

# MOTORRAD

EUROPAS GRÖSSTE MOTORRADZEITSCHRIFT

**Honda-Interview:**  
Deutschlandchef zur  
Zukunft der Marke

## A2-KLASSE

CFMOTO 450 MT  
CYCLONE RX 600  
HONDA NX 500  
KTM 390 Adventure R  
MACBOR Montana XR5 510  
MORBIDELLI T 502 X  
RIEJU Aventura Rally 307  
ROYAL ENFIELD Himalayan 450  
SUZUKI DR-24S  
VOGE 300 Rally

## XXL

BMW R 1300 GS  
DUCATI Multistrada V4 Rally  
HARLEY-DAVIDSON  
Pan America 1250 Special  
HONDA CRF 1100 L Africa Twin  
KTM 1390 Super Adventure S Evo  
MV AGUSTA Enduro Veloce  
SUZUKI V-Strom 1050 DE



MEHR GEHT NICHT!

# 17 REISE-ENDUROS

**GEPÄCK** Koffer und Taschen für alle Fälle



**FAHRBERICHT**  
TRIUMPH Scrambler 900

**DAUERTEST-  
ABSCHLUSSBILANZ**  
STARK Varg EX



**FAHRBERICHT**  
FANTIC Caballero 500



# TECHNIK, DIE SITZT. DESIGN, DAS PASST!

Für alle, die weiter fahren und bequem sitzen möchten: Mit individueller 3D-Kontur für anspruchsvolle Fahrer und Beifahrer. Im Winter warm, im Sommer kühl dank ThermoPro Beschichtung. In vielen Sitzhöhen sowie modellspezifischen, tollen Designs erhältlich. Unser Vertrauen in die Qualität unserer AKTIVKOMFORT Sitze steht an erster Stelle. Vertrauen Sie deshalb auf unser Rundum-Sorglos-Paket Wunderlich 60/5 – 60 Tage Rückgaberecht. Plus 5 Jahre Garantie.

**ENTSPANNT UND FAHRAKTIV – AUF KURZEN UND LANGEN STRECKEN.**



**BMW R 1300 GS**



**BMW S/M 1000 XR**



**BMW R 1300 GS Adventure**



**Ducati Multistrada V4**



**Harley-Davidson Pan America ST**



**BEI IHREM WUNDERLICH  
HÄNDLER ODER ONLINE**








**WWW.WUNDERLICH.DE**

**MOTOREX**  
Oil of Switzerland

**MOTORRAD**  
**BEST BRAND 2025**  
Kategorie:  
Zubehör/Umbauten

# Da rollt was auf uns zu

**Z**um Start ins neue Jahr wünsche ich Euch, liebe Leserinnen und Leser, Gesundheit, Glück, viele genussvolle Kilometer im Sattel und erholsame Stunden bei der Lektüre Eures Lieblings-Motorradmagazins. 2026 hält für uns so Einiges bereit, nicht zuletzt ein Füllhorn an frischen Modellen. Einige aus Europa, Japan und den USA, die meisten kündigen sich jedoch aus China an. In Europa sind chinesische Modelle bis in mittlere Hubraumklassen längst angekommen und besonders in Spanien und Italien weit oben in den Zulassungslisten zu finden. Mit staatlich subventionierter Preisoffensive machen sie es den etablierten Herstellern zunehmend schwerer, wie auch Honda-Deutschlandchef Albert Erlacher im Interview mit MOTORRAD (ab Seite 82) feststellt. Oft verstecken sich chinesische Fabrikate noch hinter aufgekauften europäischen Markenemblem mit mehr oder weniger großer Historie. Doch auch immer mehr Eigengewächse ohne eine solche Maskierung fluten nun die Märkte. In Deutschland fällt ihr Marktanteil vergleichsweise gering aus, weil die Ansprüche an ein Motorrad anders und insgesamt höher sind. Das könnte sich angesichts großer Entwicklungsschritte jedoch schon bald ändern.

Auch wir nehmen die Vielzahl an neuen Playern ernst und versammeln im neuen „Master Test“-Format zusammen mit den spanischen Kollegen von Motociclismo so viele Motorräder der Adventure-Kategorie wie noch nie – mit einem beträchtlichen Anteil aus China. Die Test-Kollegen nehmen sie für Euch, liebe Leserinnen und Leser, in die Mangel und decken Mängel gnadenlos auf. Denn darauf bleibt auch 2026 Verlass: MOTORRAD ist Euer Magazin für unabhängige, ehrliche und objektive Tests und hochwertigen Journalismus auf jeder Seite. Auf dieser Seite übrigens jetzt immer mit dem von vielen von Euch in den vergangenen Ausgaben vermissten Erscheinungsdatum.

Herzlichst Euer

**Fabian Dresler**

[chefredakteur@motorradonline.de](mailto:chefredakteur@motorradonline.de)



## Mein Highlight in diesem Heft

Die Stark Varg EX könnte der Durchbruch für das Konzept Elektromotorrad im Endurobereich sein. MOTORRAD hat sie einem 50-Stunden-Härte-test unterzogen. Ergebnis: Lest selbst ab Seite 86.



Fotos: Marcel Kästner, Michel Kuchel

# INHALT

# 68

Warum tragen Dakar-Piloten gerne weiße Stiefel? Wieso ist die Zielfarbe Pink und das Team mit den meisten Siegen orange? Farbige und andere Fakten zur Rally Dakar



# 86

Starke Performance? E-Enduro Stark Varg EX in der Dauertest-Bilanz



# 114

Für jeden möglich: auf privaten Leih-Maschinen durch die USA



# 76

Wer gut schmiert... Aber Öl und Kettenspray allein reichen im Winter nicht aus



## INTRO+NEWS

- 6 MV Agustas künftiger Fünfzylinder in U-Bauweise**  
Unfallrisiko für Motorradfahrer niedrig wie nie; Ural Neo-Gespann

## NEUHEITEN

- 12 Triumph Tracker 400**  
Triumph baut seine Modellreihe der kleinen Einzylinder weiter aus

## TEST+TECHNIK

- 14 Auftakt Master Test Adventure 2026**  
Die Adventure-Motorräder und Reiseenduros aller etablierten Hersteller plus der Newcomer-Firmen aus China. Teil 1: 17 Modelle mit Leistungsdiagrammen, Messwerten, Fahrindrücken on- wie offroad, Daten, Preisen und Fotos



- 16 A2-Einsteigerklasse**  
Von CFMoto 450 MT bis Voge 300 Rally – zehn Modelle zwischen 300 und 600 Kubik bis maximal 48 PS

- 28 XXL-Reiseenduros**  
Von BMW R 1300 GS bis Suzuki V-Strom 1050 DE – sieben voll ausgestattete High-End-Reiseenduros ab 1000 Kubikzentimeter

- 37 Ergebnis und Fazit, Teil 1**  
Die jeweils besten Modelle der beiden Kategorien zusammengefasst

- 48 Fahrbericht neue Triumph Scrambler 900**  
Scrambler mit vielen Neuerungen bei Elektronik, Fahrwerk und Details, plus Modellpflege für 2026er-Bonnevilles

- 56 Fahrbericht neue Fantic Caballero Scrambler 500**  
Der italienische Retro-Scrambler mit neuem, erstmals selbst konstruiertem Einzylinder-Motor – plus Interview „Wie geht's weiter mit Fantic?“

- 86 Sportmaschinen-Dauertest – 50 Stunden mit Stark Varg EX**  
Die Elektro-Enduro im harten Renn-einsatz – Bilanz nach 50 Stunden, die eine komplette Saison simulieren

## SERVICE+ZUBEHÖR

- 10 Schaufenster**  
Von Offroad-Zubehör bis Putz-Set – neues Zubehör, kurz vorgestellt

- 40 Die besten Gepäcklösungen für Reiseenduros**  
Alu-Koffer, Träger-Taschen, Satteltaschen – drei Gepäcksysteme mit allen Vor- und Nachteilen. Was eignet sich für welchen Motorrad- bzw. Reise-Typ am besten? Plus Tipp: die ideale Packliste

- 74 Test kompakt**  
Von Dashcam bis Rennkombi – neues Zubehör im schnellen Praxis-Test

- 76 Ausprobiert: Was Streusalz alles anrichten kann**  
Im Winter zu fahren, birgt Herausforderungen, auch und gerade fürs Material. Pflegetipps für Ganzjahresfahrer

## MAGAZIN+REISE

- 82 Interview Honda-Motorrad-Chef Albert Erlacher**  
Hondas Deutschland-Chef über den kommenden E-Turbo für Verbrenner und die weiteren Pläne für Europa

- 96 KTM-Leserexperience 1390 Super Adventure S Evo**  
Vier Leser durften KTM's Technologieträger mit AMT in Spanien vorab testen

- 102 Angebot Motorrad-Trainings**  
Nordschleife, Bilster Berg, Hockenheim etc. – die Sport- und Technik-Fahr-Trainings des MOTORRAD action team

- 108 Pass-Porträt: der Mulhacén**  
Tief im Süden Spaniens schlängelt sich der Pass über 32 Kilometer bis auf 2517 Meter hoch in die Sierra Nevada

- 114 USA per privatem Leihmotorrad**  
In den USA ist „Riders Share“ wie Airbnb für Motorräder. MOTORRAD hat's ausprobiert und reiste mit privaten Leihbikes von LA zum Grand Canyon und zurück

## SPORT

- 68 Was Sie schon immer über die Rally Dakar wissen wollten...**  
Am 3. Januar startet das traditionsreiche Wüstenrennen wieder in Saudi-Arabien. 15 Fakten zur Mutter aller Rallies

## RUBRIKEN

- 3 Editorial**  
**62 Zündfunke**  
**64 MOTORRAD-Kleinanzeigenmarkt**  
**66 Leserbrief, Traumbike**  
**126 Rückspiegel**  
**128 Vorschau, Impressum**  
**130 Comic**



- 12** Kleine Hubräume sind groß im Kommen: Neuheit Triumph Tracker 400

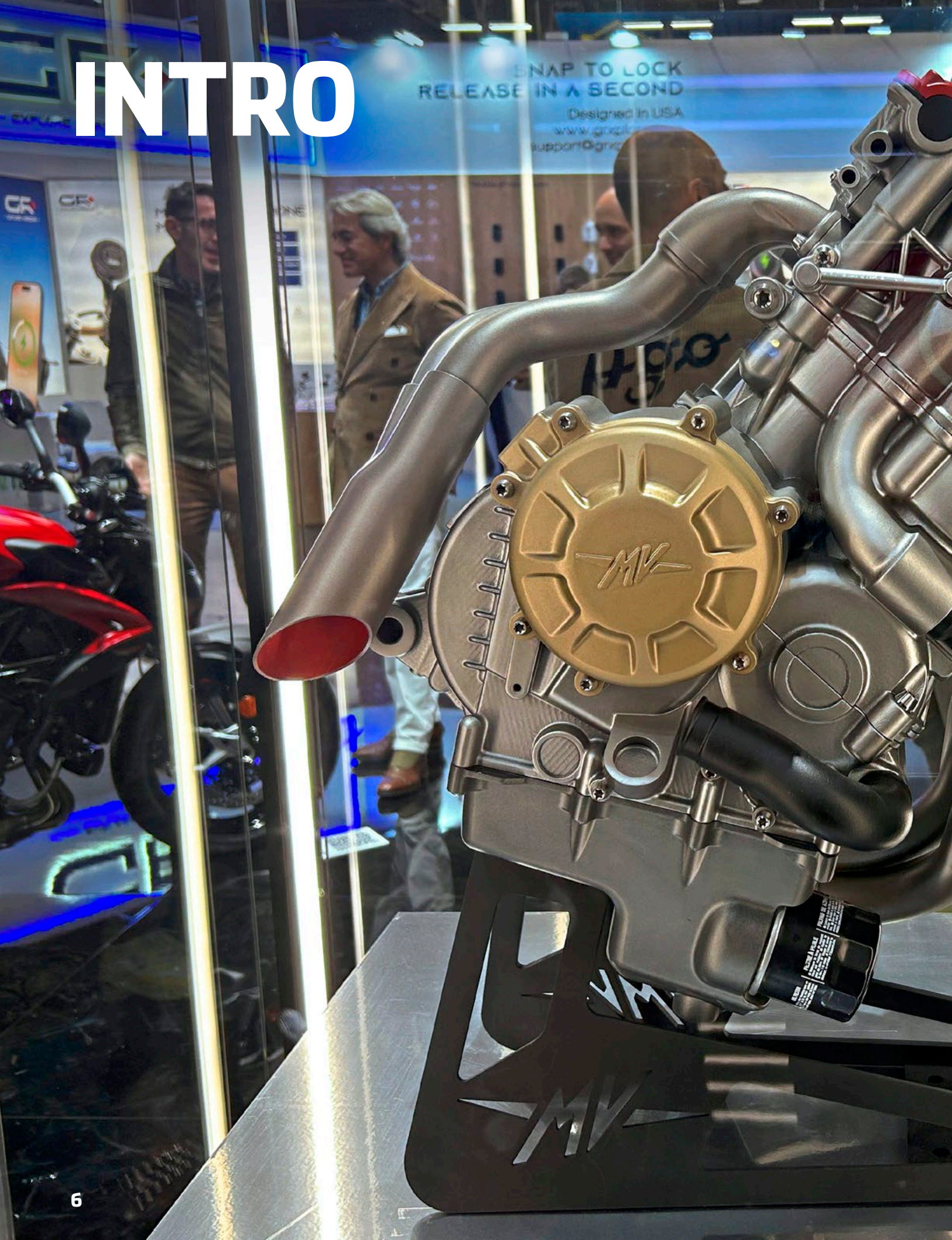


- 40** Da kannst du einpacken: Gepäcklösungen für Reiseenduros

## Motorräder in diesem Heft

- 10/76** Aprilia Tuareg 660  
**67** BMW K75 RT  
**30** BMW R 1300 GS  
**18** CFMoto 450 MT  
**19** Cyclone RX 600  
**31** Ducati Multistrada V4 Rally  
**56** Fantic Caballero 500 Deluxe  
**32** Harley-Davidson Pan America 1250 Special  
**33** Honda CRF 1100 L Africa Twin  
**20** Honda NX 500  
**85** Honda V3R  
**85** Honda WN7  
**34/96** KTM 1390 Super Adventure S Evo  
**21** KTM 390 Adventure R  
**22** Macbor Montana XRS 510  
**23** Morbidelli T 502 X  
**35** MV Agusta Enduro Veloce  
**24** Rieju Aventura Rally 307  
**9/25** Royal Enfield Himalayan 450  
**86** Stark Varg EX  
**26** Suzuki DR-Z4S  
**36** Suzuki V-Strom 1050 DE  
**12** Triumph Tracker 400  
**48** Triumph Scrambler 900  
**52** Triumph Bonneville Bobber  
**53** Triumph Bonneville T 120  
**9** Ural Neo 500  
**27** Voge 300 Rally

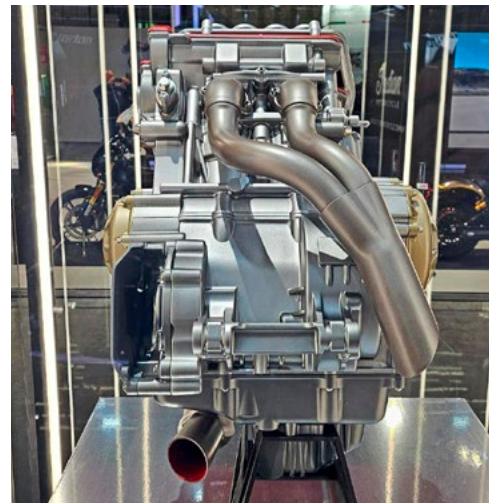
# INTRO





# U STATT VAU

**FÜNFZYLINDER VON MV AGUSTA.** Drei Zylinder ragen nach vorn, zwei nach hinten – doch bei dem Motorenkonzept, das MV Agusta auf der EICMA zeigte, handelt es sich keineswegs um einen Vau5, wie man auf den ersten Blick meinen könnte. Die Italiener wollen vielmehr einen höchst aufwendigen Square-Motor mit zwei Kurbelwellen in U-Konfiguration bauen. Als Vorteile sehen sie vor allem die kompakte Bauweise des Antriebs und seine Einzigartigkeit. Geplant ist eine ganze Plattform mit Motoren von 850 bis 1150 cm<sup>3</sup>, die wahlweise Leistung oder Drehmoment in den Mittelpunkt stellen. Ein Supersportler, also eine künftige F5, könnte den MV-Ingenieuren zufolge über 240 PS bei strammen 16 000/min schaffen, ein Tourer 135 Nm bei 8500/min und dabei immer noch sehr knackige 190 PS leisten. Die Entwicklung in Schiranna sei bereits gestartet, so MV Agusta gegenüber MOTORRAD, doch bis zum Serienstart dürfte es noch dauern, denn: „Wir wollen zudem Komponenten wie Wasser- und Ölpumpe elektrifizieren.“ Entsprechende Bauteile, speziell elektrische Wasserpumpen, gibt es zwar bereits, doch weil der Square-Motor so ungewöhnlich sei, „müssen wir alles selbst entwickeln.“ *ebr*



Der Motor soll unter 60 kg wiegen, kürzer als ein V4 und schmaler als ein Reihenvier sein



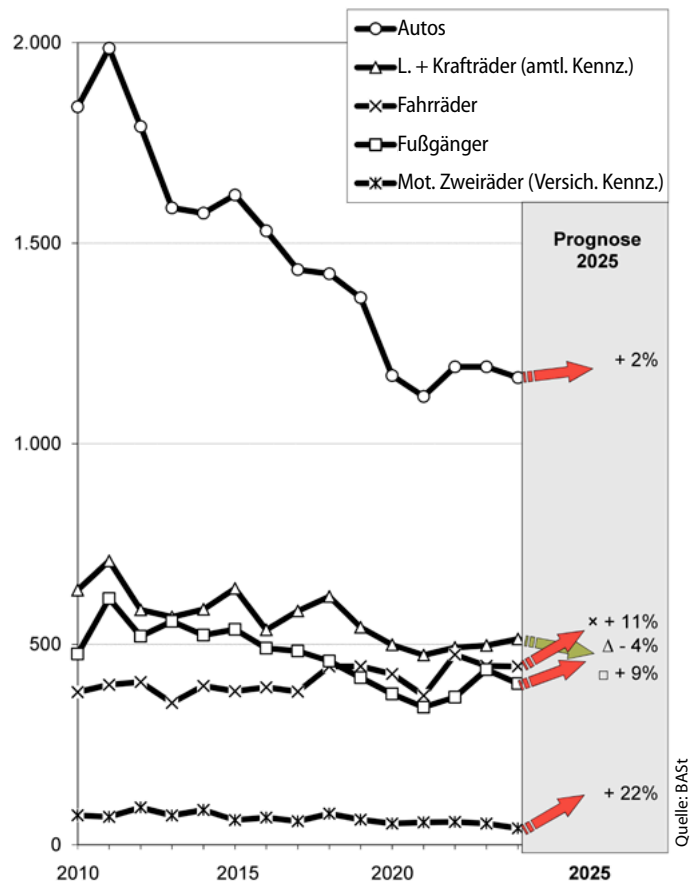
Drei Zylinder vorn, zwei Zylinder hinten – jeder Block kommt mit eigener Kurbelwelle

Fotos: Eva Breutel, Jens Kratschmar

# RISIKO GESUNKEN

**MEHR BIKES, WENIGER TOTE.** Die Zahl der Motorräder in Deutschlands Garagen und auf den Straßen ist 2025 um 1,3 Prozent auf rund 5 059 000 gestiegen. Das meldet die Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt. Gleichzeitig prognostiziert die Behörde für das Gesamtjahr einen Rückgang der auf Deutschlands Straßen getöteten Motorradfahrer um knapp vier Prozent – auf weniger als 500. Eine gute Nachricht zum Jahresanfang! Wobei klar sein muss: Der Rückgang folgt auf einen Anstieg 2024 mit 513 getöteten Bikern (zum Vergleich: 2023: 497, 2022: 492, 2021: 473). Parallel dazu erwartet die Behörde einen in absoluten Zahlen geringen Anstieg bei Unfällen ums Leben gekommener E-Scooter-, S-Pedelec- und Moped-Fahrer (siehe Grafik) sowie von Autofahrern um gut zwei Prozent auf rund 1 190 Personen. Bezogen auf den jeweiligen Bestand der beiden Fahrzeugkategorien (Auto/Motorrad) ergibt sich für die Statistiker der BASt, dass 2025 das Risiko für Motorradfahrer bei 9,79 Getöteten pro 100 000 Motorräder lag – und damit erstmals unter zehn. Bei Autos liegt dieses Risiko dagegen bei 2,43 pro 100 000. Anders gesagt: Das Risiko, bei einem Unfall sein Leben zu verlieren, ist für Motorradfahrer zwar gesunken, aber aufgrund des fehlenden Schutzes durch Blechkarosserie, Gurte und Airbags immer noch rund viermal so hoch wie für Autofahrer. Die im Dezember von der BASt veröffentlichten Zahlen sind noch nicht definitiv, sondern eine Prognose. Doch sie legen eine völlig andere Entwicklung nahe als die „Deutsche Verkehrswacht.“ Der Verband hatte im November für Wirbel gesorgt, nachdem er eine Abschaffung der Führerscheinweiterung B196 (125er-Fahrerlaubnis für Autofahrer nach Schulung, aber ohne Fahrprüfung) gefordert hatte (Heft 26/2025). Auch die Verkehrswacht hatte sich zur nebulösen Begründung auf die BASt berufen, aber bis heute keinerlei konkrete Zahlen genannt. Die BASt-Prognose (rechts), die 125er mit amtlichem Kennzeichen bei den Krafträdern miteinschließt, widerspricht den Verkehrswächtern jedenfalls überdeutlich.

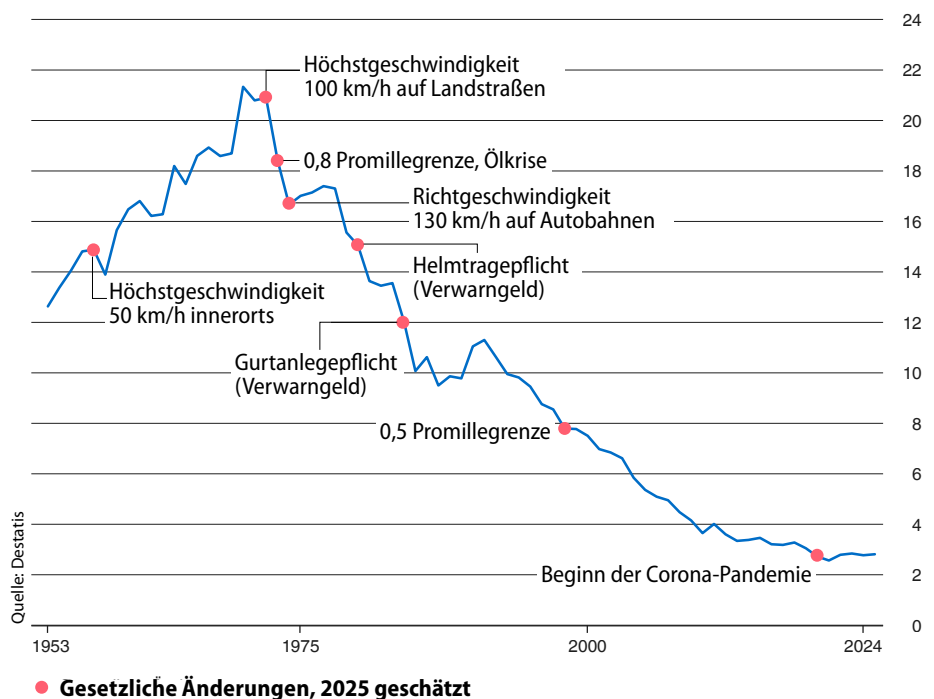
**Verkehrstote nach Beteiligung**  
BASt-Prognose für 2025, Krafträder inkl. 125er rückläufig



## Derselbe Trend

**ÖSTERREICH.** Die österreichische Arge 2Rad vermeldet denselben positiven Trend wie die deutsche BASt (oben): um 3,6 Prozent weniger tödliche Motorradunfälle bei gleichzeitig immer mehr Motorrädern – rund 700 000 Leichtkraft- und Motorräder zählte die Alpenrepublik 2025. Besonders bemerkenswert: „Der Rückgang geschah in einer Saison, in der aufgrund des stabilen Wetters überdurchschnittlich viel gefahren wurde.“

**Bei Straßenverkehrsunfällen Getötete nach Jahren in Tausend**





## Ural-Exil-Gespann

**NEO 500.** Die einst russische, nach Beginn des Angriffs-kriegs nach Kasachstan emigrierte Marke Ural hat ein neues Gespann vorgestellt. Die Ural Neo 500 wird von einem 446-Kubik-Reihentwin mit – so zumindest beim in den USA vor-gestellten Prototyp – ca. 35 PS angetrieben. Aus logistischen Gründen, so betont Ural, wird sie nicht in Kasachstan ge-baut, sondern in China bei Yingang, auf deren Modell SUV 500 MKII die Neo beruht. Sie hat einen Rückwärtsgang, aber keinen Seitenwagenantrieb. Nach Europa kommt die neue Ural laut Importeur „Mitte/Ende 2026“, Preis: ca. 13 000 Euro.

## Simson-Vmax-Debatte

**MACHTWORT.** DDR-Mopeds dürfen legal 60 statt 45 km/h Vmax haben, wenn sie vor dem 28.2. 1992 erstmals in Deutschland in den Verkehr gebracht wurden. Das regelt der Einigungsvertrag. Dieser Bestandsschutz gilt jedoch nicht für Re-Importe, die z. B. in Bulgarien erstmals in Betrieb ge-nommen wurden. Wer etwa eine solche Simson von dort re-importiert, muss sie in Deutschland auf 45 km/h drosseln. Das wollte der Thüringer Landtag nun ändern und beschloss im Sommer eine Ausnahmegenehmigung für solche Fälle. Begründung: Wenn mehr junge Menschen Simsons fahren (und schrauben), fördere das langfristig den Handwerker-Nachwuchs. Doch das Bundesverkehrsministerium hat dem nun einen Riegel vorgeschoben – alles bleibt wie gehabt.



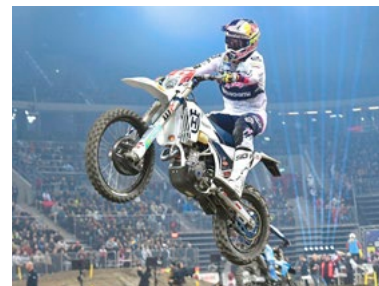
## Längere Inspek-tionsintervalle

**HIMALAYAN 450.** Wegen falscher Anga-be der Inspektionsintervalle seitens der von Royal Enfield beauftragten Agentur (korrekt ist ein Intervall von 10 000 km, nicht 5000) hat die Himalayan 450 im Vergleichstest (Heft 25/2025) fünf Punkte



zu wenig erhalten. Mit nun 577 statt 572 Punkten rückt die Himalayan auf Platz drei vor, punktgleich mit Brixton 500.

## kurz notiert



**Super Enduro-WM** Am 3. Januar startet in Riesa der zweite von sie-ben Läufen der Superenduro-WM. Den Auftakt in Gliwice entschied Champion Billy Bolt (Foto) für sich. Tickets fürs Hallen-Spektakel ab 79 Euro auf [superenduro-riesa.de](https://superenduro-riesa.de) Alternativ gibt's auf [fim-moto.tv/](https://fim-moto.tv/) [superenduro\\_tv](https://superenduro_tv) für 9,99 Euro einen Live-Stream (Saison-Pass: 59 Euro).

**E-FÖRDERUNG IN A** Österreich fördert Neukäufe von Elektro-Motorrädern mit bis zu 2300 Euro, von E-Mopeds mit bis zu 950 Euro. Wegen starker Nachfrage hat Öster-reich diese Fördermittel jetzt um eine halbe Million Euro erhöht.



## Charity-Streit

**NIKOLAUSRIDE GESTOPPT.** Bisher war üblich, dass der traditionelle Nikolaus-ride in Grevenbroich/NRW auch an roten Ampeln Vorfahrt hat. Am 6. Dezember 2025 aber setzte die Polizei das Verkehrs-recht durch, sodass der Konvoi in der Stadt zerstückelt wurde. Die Mehrheit der rund 100 Fahrer brach die Spenden-fahrt daraufhin ab. Nun herrscht Streit um deren Zukunft. Grevenbroichs Bür-germeister deutete auf Facebook für die Zukunft weniger strenge Auflagen an.

## SCHAUFENSTER



### 1 HEPKO & BECKER für Aprilia Tuareg 660

Ob mehr Offroad-Kompetenz dank Lampenschutzgitter (114,50 Euro) und Griffschalen (175 Euro), mehr Reisetauglichkeit mit form-schön integriertem Koffersystem (ab 1289 Euro) oder aber mehr Wartungskomfort durch den Hauptständer (286,50 Euro), Hepco & Becker hat für die Aprilia Tuareg 660 ein buntes Zubehörprogramm am Start. Alle Teile sind bereits lieferbar. [hepco-becker.de](http://hepco-becker.de)

### 2 ELEVEIT E-Dry Enduro

Mit dem in Größe 39 bis 48 erhältlichen E-Dry Enduro bringt die italienische Marke Eleveit einen Stiefel für Großenduros und Adventurebikes. Highlights des tourentauglichen Offroad-Stiefels sind das sogenannte Controlled-Lateral-Flexion-System zur Knöchelunterstützung sowie die wasserdichte E-Dry-Membran. Der Preis liegt bei 319,90 Euro oder ohne Membran bei 299,90 Euro. [eleveit.it](http://eleveit.it)

### 3 CABERG Avalon X Pure & Brama

Caberg bringt zwei neue Designoptionen für den Avalon X. Als Pure-Variante setzt der sportliche Integralhelm auf moderne Farbfächen und akzentuierende Linien, die abgebildete Variante Brama im Vergleich dazu auf kantigere Linienführungen. Beide Helme besitzen eine integrierte Sonnenblende, sind mit dem Caberg-Kommunikationssystem kompatibel und kosten 199,99 Euro. [caberg.it](http://caberg.it)

### 4 MUC-OFF Keramikbeschichtung

Wer mit dem Motorrad öfters mal durch Regen oder Matsch muss, kann sich das anschließende Putzen vereinfachen, wenn der Lack mit einer schützenden Schicht behandelt wurde. Eine Alternative zu Wachs ist die mit Silikon versetzte Keramikbeschichtung von Muc-Off. Sie soll sich chemisch mit dem Lack verbinden und bis zu zwei Jahre lang Wasser und Schmutz abweisen. Ab 52,50 Euro. [eu.muc-off.com](http://eu.muc-off.com)



## 5 RUKKA FlexoR und FlexoRina

Die für Damen und Herren erhältlichen Premium-Textilanzüge sind die Weiterentwicklungen von Rapto-R und RaptoRina. Die neuen Namen verweisen auf das elastischere, wind- und wasserdichte Gore-Tex 3-Lagen-Laminat, zudem verspricht Rukka eine verbesserte Belüftung. Auch die mitgelieferte Daunen-Unterwäsche wurde neu gestaltet. Jacken ab 1349 Euro, Hosen ab 999 Euro. [luhta.com](http://luhta.com)

## 6 MITAS Enduro Trail-ADV 2

Mitas ist stolz, dass ihr neuer Reifen als Erstbereifung auf dem Aprilia SR GT 400 ist. Viel interessanter als die dort nötigen 14- und 16-Zoll-Reifen dürften an dieser Stelle aber die 17-, 18-, 19- und 21-Zoll-Dimensionen sein. Denn diese passen auf große Adventurebikes. Der Abenteuer-Gummi taugt laut Mitas für 70% On- und 30% Offroad-Einsatz, der hohe Silica-Anteil sorgt für Nassgrip. [mitas-moto.com](http://mitas-moto.com)

## 7 FURYGAN Spectre D30

Die Farbe verrät es: Furygan hat seine neuen, flexiblen Protektoren gemeinsam mit D30 entwickelt. Die für Schulter, Ellbogen und Knie erhältlichen Gelenkprotektoren erfüllen Schutzlevel 2, sollen aber dennoch besonders dünn ausfallen und dadurch die leichtesten und luftigsten Protektoren sein, die bisher von der orangenen Marke hergestellt wurden. Erhältlich für 49 Euro je 2er-Set. [furygan.com](http://furygan.com)

## 8 TOURATECH Travel Time

Bereits seit 2010 erscheint das Touratech Travel Time-Magazin. Die neueste Ausgabe 01-2026 soll auf rund 100 Seiten Inspiration und Information für Motorradreisende bieten. Aktuelle Themen sind eine Reisereportage über die ACT France, eine Retrospektive des Fotografen Michael Martin sowie ein Blick hinter die Kulissen der Marke. Erhältlich an Touratech-Stützpunkten und online. [touratech.de](http://touratech.de)

# EXPANSION IM 400ER-LAGER

Die neue Tracker 400 erweitert Triumphs Modern-Classic-Range mit 400 Kubik um ein neues Modell. Neben den optischen Anpassungen optimierten die Briten auch gleich den wassergekühlten Einzylinder-Antrieb und spendierten ihm mehr Power.

## LOOK

Tracker wollen Rennen im Oval fahren. Da dürfen neue Seitendeckel samt Startnummernfelder nicht fehlen

## NACH HINTEN

Im Vergleich zur Speed 400 liegen die Rasten sportliche 86 Millimeter weiter hinten und 27 Millimeter höher

**S**peed 400, Scrambler 400 X und Scrambler 400 XC – mit diesen Bikes wildert Triumph im Segment klassisch gezeichneter A2-Modelle, die mit aktuellen Preisen bis maximal 7145 Euro unter dem Aspekt Kosten ziemlich attraktiv daherkommen. Falls das persönliche Traumbike bei der bisherigen Auswahl noch nicht zu finden war, könnte sich das mit der neuen Tracker 400 ändern. Die kombiniert den Roadster-Style der Speed 400 und die Retro-Hüpfer-Wurzeln der Scrambler 400 zu einem neuen Familienmitglied im Flat-Tracker-Look. Tracker dieser Welt toben sich auf ovalen Dirt-Track-Bahnen aus. Auch wenn die neue Tracker 400 da gar nicht hin will, ließe ihr optischer Auftritt einen Start problemlos zu.

## GIB KANTE

Es bleibt bei 13 Litern Fassungsvermögen, als Style-Merkmal erhält der Tracker-Tank aber eine kantigere Form



Um die Tracker 400 auf die Beine zu stellen, schnappte sich Triumph als Basis die Speed 400. Daher bleiben auch die Federwege mit vorne 140 Millimetern und hinten 130 Millimetern gleich. Tracker müssen nicht hüpfen, nur im Kreis rennen. Optisch tat sich aber eine Menge bei der Metamorphose. Die im Vergleich zur Speed 400 etwas üppiger gepolsterte Bank hebt die Sitzhöhe um 15 auf 805 Millimeter an. Daneben spendiert Triumph der Tracker 400 einen eckiger geformten Tank, der weiterhin 13 Liter Benzin fasst. Um der Ergonomie eines Trackers näher-

zukommen, wandern zudem die Fahrerfußrasten fast neun Zentimeter nach hinten und 27 Millimeter nach oben. Änderungen weist auch der Lenker auf, der im Vergleich zur Speed 400 in der Breite um 23 Millimeter wächst und über 13 Zentimeter tiefer liegt.

Die Startnummerntafeln an der Seite samt neuer Seitendeckel zielen direkt in Richtung Raceeinsatz, während die Felgen mit ihren Y-Speichen samt gröberer Pirelli MT60 RS-Bereifung als Blickfänge durchgehen. Die wichtigste Anpassung bleibt allerdings verborgen und betrifft den Single. Der dreht 1000/min höher als in den bisherigen 400er-Modellen, um seine Spitzenpower zu erreichen, und leistet nun 42 PS bei 9000 Touren, was ein Plus von zwei PS bedeutet. Das Drehmoment ändert

sich nicht, den Maximalwert von 37,5 Nm erreicht die Tracker bei 7500 Umdrehungen, Speed 400 und Co. drücken die schon bei 6500/min. Wie die bisherigen 400er-Modelle preist Triumph die ab Mai erhältliche Tracker 400 Portemonnaie-freundlich ein – los geht's ab 6495 Euro. ■



#### JENS MÖLLER-TÖLLNER

Heißer Look und mindestens ebenso heißer Preis – mit der Tracker 400 erweitert Triumph das eigene 400er-Programm gekonnt. Nur wann erhalten alle anderen 400er den erstarkten Motor?

moetoe@motorradonline.de

Fotos: Triumph, Yvonne Hertler

## LENKSTANGE

Rund zwei Zentimeter breiter ist der Lenker der Tracker im Vergleich zum Roadster Speed 400, liegt zudem üppige 134 Millimeter tiefer

## MEHR POWER

In der Tracker 400 drückt der 400er-Single maximal 42 PS und 37,5 Nm, dreht dafür höher als in der restlichen 400er-Retro-Familie

