

PS

sport
motorrad
magazin

Ducati **Neu**
Superleggera
V4 Centenario

Supertest
Kawasaki
Ninja ZX-6R

Edelbike
Honda
RC30



Service
Kunststoff-
Pflegemittel

247 PS*

und 167 Kilo: Ducati eskaliert zum 100. Geburtstag

* Mit Rennkit



Triumph-Duell

STREET TRIPLE 765 RX **Neu**
TRIDENT 800 **Neu**

**Rennstrecken-
Showdown**



APRILIA RSV4 FACTORY
BMW M 1000 RR
DUCATI PANIGALE V4 S

5/2026

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



190349 606509

R7



↶
Jetzt deine
Probefahrt
buchen

Die neue R7. Supersport-Performance in Perfektion.

www.yamaha-motor.de

  

 **YAMAHA MOTOR
WARRANTY**

Insgesamt
**5 JAHRE
GARANTIE***

 **YAMAHA**
Revs Your Heart

*Gültig für Garantie-Aktivierungen ab dem 01.01.2026. Die 5-jährige Garantie setzt sich zusammen aus 3 Jahren Werksgarantie und 2 Jahren Garantieverlängerung. Es gelten die allgemeinen Garantiebedingungen für die Werksgarantie und die Garantieverlängerung. Diese findest Du unter <https://www.yamaha-motor.eu/de/de/service-support/YOU-Service/>



Fotos: Jaime Olivares und Israel Gardin/motociclismo, Arturo Rivas

DIE KRÖNUNG 2026

In diesem **Fahrfoto**, aufgenommen beim Superbike-Vergleich in Valencia, biegen sagenhafte 120 000 Euro, verteilt auf nur drei Motorräder, in Formation ab. Autsch. Klar, das ist die Speerspitze, die Crème de la Crème des Performance-zentrierten Serienbaus, das auf Carbonräder gestellte „Mehr geht nicht“-Prinzip. Aushängeschilder, Machbarkeitsstudien, Strahlkraft-Preziosen. Völlig zu Recht stehen profane finanzielle Überlegungen, sei es seitens des Herstellers oder des Kunden, nicht an erster Stelle. Doch bei aller Liebe zum Exzess, ein bisschen schmerzt, wie weit weg von der Normalsterblichkeit sich Panigale und M 1000 RR (bei der Aprilia steht noch 'ne freundliche Zwei vorn) entfernt haben.

Womöglich ist's auch nur der Blick auf den eigenen Kontostand, der zu derlei Begehrlichkeiten partout nicht passen will. Sei's drum: Warum sich die Superbike-Elite 2026 neu sortiert und welcher der Hersteller der Maßlosigkeit diesmal besonders schuldig ist, zeigt unser Superbike-Vergleich ab Seite 18.



Stichwort Ducati. In Bologna feiert man dieses Jahr 100-jähriges Firmenjubiläum – Glückwunsch! –, beschenkt sich und die Welt mit einer neuen Superleggera. Zwar reicht die oben genannte Summe da nicht mal annähernd, aber die Wahrscheinlichkeit, sich jemals auch nur im selben Landkreis mit einer Superleggera zu befinden, ist eh gering. Denn die Roten haben bei Ferrari gelernt: Nur handverlesene Kunden dürfen eine haben. Die eigentliche Pointe? Wir sind trotzdem schockverliebt. Chapeau, Ducati. Chapeau.


Johannes Müller, Redaktionsleiter
jo@ps-online.de

**Führungswechsel?
Führungswechsel!
Superbike-Vergleich
in diesem Heft**

**Mein
Highlight**
in dieser Ausgabe

**TOBIAS MÜNCHINGER,
TEST-REDAKTEUR**
Moderne Technik holt mich immer wieder ab. Dass sämtliche neuzeitliche Errungenschaften aber auch einen historischen Hintergrund haben, ist genau so klar. Zusammen mit dem logistischen Aufwand, den Sportreporter Imre Paulovits für sein BMW-Revival in Daytona betreiben musste, spricht mich daher ausgerechnet eine Geschichte über alte Renn-Boxer-BMWs an: ab Seite 120.

44

SuperSport lebt, und Kawa hält die Vierzylinder-Fahne tapfer hoch. Grund, noch mal genau zu testen, was die 6er-Ninja draufhat

**SUPER
TEST**

Titelfotos: Vernasca Matteo/Ducati, Tyson Jopson, Jörg Künstle, Jaime Olivares und Israel Gardin/Motociclismo
Fotos: Johannes Börnemann, Märkus Jähn, IMAGO/Stephan Blackburn, AdobeStock/royrimzy, Tyson Jopson (2)

**Motorräder
in diesem Heft**

- 18 APRILIA** RSV4 1100 Factory
- 54 BIGPOINT-HONDA**
Fireblade SP
- 13 BIMOTA** KB 399
- 18 BMW** M 1000 RR
- 120 BMW** R 90 S
- 10 DUCATI** Monster

- 14 DUCATI** Superleggera V4
Centenario
- 18 DUCATI** Panigale V4 S
- 13 HARLEY-DAVIDSON**
1250 Café Racer
- 134 HONDA** CB Seventifty
- 140 HONDA** VFR 750 R RC30

- 44 KAWASAKI** Ninja ZX-6R
- 11 MV AGUSTA** F3 Competizione
- 08 SUZUKI** GSX-R 1000
- 09 TRIUMPH** Daytona 660
- 12 TRIUMPH** Trident 660
- 34 TRIUMPH** Trident 800
- 34 TRIUMPH** Street Triple 765 RX



54 Bunter, schärfer, besser:
Bigpoint-Honda Fireblade SP



60 Fahrphysik: Was passiert in
Schräglage und wie geht's am besten?



140 Verneigung vor einer Ikone:
Honda VFR 750 R RC30 als Edelbike

66 Optimale Kunststoffpflege für die perfekte Verkleidung: elf Mittel im Vergleich



SZENE

- 06 Top-Shot**
Josh Herrin krönt sich zum Rekordsieger in Daytona
- 08 News**
Gixxer-Jubiläums-Preis, Ducati Monster Sport Livery, Harley 1250 Café Racer, Triumph Trident 660

TEST & TECHNIK

- 14 Premiere Ducati Superleggera V4 Centenario**
Superleicht, superexklusiv – Superleggera 4.0 in Voll-Carbon
- 18 Vergleichstest Superbikes**
Ducati und Aprilia gegen BMW – die aktuelle Krone der Superbike-Schöpfung im Valencia-Showdown
- 34 Vergleichstest Triumph-Nakeds**
Street Triple 765 RX gegen Trident 800 – no sports, we're British? Ja von wegen!
- 44 Supertest Kawasaki Ninja ZX-6R**
Alles Next Generation, oder was? Die grüne 6er bleibt standhaft

- 54 TunerGP**
Bigpoint-Honda Fireblade SP – die seltene Carbon-Version extrascharf
- 60 Technik-Serie, Teil 3**
Schräglage? Ja, aber richtig – so geht's am schnellsten ums Eck

SERVICE

- 65 Ausprobiert**
Bridgestone RS12 – neuer Hyper-sport-Gummi für Straße und Track
- 66 Produkt-Vergleichstest**
Kunststoffpflegemittel für optimalen Verkleidungslook – elf Produkte im Labor- und Praxis-Vergleich

PITLANE

- 118 Pitlane-News**
German Flattrack Cup, IBPM startet in Schleiz, Youngtimer-Racing
- 120 Reportage Daytona 1976**
Vor 50 Jahren lehrte die BMW R 90 S die US-Konkurrenz das Fürchten – das Revival 2026

SPORT

- 126 Sport-News**
Interview: US-Racerin Kayla Yaakov zu ihrem sensationellen Daytona-Podium, MotoGP-Auftakt in Thailand, Traumstart für IntactGP-Team
- 130 Euro Moto**
Interview mit Markus Reiterberger über seine Zukunftspläne in der neuen Europa-Rennserie

FINISH

- 134 Zonkos Attacke**
Zwei Saisonen mit der Honda CB Seventy – bis die Blume ihre Stiefel unter seinen Achseln hatte
- 140 Edelbike**
Honda VFR 750 R oder schlicht und einfach RC30 – Hommage an ein Motorrad für die Ewigkeit

RUBRIKEN

- 72 Markt**
- 77 Leserbrief/Impressum**
- 128 DSK-Nachrichten**
- 146 Vorschau**



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

Top-Shot





HERR UND DAME IN DAYTONA

Fotos: Brian J Nelson/MotoAmerica

200 Meilen von Daytona Der Frühjahrsklassiker in Florida schrieb in diesem Jahr mehrfach Geschichte. Josh Herrin gewann das vierte Mal in Folge, das hat es noch nie gegeben. Zusammen mit seinem Sieg von 2010, nach dem er 13 Jahre auf einen weiteren warten musste, hat Herrin nun fünf Siege, genau wie die bisherigen Rekordhalter Scott Russell, der 1992, '94, '95, '97 und '98 gewann und Miguel DuHamel, der 1991, '96, '99, 2003 und 2005 die Trophäe in die Höhe stemmen konnte. Herrin fuhr ein Helmdesign, das die der beiden



vereint und trotzte drei gebrochenen Rippen, einem abgestorbenen Motor und einem Kameramann, der ihm ins Motorrad lief. Die gerade 18-jährige Kayla Yaakov schrieb ebenfalls Geschichte, indem sie Ex-MotoGP-Pilot Darryn Binder austrickste und als erste Frau auf das Podest des seit 1937 ausgetragenen Rennens fuhr. (Interview S. 126)



Fotos: Suzuki, Alpinesports, Triumph

Preis/Leistung!

Suzuki GSX-R 1000 R. Mit einem Paukenschlag hatte Suzuki die Rückkehr der GSX-R 1000 R in den europäischen Markt verkündet, pünktlich zum 40. Geburtstag der großen Sportmotorrad-Modellreihe. Wir hatten auf einen Fahrermin bereits zum Saisonstart gehofft, aber die Premiere der GSX-R 1000 R wird nun voraussichtlich in PS 7/2026 und, so munkelt man zumindest, als Langstreckenrennen stattfinden. Zwischenzeitlich hat Suzuki Preise für die GSX-R 1000 R genannt, welche zunächst als „40th Anniversary Edition“ in drei schicken, historisch inspirierten Grafiken daherkommt. Der wird, Trommelwirbel, 19990 Euro zuzüglich Nebenkosten betragen. Kontext: Honda verkauft die 2024er-Modelle der Fireblade in Basis-Version (!) ab 26000 Euro. BMWs Sportler-Bestseller S 1000

RR fängt zwar bei rund 21000 Euro an, dann fehlt aber noch einiges an wichtiger Ausstattung, etwa das Dynamikpaket. Das Besondere an dieser Meldung? Während in unserem Metier der (renn)sportlichen Gangart bis dato nahezu ausnahmslos die Regel galt, dass ein Nachfolgemodell stärker, leichter und komplexer sein muss – erst recht in der prestigeträchtigen Tausender-Klasse –, geht Suzuki mit der neuen GSX-R 1000 R einen anderen Weg und stellt Performance in den Kontext einer Preis-Leistungs-Logik. Denn technisch wird im Grunde genommen die eher behutsam weiterentwickelte, 2017 präsentierte und bis 2022 erhältliche Plattform neu homologiert. Während der Schleppebel-Motor dank variabler Ventilsteuerung auch unter Euro 5+ für reichlich Druck in

Noch bevor wir über Technik und Preise sprechen: Schön sind sie, die 40th-Anniversary-Gixxer! Oder nicht?

der Mitte gut sein dürfte, bleibt die GSX-R mit einer Spitzenleistung von 195 PS nicht nur unter der eigenen Marke von zuletzt 202 PS, sondern auch ein Stück weit von der aktuellen Konkurrenz entfernt. In Sachen Elektronik- und Ausstattung dürfte die neue Suzuki (auch in „R-Version“) zwar gut, aber nicht Class-Leading aufgestellt sein. Die spannende Frage ist die: Braucht das Gros der Kundschaft angesichts des Entwicklungsstands aktueller Superbikes überhaupt noch eine teuer zu erkaufende Class-Leading-Performance? Zumal nicht wenige Sportmotorräder eine Rennstrecke oft nur von Weitem sehen. Oder könnte die neue GSX-R zu diesem Preis so etwas wie einen Sweet Spot für preisbewusste Superbike-Käufer darstellen? PS wird genau das klären.

Ducati 2026

Saisonstart

Neue Saison, neue Bikes.

Ducati Saisonstart

Entdecke die aktuellen Modelle und erlebe den perfekten Start in die neue Saison mit Ducati. Am 18. April 2026 bei allen teilnehmenden Ducati Partnern.

Mehr Infos findest Du auf [ducati.de](https://www.ducati.de)

Sichere Dir jetzt Deine Probefahrt und starte in die Saison.



DUCATI
125
1926 - 2026
A CENTURY MADE OF SECONDS



SUPERTECH R7

Alpinestars-Helm. Nachdem der 2024 enthüllte Racing-Helm R10 sich dem Bekunden nach bestens verkauft, legt Alpinestars eine optisch und aerodynamisch ähnlich designte, sportliche Straßenmütze auf. Der R7 besteht, anders als sein Carbon-Bruder R10, aus Fiberglas, ist nach ECE 22.06 und DOT homologiert und soll in Größe M 1400 Gramm wiegen. Preise für den deutschen Markt sind derzeit noch nicht bekannt.

Um den Rennsport weiter zu professionalisieren, schlägt die Dorna eine Mindestgage von 500 000 Euro/Jahr für jeden MotoGP-Piloten vor. Umsetzung indes unklar

TRIUMPH DAYTONA 660

Modellpflege. Als Verbesserungsmaßnahmen spendiert Triumph seinem Alltags-Sportler Daytona 660 eine Showa-USD-Gabel mit Einstellmöglichkeiten für Zug- und Druckstufe. Ein serienmäßiger Quickshifter ermöglicht kuppelungsfreies Schalten in beide Richtungen, dazu kommt ein eloxierter Alu-Bremshebel und ein Wechsel der Erstbeifung auf den nach wie vor exzellenten Metzeler M9 RR. Preislich bleibt die Daytona erfreulicherweise bei günstigen 9995 Euro.





RMCR? Revolution Max Café Racer – orientiert an der XLCR von 1977

Fotos: Harley-Davidson, Ducati, VE Racing, MV Augusta

WERKS-CAFÉ-RACER

RMCR-Studie. Harley-Davidson ist aus guten Gründen kein Hersteller, der ständig in PS vorkommt – die hier gezeigte Studie „RMCR“ hat es uns aber schwer angetan. Vorgestellt wurde sie einigermaßen überraschend auf der

Mama Tried Motorcycle Show in Milwaukee, sozusagen Harleys Haus-und-Hof-Messe. Technisch baut der, wenn schon nicht fragil, aber doch trainiert wirkende Roadster auf der Pan America ST auf, spannt also den 1250 Ku-

bik großen „Revolution Max“-V-Twin mittragend ins Chassis, an dem Öhlins-Fahrwerk und Brembo-Bremsen hängen. Für eine etwaige Serie realistisch wären locker über 150 PS, bei vielleicht 220 Kilo. PS meint: „Hell yeah!“

MONSTER MIT SPORT LIVERY

Bologna. Auch wenn Ducati die Neuauflage der beliebten Monster in Abgrenzung zur ähnlich motorisierten Streetfighter V2 nun eher gediegen als sportlich platziert, soll die Sport-Livery-Farbvariante die Basis- und Plus-Versionen der Monster im sportlichen Charakter der Bikes unterstreichen. Das graue Lackkleid mit Akzenten in Racing Red an Rädern, Flyscreen und Sitzbank zitiert die selige Monster S4 und ist laut Ducati ab April verfügbar. Technisch bleibt das Bike unverändert, geboten werden also 111 PS und 91 Newtonmeter maximales Drehmoment, eine gute Elektronik-Ausstattung, aber ein eher einfaches Fahrwerk.



Sport Livery: technisch identisch, sieht aber schneller aus

PS-Freund Ben Heppler führt mit seinen Heppler Racedays zahlreiche bestens organisierte Termine für Renntrainings durch, darunter Anneau du Rhin, Chennevières, Sachsenring und Most. Einige Plätze sind noch verfügbar, Infos und Buchung unter www.heppler-racedays.de



„ZEIGEN, WAS GEHT!“

Daniel Rauh (Bild links, daneben Mechaniker Reiner Bretschneider) vom Fast Bike Service in Mülheim/Ruhr ist ein alter Bekannter im PS-Kosmos. Für das EURO MOTO-Finale in Hockenheim wagt die Crew sich an den Aufbau einer MV Agusta F3 800. Wir sprachen über das spannende Projekt.

PS: Daniel, langjährige Leser dürften dich vor allem als Teilnehmer beim TunerGP mit pfeilschnellen Superbikes kennen. Wie kam es dazu, dass ihr ausgerechnet jetzt eine MV Agusta für den IDM-Nachfolger EURO MOTO aufbaut? Keine ganz offensichtliche Wahl ...

Rauh: Wir hatten ursprünglich vor, die komplette Saison zu fahren, weil mein Partner Achim Weber von WM Motorsport sich schon länger mit dem Thema beschäftigt und auch das jetzige MV-Team schon im Hintergrund unterstützt hat. Wir dachten uns, wir lassen das alte Team von 2015 noch mal aufleben, hier sind alle älter und weiser geworden (schmunzelt). Und jetzt noch mal eine Saison angreifen, „die alten Männer können's doch noch“, das

war die Idee. Achim war ja damals schon mit der 750er-MV mit Jörg Teuchert involviert, das wäre nun ein schöner Abschluss.

PS: Saisonstart hat nicht ganz geklappt, denn der steht ja nun schon vor der Tür ...

Rauh: Ja, das lief nun alles etwas kurzfristig, aber auf der Messe in Dortmund sind wir uns mit Sascha Renner von MV Deutschland einig geworden. Wir erhalten Support von denen, auch Infos und Hintergrundwissen. Einige Sponsoren sind jetzt auch an Bord. In der Supersport Next Generation ist das Reglement ja relativ offen, wir dürfen viel machen, und das mit den ganzen Spezialteilen läuft jetzt im Hintergrund. Meinen damaligen Hauptsponsor, die Firma Langenscheidt, konnten wir auch wieder begeistern. Viele Partner von 2015 sind wieder dabei, das macht es einfacher für uns. Für ein Rennen ist es zwar relativ viel Aufwand, aber wir sehen das langfristig.

PS: Was genau wollt ihr erreichen?

Rauh: Ganz klar, wir wollen zeigen, was mit einem Exoten geht. Das Schwierige ist natürlich, dass alle anderen die ganze Saison schon fahren, sich entwickeln. Natürlich gehen wir auch trainieren, aber das wird nicht einfach. Wir meinen, dass es funktioniert. Die MV Agustas geben das her, und wir treten den Beweis an, dass mit einem schnellen Fahrer Spitzenplatzierungen auf diesem Niveau machbar sind.

PS: Stichwort Fahrer?

Rauh: Jaaa ... Wir hatten einen Hochkaräter, aber der hat schlussendlich doch keine Freigabe bekommen. Daher suchen wir noch einen schnellen Sechshunderter-Fahrer, der Bock hat, ein Ausrufezeichen zu setzen.

PS: Bin mir sicher, da findet sich jemand. Daniel, wir bleiben dran, bedanken uns und wünschen schon jetzt gutes Gelingen!



Sehr sexy, aber auch schnell: MVs Supersport-Plattform, hier als F3 Competition. Das will Daniel Rauh in der EURO MOTO zeigen

Quick & dirty

++ Neuer Suzuki-Chef ++

Mit Wirkung zum 2. Quartal 2026 übernimmt Daniel Schnell die Leitung der Suzuki Deutschland GmbH. Er folgt auf Kazuyuki Yamashita, der nach Großbritannien wechselt. Schnell ist damit der erste deutsche Geschäftsführer in der rund 50-jährigen Geschichte der deutschen Suzuki-Organisation.

++ Bimota-Enduro ++

Die schon vor Längerem angekündigte Enduro BX450 von Bimota soll nun in Serienfertigung gehen. Das Wettbewerbsgerät basiert auf dem Cross-Country-Ableger von Kawasakis Motocrosser KX 450, vulgo der KX 450 X. Preise und Infos zur homologierten Leistung sind bis dato nicht bekannt.

++ Verdacht reicht nicht ++

OVG Rheinland-Pfalz: Die Polizei darf ein Motorrad nicht allein wegen des Verdachts auf ein verbotenes Rennen dauerhaft sicherstellen. Das Gericht hob den Sicherstellungsbescheid auf und verpflichtete das Land zur Rückgabe des Fahrzeugs.

++ Aero-Trick ++

Die neue Aprilia RS-GP26 birgt unter ihrer Verkleidung eine innovative Technik. Ein spezielles Luftkanalsystem ermöglicht es dem Fahrer, die Aerodynamik während der Fahrt via Ellbogen/Unterarm zu verändern. Vorteil: mehr Abtrieb in Kurven bei offener Öffnung, weniger Luftwiderstand für Toppspeed bei geschlossener Öffnung. Das System ist regelkonform.



Dreizackiger

Trident-660-Upgrade. Schwach motorisiert war die Trident 660 bis dato mit ihren 81 PS nicht unbedingt, zumal Hinckleys Einstiegs-Triple mit recht linearer Charakteristik und feinen Manieren auch in den Rand-Wertungskategorien stets zu gefallen wusste. Nachdem die eng verwandte Daytona 660 aber aus dem gleichen Motor dank Umstellung auf Einzeldrosselklappenanlage volle 95 PS holt – was lag da näher, als diese Mo-

difikation nun auch der Trident zu spendieren? Eben, sagt auch Triumph. Und so fühlt sich das an: Der neue 95-PS-Dreizylinder feuert mit noch mehr Druck aus dem Keller, und sobald die Drehzahl über das bisher vertraute Terrain hinausgeht, passiert etwas Entscheidendes – er legt noch mal nach. Keine Explosion, kein brachialer Tritt, aber ein klar spürbarer zweiter Atemzug im oberen Drittel. Genau dort, wo der Vorgänger allmählich

flacher wurde, bäumt sich dieser zusätzliche Schub auf. Das Ansaugschnorcheln wird hörbar, eine größere Airbox lässt den Triple freier atmen. Der Klang schärft sich, wird präsenter, fast fordernd. Aus dem kultivierten Begleiter ist ein Motor geworden, der jetzt auch Lust auf Angriff hat. Kurz gesagt: mehr Kraft, mehr Drehfreude, mehr Ausdauer. Und doch bleibt der ursprüngliche, kultige und kultivierte Charakter erkennbar. Im Drehzahl-Mittelfeld waltet das Herzstück weiterhin laufruhig und seidig, spricht feinfühlig an und erlaubt charmant schaltfaules Genussfahren.



Neu: Federbein auch in der Zugstufendämpfung einstellbar. Die schicke Sitzbank lässt sich mit Zubehör auf Ein-Mann-Betrieb umrüsten, pardon, Ein-Personen-Betrieb

WUCHTBRUMMEN-WELTCUP

Bagger-Racing. 2026 feiert eine gewichtige Rennserie ihre Premiere: Im Rahmen von sechs Grand-Prix-Wochenenden startet der neue Harley-Davidson Bagger World Cup. Gefahren werden spezielle ab

Werk für die Rennserie getunte und gewichtsoptimierte Harley Road Glides (Foto). Ihre V2-Motoren sind aufgepumpt auf 2150 Kubik, sollen über 200 PS leisten und Spitzentempi um die 300 km/h ermöglichen. Wahnsinn garantiert. Ende März fand bereits das erste Rennen statt (Amerika), bleiben noch fünf: Autodromo Internazionale del Mugello: 29. bis 31. Mai, TT Circuit Assen: 26. bis 28. Juni, Silverstone Circuit: 7. bis 9. August, Motorland Aragón: 28. bis 30. August, Red Bull Ring: 18. bis 20. September



Qatar-GP verschoben: Wegen des Iran-Konflikts und der aktuell unsicheren Lage im arabischen Raum wurde der für April geplante Qatar-Grand-Prix auf 8. November verschoben. Entsprechend rücken die noch folgenden GP-Termine Portimão und Valencia nach hinten.

BIMOTAS NÄCHSTER STREICH

Italo-Ninja. Regelmäßige Leser wissen längst, wir bei PS sind Kawasakis ZX-4RR schwer verfallen. Große Verzückung daher angesichts dieser Meldung: Unter dem Motto „Espresso di Bimota“ enthüllte der italienische Kleinserienhersteller die neue KB 399 mit hochdrehendem Reihenvierzylinder auf Basis besagter Kawasaki Ninja ZX-4RR. Technisch gibt sich die Kawa-Bimota weniger extrem als bei den Italienern üblich, es kommt weiterhin der gleiche einteilige Stahlrahmen und eine Schwinge aus dem gleichen Material zum Einsatz. Die KB 399 sowie die Sonderversion ES (Edizione Speciale) mit reichlich Carbon und edlen Parts soll im Lauf des Jahres in den Handel kommen.



DEINE MOTORRAD ZUFRIEDENHEITSGARANTIE

MICHELIN



**MICHELIN
POWER 6**

MOTORRAD
Testurteil Ausgabe 06/2026
KAUFTIPP
GESAMTWERTUNG
GUT

MICHELIN Power 6
120/70 ZR 17; 190/55 ZR 17



QR-Code scannen und mehr erfahren

Aktionszeitraum: 15.03. – 30.06.2026

*30 Tage testen | Prämie sichern oder Geld zurück
Mehr Infos und vollständige Teilnahmebedingungen unter promotion.michelin.de/motorrad-zufriedenheitsgarantie/

LEICHT ÜBERTRIEBEN

Text: Tobias Münchinger; Fotos: Vernasca Matteo/Ducati

Anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums präsentiert Ducati eine Eskalation im Festgewand: Die vierte Generation der nunmehr vollständig carbonisierten Superleggera liefert neue Maßstäbe in Sachen Leichtbau und Spitzenleistung – inklusive Rennkit schafft die streng limitierte Duc 247 PS bei nur 167 Kilogramm Fahrzeuggewicht.

Die Superleggera V4 Centenario ist Ducatis sichtbarste Demonstration dessen, was technisch möglich ist – kompromisslos, konzentriert, ohne jede Mäßigung. 500 Exemplare wird es geben, dazu 100 in Tricolore. Rund 150 000 Euro verlangt Ducati für die Centenario, etwa 200 000 für die handbemalte Variante in italienischer Landestracht: Exklusivität und Konsequenz bis zur letzten Titanschraube.

Vielleicht beginnt man die Geschichte der furiosen Superleggera besser dort, wo sie wieder entschleunigt. An der Front arbeitet nämlich erstmals im Motorradbau eine straßenzugelassene Carbon-Keramik-Bremse. Brembo GP4 HY-Monobloczangen fassen in 340-Millimeter-Scheiben, die trotz größerer Dimension dasselbe Gewicht wie die 330er-Serienscheiben einer Panigale V4 aufweisen, jedoch ein um 39 Prozent geringeres Trägheitsmoment mitbringen – gut für die Agilität. Solche Systeme entfalten ihre volle Wirkung naturgemäß erst bei steigender Temperatur und dürften sich zuvor entsprechend zurückhaltend geben. Eine Annahme, keine Erfahrung – denn beim Anschautermin in der Casa Maria Luigia bei Modena konnten wir die neue Superleggera zwar bestaunen. Fahren dürfen aber erst mal nur zukünftige glückliche und mutige Besitzer. Immerhin gelten die Bremsen als relativ wartungsarm, was angesichts eines Gegenwertes im Bereich von schätzungsweise rund 20 000 Euro beruhigt. Raffiniert

geformte Beläge mit abgeschrägten Enden nutzt der Fahrtwind zum Zurückstellen beim Lösen des Hebels – perfekte, pure Dosierbarkeit. Am Hinterrad arbeitet eine schwimmend gelagerte Scheibe, die gegenüber jener der Panigale V4 rund 200 Gramm spart – klein gerechnet, groß gedacht.

Das Chassis baut kompromisslos auf und ist aus Kohlefaser gefertigt. Frontrahmen, Heck, Schwinge, Verkleidung, Räder – praktisch alles besteht aus Carbon. Alle Bauteile werden dreifach geprüft, inklusive industriellen Röntgenchecks zur Detektion von Lufteinschlüssen sowie Materialstärken- und Gewichtsanalysen. Überwiegend geschieht das im Veneto, teilweise in Bologna. Überhaupt stammt das gesamte Carbon mit Ausnahme der südafrikanischen BST-Räder aus Italien und geht auf Luftfahrttechnik bzw. höchste Rennsportklassen zurück. Der einlamierte QR-Code auf der Superleggera-Schwinge liefert übrigens Produktionsdaten bis hin zum verantwortlichen Techniker – moderner Handwerksstolz, es ist Ducati offenkundig ernst. Carbon dient hier aber zu weit mehr als zu reinem Schmuck und Diät, es geht um Fahrbarkeit: Beim Frontrahmen wurde die seitliche Steifigkeit bewusst reduziert, um Rückmeldung und Einlenkverhalten zu schärfen. Das Heck besteht aus einem Stück statt aus zwei Hälften, die hohle Zweiarmschwinge entsteht mittels eines mit Wachs gefüllten Ballons, der nach dem Laminieren ausgeschmolzen wird. Aufwendig, teuer, folgerichtig.

