPlay™, Android Auto™ und Bluetooth™ bieten einen zeitgemäßen Komfort. Erhältlich ist die 2021er GL1800 Gold Wing in der Farbe Pearl Deep Mud Grey mit orangefarbenen Akzenten am vorderen Kotflügel, der Motorradabdeckung, der Scheinwerfereinfassung, dem Kraftstofftank und dem Heckbereich. Das Throttle By Wire (TBW) Motormanagement ermöglicht die Verwendung von vier Fahrmodi: Tour, Sport, Econ und Rain.

**LEICHTER, SMARTE TECHNIKEN, NEUE FARBEN.  
WENNGLEICH AUCH IN DIESEM JAHR BEDEUTENDE  
MOTORRADMESSEN ABGESAGT WERDEN MUSSTEN,  
NEUHEITEN GIBT ES DENNOCH IN DER SZENE  
ZU VERMELDEN. WAS NEU IST UND ZUM  
VERLIEBEN SCHÖN.**

## BMW M 1000 RR BIETET REINRASSIGE RENNTECHNIK

Im Jahr 2018 bietet BMW Motorrad M Sonderausstattungen und M Performance Parts an. Mit der neuen BMW M 1000 RR feiert jetzt das erste Modell auf der Basis der S 1000 RR 2021 eine Weltpremiere. M steht als Synonym für Erfolge im Rennsport sowie für die Faszination von Hochleistungsmodellen und richtet sich an Kunden mit besonders hohen Ansprüchen an Performance, Exklusivität und Individualität. Mit einer Motorleistung von 156 kW (212 PS), einem DIN-Leergewicht fahrfertig vollgetankt von nur 192 kg sowie einer auf höchste Rennstrecken-Performance ausgelegten Fahrwerktechnik erfüllt die neue M RR die Erwartung der Superbikes. Mit einer gelungenen Mischung aus Design und Technik gehören zu den Highlights unter anderem ein für Rennsportzwecke entwickelter M RR Vierzylinder auf Basis der RR Motors, einem Schaltassistent Pro für schnelles Hoch- und Herunterschalten ohne Kupplung, Die Fahrmodi Rain, Road, Dynamic, Race und Race Pro 1-3, eine neue, 3.657 g leichtere Abgasanlage mit Krümmer, Vorschalldämpfer und Endschalldämpfer sowie eine Instrumentenkombination mit großem, perfekt ablesbaren 6,5-Zoll-TFT-Display.



## BMW S 1000 R – EMOTIONALE ROADSTER-OPTIK KOMBINIERT MIT SPORTLICHER FAHRDYNAMIK

Emotionale Roadster-Optik kombiniert mit sportlicher Fahrdynamik. Dafür steht die BMW S 1000 R. Der Motor und Fahrwerk wurden vom Supersportler S 1000 RR abgeleitet und bietet daher die Technik. Mit ihrer Reduzierung auf das Wesentliche bietet die neue S 1000 R eine bisher nicht gekannte Dynamik. Mit durchzugsoptimierten 121 kW (165 PS) Spitzenleistung bei konkurrenzlos leichten 199 kg DIN-Leergewicht sowie serienmäßig ABS Pro, Dynamic Traction Control (DTC), LED-Beleuchtung rundum und vielem mehr setzt die neue S 1000 R erneut die Maßstäbe im Segment der Dynamic Roadster. Weiterhin ist sie mit einem neu entwickelten Vierzylinder-Reihenmotor auf Basis der S 1000 RR mit einer weiter optimierter Midrange-Power und Fahrbarkeit sowie einer neuen Getriebeabstufung im vierten bis sechsten Gang ausgestattet.





### BMW R 1250 RT – NOCH KOMFORTABLER REISEN

Komfort auf langen Reisen und dynamischer Fahrspaß auf Landstraßen. Seit mehr als vierzig Jahren steht dafür das Kürzel RT. Damit das auch so bleibt, wurden bei der neuen R 1250 RT einige Änderungen und Innovationen eingeführt. „Wir haben der R 1250 RT ein neues Gesicht, eine umfassende gesteigerte Serienausstattung und zahlreiche Upgrades für ein neuartiges Fahrerlebnis mitgegeben“, erklärt Projektleiter Harald Spagl. Was bleibt, ist der legendäre Zweizylinder-Boxermotor. Nach wie vor verfügt er über einen Hubraum von 1254 cm<sup>3</sup>. Neu ist das serienmäßig ausgestattete Vollintegral ABS Pro. Bei der Bremsanlage kann sowohl mit dem Hand- als auch dem Fußbremshebel jeweils die vordere und hintere Bremse gleichzeitig betätigt werden. Ebenfalls neu sind die Voll-LED-Scheinwerfer mit adaptiven Kurvenlicht sowie neue Lichtfunktionen als Sonderausstattung ab Werk. Neu ist auch ein 10,25 Zoll großes TFT-Farb-Display mit integrierter Kartennavigation. Dank der Dynamik der neuen Verkleidung bietet das Modell noch mehr Reise-Kompetenz. Erhältlich in attraktiven Basisfarben und edlen Style-Varianten.



### KTM 1290 SUPER DUKE RR DONNERT AUF DIE BÜHNE

Immer gut für eine Überraschung. Die limitierte Version von KTM's Flaggschiff ist bisschen denn je und trägt daher die Bezeichnung RR oder auch BEAST. Von der KTM 1290 Super Duke RR wurden nur 500 Stück gebaut. Die Zahlen der RR sprechen für sich. 1.301 cm<sup>3</sup>, 180 PS, 180 kg und 140 Nm. Das bedeutet ein Leistungsgewicht von 1 kg

pro PS und immenses Drehmoment. „Eines ist klar“, sagt der Hersteller, „dass dieses Hyper-Naked Bike gebaut wurde, um Rennrekorde in den Schatten zu stellen.“ Die RR ist neun Kilo leichter, wendiger, steifer und bei hohen Geschwindigkeiten noch stabiler als das Vorgängermodell. Für die größte Veränderung sorgen die Fahrwerkskomponenten von WP. Vorne bedient sich die RR einer voll einstellbaren Closed-Cartridge-Gabel vom Typ WP Apex Pro 7548 sowie eines ebenfalls einstellbaren Lenkungsämpfers vom Typ WP Apex Pro 7117. Um die Federung hinten kümmert sich ein Apex Pro 7746-Federbein. Ebenso wurde der Heckrahmen einer Überarbeitung unterzogen. Außerdem kommt das Bike serienmäßig mit KTM's adaptivem Bremslicht daher. Unter der Kohlefaser-Verkleidung schlummert zudem die renntauglichste Elektronik, die je an einer KTM verbaut wurde.



### HARLEY-DAVIDSON – LEIDENSCHAFT FÜR ABENTEUER UND FREIHEIT

2021 bietet Harley-Davidson noch mehr Performances, Style und Technik. Zzu den Highlights des neuen Modelljahrs zählen neben der puristischen Street Bob 114 und der Fat Boy 114 im neuen Design trendige neue Stylingoptionen für drei beliebte Touring-Modelle: die Street Glide Special, die Road Glide Special und die Road King Special. 2021 hat Harley der Street Bob ein umfangreiches Upgrade verpasst. Nach wie vor ist es ein schnörkelloser Chopper, doch durch den Milwaukee-Eight-114-Motor verfügt die Maschine jetzt über noch mehr Power. Die Fat Boy 114 erhält in diesem Jahr einen neuen Look und wurden aufgehellt. Die matten Chromteile an Antriebsstrang, Auspuff, Front End, Instrumentenkonsole und dem hinteren Fender wurde durch glänzende Elemente ersetzt. Im Fokus der 2021er-Touring-Familie stehen die Hot Rod Bagger mit neuen Features. So sind die Street Glide Special und die Road Glide Special nicht nur in neuen, attraktiven Two-Tone-Lackierungen erhältlich. Kunden haben nun auch die Wahl zwischen einem schwarzen Finish und einer Ausführung mit klassisch verchromten Features. Die Road King Special und die Street Glide Special sind zudem mit neuen Daymaker-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Auch bei den Custom-Vehicle-Operations (CVO) gibt es Neuerungen. Die Modelle CVO Street Glide und CVO Road Glide sind erstmals mit „Harley Davidson Audio powered by Rockford Fosgate“ ausgestattet.



### YAMAHA XSR 125 – DESIGN FÜR MODERNE PENDLER

Die XSR steht für Fahrer, die eine Verbindung des True Heritage-Designs mit zeitlosem Neo-Retro-Look und neuester Technik schätzen. Angeführt wird das aktuelle Portfolio der Sport Heritage-Reihe vom Flaggschiff XSR900. Dicht gefolgt von der XSR700. Nun war für Yamaha die Zeit gekommen, ein neues Modell vorzustellen. Die XSR 125 kommt mit denselben hohen Qualitätsstandards, mit ihr können aber auch jüngere Fahrer mit B196-Führerschein das besondere Fahrerlebnis der XSR-Modelle erleben. Leicht, agil und für die pure Freude am täglichen Fahren konzipiert, ist die XSR 125 eine gute Alternative zum Autofahren. Herzstück der XSR 125 ist der EU5-konforme, flüssigkeitsgekühlte Einzylinder-Viertventilmotor mit 125 ccm Hubraum. Ein weiteres wichtiges Merkmal ist das VVA-System, durch das der Motor im unteren Drehzahlbereich ausreichend Drehmoment liefert und bei höheren Drehzahlen seine ganze Leistung entfalten kann. Ergänzt wird das Modell mit stilvollen Reifen mit Blockprofil sowie Hightech-LED-Scheinwerfern und LED-Rücklicht. Die XSR 125 wird in drei Farben angeboten.



### TRIUMPH TRIDENT 660 – DIE NEUE DIMENSION DES FAHRENS

Die neue Triumph Trident 660 ist das jüngste Mitglied der Roadster-Reihe. Mit Bestleistungen in drei Dimensionen möchte das Unternehmen punkten: mit dem Dreizylinder-Motor, mit einer topmodernen Ausstattung mit einem einfachen Handling und einem wettbewerbsfähigen Preis. Damit ist das Modell eine gute Kombination für eine neue Generation Fahrer. Die Spitzenleistung liegt bei 81 PS mit 10.250 U/min. Zudem steht ein A2-konformer Satz zur Leistungsreduzierung für A2-Führerschein-Inhaber zur Verfügung. Die Trident 660 verfügt über ein 6-Gang-Getriebe. Das Fahrwerk und die Sitzposition wurden so konzipiert, dass sich der Fahrer wohlfühlt. Mit einem schmalen Schrittbogen und der niedrigen Sitzhöhe von 805 mm ermöglicht es die Trident fast allen Menschen im Stand mit beiden Füßen flach auf dem Boden zu stehen. Weiterhin verfügt das neue Modell über ein ausgeklügeltes Technologiepaket. So liefert ein neues Instrumentenpanel dem Fahrer alle notwendigen Informationen über ein TFT-Farbdisplay mit einem integrierten „Weiß-auf-Schwarz“-LCD Display. Neben einer Voll-LED-Beleuchtung verfügt die Trident 660 über eine Vielzahl prägender Merkmale, wie etwa der 14 Liter fassende Tank und den für Triumph typischen Knieeinbuchtungen.



### MOTO GUZZI V7 STONE CENTENARIO – HOMMAGE AN EINE LEGENDE

Zum 100-jährigen Jubiläum ließen die Moto Guzzi Designer eine Legende aufleben. Ausschließlich im Jubiläumsjahr des Adlers von Mandello gibt es die Special-Edition-Modelle im „Centenario-Look“. Als Hommage auf zwei Rädern verkörpert das Modell Tradition und Geschichte einer Marke. Optisch klassisch, technisch in Bestform, ist die V7 Stone Centenario eine Reminiszenz an vergangene Zeiten. Technisch betrachtet blickt sie mit einem neuen Euro5-konformen 850er-Motor in die Zukunft. Mit 47,8 kW/65 Ps und einem Drehmoment von 73 Nm ist der jüngste 90°-V2-Motor der stärkste, der je ein V7 angetrieben hat. Wie einst die „Otto Cilindri“ erscheint die Centenario im Jubiläumsjahr in metallisch anmutenden Farben und einem goldfarbenen Adler auf dem mattsilbernden Tank. Vom matten Grün der vorderen Radabdeckungen und der Seitendeckel heben sich das Logo zum 100-jährigen Jubiläum ab.



### VESPA PRIMAVERA 75 UND GTS 75 – EIN BESONDERES LEBENSGEFÜHL

Kaum ein anderes Gefährt steht so sehr für ein Musik, Jugendkultur und einem italienischen Lebensgefühl. Am 23. April 1946 wurde das Patent der Vespa angemeldet. Im Jubiläumsjahr wird das Jubiläum mit der Vespa Primavera mit 50, 125 und 150 ccm und der Vespa GTS mit 125 und 330 ccm bis Ende 2021 gefeiert. Eine Karosserie aus Stahl, wird die „Giallo 75th“ in einem originalen Metallic-Gelb angeboten. Die Seitenwände und der vordere Kotflügel zeigen die Nummer 75 in einem stärkeren Farbton. Der Roller verfügt zudem über einen speziellen rauchgrauen Nubukleder-Sattel, grau lackierte Felgen und eine Vielzahl verchromter Details. Die hintere Gepäckablage ist ebenfalls verchromt. Sie enthält eine runde Tasche, deren Form den typischen Reserveradhalter nachahmt. Wie alle Vespa-Sondereditionen ist die Serie mit einer Plakette hinter dem Beinschild gekennzeichnet. Alle Jubiläumsmodelle sind mit einem 4,3-Zoll-TFT-Farbdisplay ausgestattet.









# ZWEIRAD- MECHATRONIKER/-IN

**ALS PROFI IN SACHEN ZWEIRADMECHATRONIK KANNST DU DICH IN DER AUSBILDUNG FÜR EINE DER BEIDEN FACHRICHTUNGEN ENTSCHEIDEN: FAHRRAD- ODER MOTORRADTECHNIK. BEIDEN IST GEMEIN, DASS DEINE ARBEIT MIT DEM KUNDENGESPRÄCH BEGINNT, INDEM DU DIESEN FACHGERECHT UND ZIELORIENTIERT BERÄTST.**

Jedoch beschaffst du nicht nur die benötigten Fahrzeuge, sondern bietest viele weitere Arbeiten an: Du passt die Fahrzeuge an die Kundenwünsche an, stellst komplette Fahrzeuge aus Einzelkomponenten her, reparierst und wartest.

In der Fachrichtung Motorradtechnik bist du für die Wartung und die Instandhaltung der Motoren und deren Subsysteme verantwortlich. Eine vielschichtige Aufgabe, denn du betreust Vergaseranlagen, elektrische und elektronische Management- sowie Komfort- und Sicherheitssysteme. Darüber hinaus fertigest du auf Kundenwunsch motorisierte Zwei- und Mehrräder sowie motorisierte Spezialfahrzeuge her.

Schließlich schätzt du den Zustand von Motorrädern und deren Systemen mit Diagnosegeräten ein und überprüfst komplexe Fahrzeugfunktionen im Zusammenwirken von mechanischen, elektronischen, hydraulischen und pneumatischen Systemen.

## **KONTAKT**

Sie haben ein Thema für Artifex oder Sie möchten das Online-Magazin für Handwerker, Genießer und Entdecker für Ihre Werbung nutzen? Dann nehmen Sie Kontakt zu uns auf.

### **Redaktion**

Brigitte Klefisch  
Auf'm Tetelberg 7  
40221 Düsseldorf

Telefon: 0211/390 98 55  
E-Mail: [klefisch@handwerksblatt.de](mailto:klefisch@handwerksblatt.de)

### **WWG – Werbewirtschaftsgesellschaft**

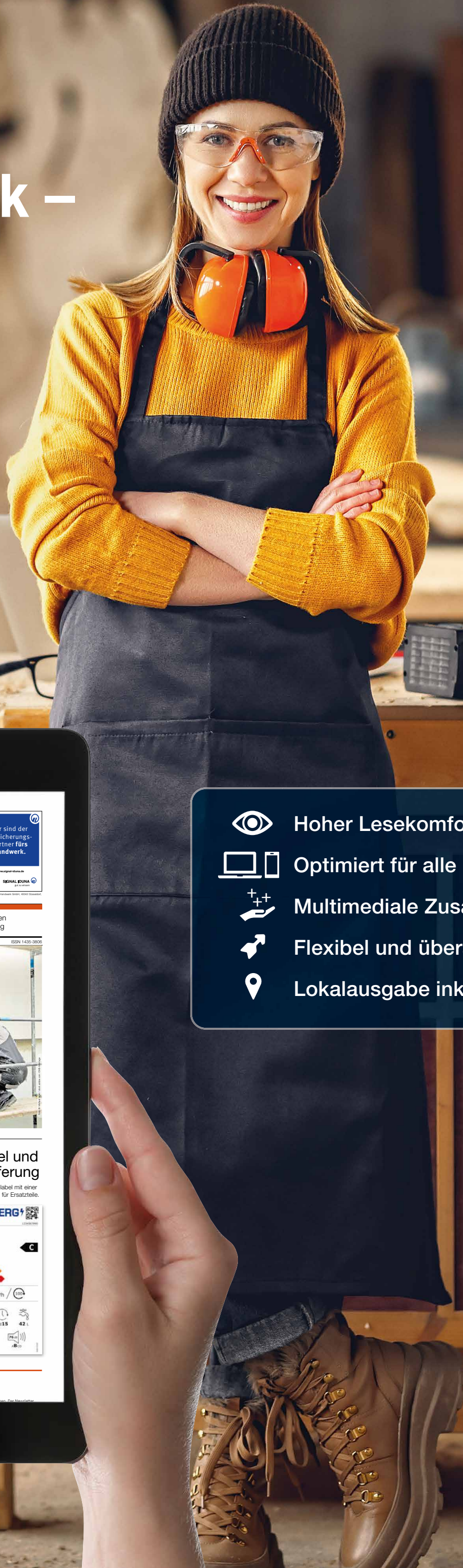
Michael Jansen  
Auf'm Tetelberg 7  
40221 Düsseldorf






Telefon: 0211/390 98 85  
E-Mail: [jansen@verlagsanstalt-handwerk.de](mailto:jansen@verlagsanstalt-handwerk.de)

ARTIFEX

# Aktuelle News zu Wirtschaft, Politik, Finanzen und Technik – jetzt auch digital!

Jetzt kostenlos  
registrieren unter:  
[www.vh-kiosk.de](http://www.vh-kiosk.de)



-  Hoher Lesekomfort
-  Optimiert für alle Endgeräte
-  Multimediale Zusatzinformationen
-  Flexibel und überall lesen
-  Lokalausgabe inklusive