IDM-SAISONRÜCKBLICK + ZONKO + BMW PR12 PRODUCTION RACER



SUZUKI

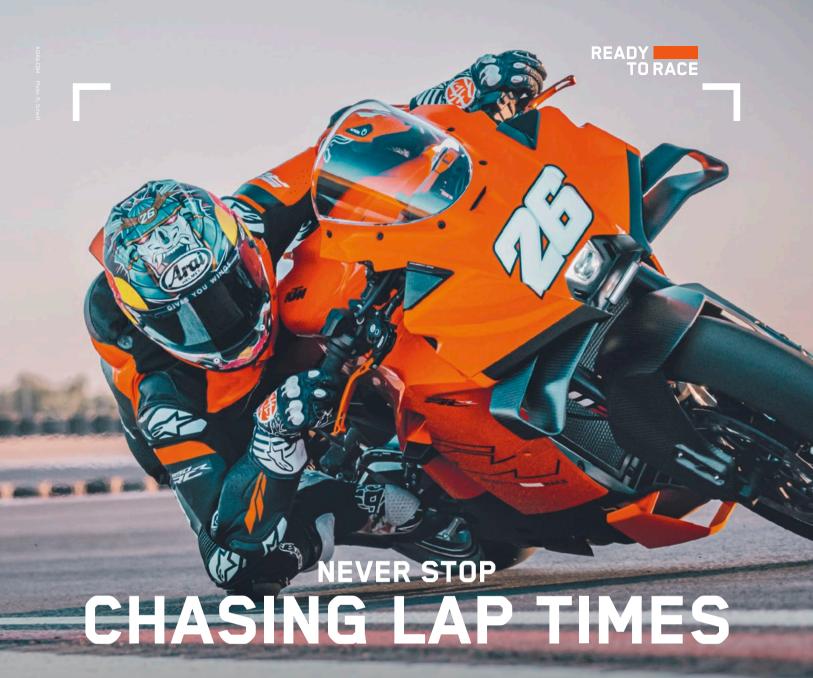
NINJA 1100 SX SE

HAYABUSA

MULTISTRADA V4

Dänemark 74,95 DKR

ps-online.de



DIE NEUE KTM 990 RC R



Die KTM 990 RC R ist das Supersport-Motorrad für Fahrer, die auf den Passstraßen die Konkurrenz hinter sich lassen und auf der Rennstrecke ganz oben auf dem Podium stehen wollen. Du wirst gar nicht mehr stoppen wollen!

ERFAHRE MEHR KTM.COM



Editorial



BLICK NACH VORN

Nach einem turbulenten Insolvenzjahr scheint bei KTM mit neuer Struktur – Bajaj als neuer Hauptaktionär und Geldgeber, CEO Gottfried Neumeister als Nachfolger von Stefan Pierer – wenn schon nicht Normalität, aber so etwas wie ein geordneter Gang der Dinge einzukehren. Zwar ist noch offen, wohin die Reise unter Bajaj gehen wird. Die Stichworte, die Neumeister im Interview (auszugsweise auf S. 10/11) nennt, weisen aber in eine gute Richtung. Die neue 990 RC R (Premiere ab S. 22) könnte die Supersport Next Generation aufmischen, ihre daneben vorgestellte Schwester 990 RC R "Track"

(S. 16) vielleicht das Trackday-Motorrad in bezahlbaren Preisregionen überhaupt werden. Was mich persönlich aber am meisten positiv in die Zukunft von KTM, Mattighofen und damit auch einem wichtigen Teil der europäischen Motorradindustrie blicken lässt, ist der Kontakt mit den Menschen, die die Marke ausmachen. Entwickler und Ingenieure, Werkstattcrew, Media- und Eventteams, und ich bin sicher, auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Werk selbst: Unter dem

Dach von KTM versammeln sich Begeisterte. Leute, die für das Motorradfahren brennen. Die voll hinter ihrem Schaffen, hinter ihrem Produkt stehen. Den Maschinen merkt man das schon immer an. Auch, wenn manches auf Kosten der Kunden schiefgelaufen ist: Die (Sport-)Motorradwelt braucht einen Hersteller wie KTM, und das, wofür er steht. Und zwar unbedingt. Wie seht ihr das?

Johannes Müller, Redaktionsleiter

io@ps-online.de



MARIO STEFFEN, SPORT-CAPO

Feiste Sportmotorräder. artgerecht in ihrem natürlichen Habitat abgesperrter Pisten am Limit gezirkelt - dafür steht PS. Und jetzt brechen die Buben ihre Maxime. tauschen Einteiler gegen olle Textil-Klamotte und wollen gemütlich reisen? Geht's noch? Und wie das geht! Kollege Tobi erläutert, warum fette Tourer auch bei Freunden des Sportiven für Herzrasen sorgen können - lesenswert!

12/2025 Inhalt





- **108 BMW** HP4 PR12
- 28 BMW R 1300 RS
- 12 DUCATI Monster
- **28 DUCATI** Multistrada V4 Pikes Peak
- 14 DUCATI Multistrada V4 Rally
- 12 DUCATI Panigale V4 R
- **14 HONDA** CB 1000 F/GT
- **09 HONDA VFR 750 R RC30**
- 28 KAWASAKI Ninja 1100 SX SE

- **15 KAWASAKI** Z 650 S
- 66 KAWASAKI Z 900 Superlight
- **15 KAWASAKI** Z 1100
- 86 KAWASAKI ZX-4RR Cup-Racer
- **15 KOVE** 400 RR
- 18 KRÄMER Super Duke Race-Kit
- **58 KTM** 390 SMC R
- 16 KTM 990 Duke R
- 22 KTM 990 RC R
- 16 KTM 990 RC R "Track"

- 15 KTM 1390 Super Adventure S
- 18 MV AGUSTA Brutale 950
- 19 STARK Varg Supermoto
- **58 SUZUKI** DR-Z4SM
- **19 SUZUKI** GSX-R 1000
- 28 SUZUKI Hayabusa
- 20 TRIUMPH Trident 800
- **48 YAMAHA** R9
- **20 YAMAHA** Ténéré 700

World Raid



12 Vorstellung neuer Maschinen, beispielsweise der Monster mit 890er-V2



48 Yamahas R9 stellt sich dem Supertestprozedere in Oschersleben



58 KTM und Suzuki liefern zwei neue Einstiegs-Sumos – Härtetest in Villars



Mal schnell gemacht. Gewicht raus- und Leistung reinbauen: patentiertes Grundzept, hilft auch der Z 900



SZENE

06 Top-Shot

Showman und BMW-Rekord-Superbiker Toprak Razgatlioglu zelebriert WM-Titel Nummer drei

08 News

IDM-Aus für Schleiz, Knastfahrt, Dunlop-Auktionsbikes, großes Interview mit KTM-CEO Neumeister

12 Neuheiten

Frisches Material von Ducati, Honda, Kawa, Kove, KTM, MV Agusta, Stark, Suzuki, Triumph und Yamaha

TEST & TECHNIK

22 Premiere

So fährt KTMs lang ersehnte Zugabe für die Supersport-Next-Generation-Klasse, die 990 RC R

28 Vergleichstest

Wir haben es getan: Textilanzugsfahrt in sport-touristischer Manier mit BMW R 1300 RS, Duc Multi V4 Pikes Peak, Kawa Z 1100 SX SE und Suzuki Hayabusa

48 Supertest

In ihrer Debutsaison gewinnt die Yamaha R9 die Supersport-WM. So schlägt sich das Serienmaterial hart rangenommen in Osche

58 Vergleichstest

Kleine A2-Sumo-Singles, großer Spaß? KTM 390 SMC R und Suzuki DR-Z4SM zwischen Drift, Wheelie und Jump über den Table

66 TunerGP

Kawa Deutschland und Tuner-Urgestein Dieter Briese von Höly setzen eine Z 900 auf Magerkur und nehmen Kurs auf Hockenheim

SERVICE

78 Produkt-Vergleichstest

Das sind die besten Smartphone-Halterungen zum Motorradfahren

PITLANE

84 News

Übersicht Wintertrainings Dezember 2025 bis April 2026

86 Reportage

Saisonrückblick Kawasaki ZX-4RR-Cup aus Lenkerperspektive

SPORT

92 News

Kurzinterview mit Aprilia-Racing-CEO Massimo Rivola, Straßenweltmeister und Meisterin im Überblick

94 IDM

Finale in Hockenheim inklusive der wichtigsten Saisonstationen

FINISH

102 Zonkos Er-Fahrungen

Über Helmpflicht, absolute Freiheit und Problemständer

108 Edelbike

BMW HP4 als edle TGP-Version

RUBRIKEN

72 Markt

76 Leserbriefe/Impressum

100 DSK-Nachrichten

114 Vorschau



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







Das Schleizer Dreieck, "grünes Wohnzimmer" der Internationalen Deutschen Meisterschaft (IDM), verliert ab 2026 seinen Platz im Kalender. Schuld ist eine neue Regel der FIM und FIM Europe: Straßenrennen mit internationaler Beteiligung sind seit Mitte des Jahres tabu. Damit dürfen ausländische Fahrer keine Startfreigabe mehr bekommen – und ohne Wertungspunkte ergibt ein IDM-Lauf für sie keinen Sinn. "Rennen ohne ausländische Piloten in Schleiz zu fahren, widerspricht dem Fairness-

gedanken und dem internationalen Charakter unserer Serie", sagt Serienmanager Normann Broy von der Motor Presse Stuttgart, zu der auch PS gehört. Monatelang versuchten IDM und DMSB die Entscheidung zu kippen, ohne Erfolg. Selbst die zahlreichen Sicherheitsupdates am Traditionskurs änderten nichts. Bitter für Schleiz, das mit seiner einmaligen Atmosphäre, treuen Fans und unermüdlichen Helfern über Jahre ein Highlight war. "Hier zu fahren war für alle immer etwas Besonderes", so Broy.

TUNNELEFFEKT UND KNACKI-AKTION

Nicht schlecht staunte ein Brite, als ihn die Schweizer Polizei an der Nordrampe des 17 Kilometer langen Gotthardtunnels rauszog und massiv zur Kasse bat. Über Sicherheitssysteme beobachtete ihn die Staatsmacht, wie er mit seinem Bike in der Röhre trotz Überholverbots an 45 Autos und zwei Lkws vorbeizog. Machte insgesamt 47 Verstöße à 250 Franken, umgerechnet also knapp 13 000 Euro. Außerdem verhängten die Eidgenossen ein lebenslanges Fahrverbot in Helvetia, weil er offenbar in "ungeeig-

netem Zustand" (Alkohol, Medikamente oder Drogen) unterwegs war. Kühn auch die Aktion, die ein GSX-R 1000-Pilot ritt. Mit 270 Sachen und nur locker bekleidet auf dem Highway unterwegs, wurde eine zivile Autobahnstreife auf ihn aufmerksam. Sie folgte dem eiligen Kradtreiber von der A57 auf die A46 Richtung Heinsberg/NRW und hielten ihn an. Ergebnis der Kontrolle: gefälschtes Kennzeichen (gehört zu einem Mazda), kein Führerschein und erst seit zwei Stunden auf Freigang vom Knast.



Das Staatsauge linst mit, Überholen im Gotthardtunnel ist keine gute Idee (Beispielfoto)

<mark>... Und zum</mark> dritten!

Versteigert. Zwei prominente Hondas der im Jahr 2000 bei einem Rennen in Estland verstorbenen TT-Legende Joey Dunlop kamen im Oktober unter den Hammer: die unter den Modellcodes bekannte RC 30 (Foto) und RC 45. Mit Erstgenannter gewann Dunlop 1988 die Rennen der Formel-1- und Senior-TT auf der Isle of Man, mit der RC 45 siegte er 1999 beim Ulster Grand Prix. Die RC 30 erzielte umge-

beim Ulster Grand Prix. Die RC 30 erzielte umgerechnet rund 151 300 Euro, die RC 45 ca. 105 300 Euro.

Hammer: Joey Dunlops Honda
VFR 750 R, Modellcode RC 30





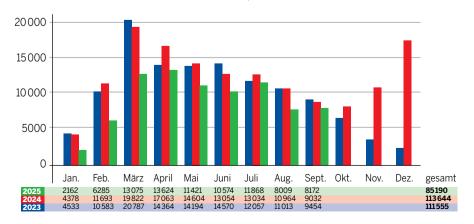
DIGITALO

Reform der Führerscheinregeln. Im Oktober hat das EU-Parlament den digitalen Führerschein fürs Handy beschlossen, das bisherige analoge Kartenformat soll aber weiterhin gelten. Folgenreich indes der Beschluss, wonach der Entzug der Fahrerlaubnis in einem EU-Land auch in den anderen Mitgliedstaaten gilt. Heißt: Wer z. B. in Deutschland die Pappe abgeben muss, darf auch in den angeschlossenen Staaten nicht fahren. Das Umsetzen in nationales Recht kann dauern: Bis zu drei Jahre beim Fahrverbot, der Digitalo-Schein kommt frühestens 2029.

MARKT & MÄCHTE

Neuzulassungen. Man musste kein Prophet sein, um vorherzusagen, dass die Zulassungen von Neufahrzeugen 2025 bescheidener ausfallen würden als im Vorjahr. Besonders in den letzten beiden Monaten 2024 (rote Balken) stiegen die Zahlen entgegen normaler Zeiten massiv an. Grund waren Abverkäufe bzw. Tageszulassungen von nicht nach Euro 5+homologierten Modellen. Berücksichtigt man

die Zahlen von Januar bis September, wurden dieses Jahr (grün) 85 190 neue Bikes über 125 Kubik zugelassen, ein Minus von 25,04 Prozent gegenüber dem Vorjahr (113 644 Maschinen) und minus 23,63 Prozent gegenüber 2023 (blau, 111 555 Bikes). Ein Trend, der sich bis Ende des Jahres fortsetzen dürfte. Im Gegensatz zu allen anderen Segmenten legten Sportler/Supersportler um 0,4 Prozent zu – nice!



Quick & dirty

++ Bridgestone-Slicks ++
Nach rund zwölf Jahren VO2Slicks bringt Bridgestone
2026 den VO3 unters Hobbyracing-Volk. Neue Mischungen
und mehr Aufstandsfläche
sollen die Rundenzeiten
deutlich verbessern. Neu ist
die zusätzliche Mischung
"Sprint", die die Zeiten im Vergleich zum Klassiker "Soft"
noch weiter reduzieren sollen.

++ Kein Pickerl mehr ++
Spätestens ab dem 1. Februar
2027 müssen sich Motorradund Autofahrer umstellen.
Statt einer Klebevignette am
Fahrzeug wird künftig das
Kennzeichen für die Maut in
Österreich erfasst. Beim Kauf,
online oder an Verkaufsstellen, wird das Nummernschild
registriert. Bei Kontrollen
erfolgt der Nachweis automatisch durch Kamerasysteme.

++ Neuer LSL-Besitzer ++
Erst 2018 hat der Gründer
und LSL-Besitzer Jochen
Schmitz-Linkweiler seine
Zubehörteilefirma an Paaschburg & Wunderlich verhökert.
Nun verkaufen die Hanseaten
LSL ihrerseits weiter an den
Zubehörspezialisten Alpha
Technik in Bayern.

++ GASGAS verlegt ++
GasGas-Eigentümer KTM
verlegt die Produktion von
Spanien ins Stammwerk nach
Österreich. Zwar bleibt der
spanische Standort erhalten,
in der Produktion sind allerdings 20 Stellen betroffen.
KTM erhofft sich von der Neuregelung Synergien in den
Bereichen Produktion, Logistik, Qualitätssicherung und
Markenführung.



Im Interview: Gottfried Neumeister, neuer CEO bei KTM.

PS: Die jüngste KTM-Vergangenheit war turbulent, wie sind die Verhältnisse jetzt? Gottfried Neumeister: Noch hat sich an den Eigentumsverhältnissen nichts geändert, weil wir auf die regulatorischen Freigaben warten. Sobald diese vorliegen, wird Bajaj 100 Prozent der Anteile von Stefan Pierer übernehmen. Die Pierer AG, an der Bajaj bereits beteiligt ist, hält 75 Prozent Anteile an KTM. Nach Zustimmung aller Behörden, wovon ich noch in diesem Kalenderjahr ausgehe, wird KTM zu 75 Prozent Bajaj gehören. PS: Sie haben bereits strukturell viele Weichen bei KTM gestellt und ein eigenes Team im Vorstand aufgebaut. G N: Ja, und ich bin noch weiter dabei, das neue Führungsteam aufzubauen. Es ist ganz klar, KTM soll eigenständig bleiben, mit eigenständigem Management. PS: Rund um KTM gab es ein Konglomerat aus Zulieferern und Dienstleistern, die teilweise in den Insolvenzstrudel gerieten. Wie hat sich KTM hier sortiert? G N: In Sachen Firmengeflecht lautet die große Headline Simplifizierung und Fokussierung. Für KTM heißt das, Fokussierung auf den Motorradmarkt und nicht etwa, auch im Fahrradmarkt aktiv zu sein. Wenn wir dann auf den Motorradmarkt schauen, gilt auch hier Simplifizierung. Wir haben uns von MV Agusta getrennt. Das X-Bow-Projekt werden wir auch beenden. [...] Wir werden strukturell und gesellschaftsrechtlich in Zukunft viel schlanker sein. Auch da ist der Prozess noch nicht abgeschlossen. Unser Ziel ist eine leistungsstarke Gesellschaft. **PS:** Was ist mit den anderen Marken? G N: Den Vertrieb für CFMoto haben wir aufgegeben. Aber wir haben eine hervorragende Partnerschaft mit CFMoto, unser Joint Venture in China besteht schon seit elf Jahren, wo wir die 790-Modelle

produzieren. Unsere Vertriebler hatten

"ICH WILL KTM WIEDER ZU EINER DER BESTEN MOTORRADMARKEN DER WELT MACHEN"

MV Agusta, CFMoto, GasGas, Husqvarna und KTM. Das waren in der Spitze 52 unterschiedliche Kampagnen. Fast unmöglich, da den Fokus zu behalten. Jetzt sind die Sparte Fahrrad, MV Agusta, X-Bow und CFMoto weg, es bleiben KTM, Gas-Gas und Husqvarna – wobei wir uns ganz klar auf KTM fokussieren. Was aber nicht heißt, dass wir die anderen beiden aufgeben. Beide bleiben im Konzern, allerdings wird es auch hier Änderungen geben. Man kann sich das als Analyse anschauen, was durch die Hinzunahme der jeweiligen Marke passiert ist: Kannibalisierung. Haben wir es tatsächlich geschafft, eine Differenzierung für den Kunden hinzubringen? Nur weil ich etwas günstiger anbiete und beispielsweise eine unpolierte Felge verbaue, die auch noch billig ausschaut, ist das Produkt nicht wirklich günstiger. Stattdessen habe ich ein schlechteres Produkt – das ist für mich keine Differenzierung. [...] Abseits der reinen Wettbewerbsmotorräder muss ich für jedes Modell eine Homologation machen, ich muss Prüfstands- und Testfahrten machen, ich muss die Teile vorhalten. Ich habe etliche Teilenummern und das Lager dazu, das über zehn Jahre für jedes dieser Modelle auch Ersatzteile haben muss. Damit ist immenses Kapital gebunden. Aufwand und Outcome müssen hier näher zusammengeführt werden. Damit werden wir sehr viele Entwicklungskosten, Vorhaltekosten für Ersatzteile und so weiter sparen. Das wird sowohl im Offroad-Bereich wie auch bei den Straßenmodellen passieren. Von der 125 bis zur 1390, das bleibt. Das müssen wir über alle Marken hinweg machen aber nicht in der vollen Breite. Es wird darum gehen, nicht mit allen drei Marken in allen Segmenten aufgestellt zu sein. aber jede der drei Marken wird sicher Teil unserer Gruppe bleiben. Man muss den wahren Markenkern herausarbeiten und schauen, wen man damit anspricht. [...] Wir müssen je Modell genau die richtigen Märkte identifizieren. Ich muss also das richtige Produkt bringen, wie es sich der Kunde wünscht. Ich muss mit dem richtigen Produkt, mit der richtigen Innovation wieder einen Fuß in die Tür bekommen

und mir ein Stück vom Kuchen holen. **PS:** Wie positioniert man die Marken? **G N:** Ich kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht allzu viel preisgeben, aber wir haben einen klaren Plan erarbeitet. Wir nennen das "structure follows strategy". Ich muss den Konzern entsprechend aufstellen und auf dieses Ziel ausrichten. Es wird nicht jede Marke in der vollen Breite agieren. Und vielleicht auch eben in einem deutlich kleineren Umfang. Der Fokus liegt auf KTM – mehr denn je. **PS:** KTM steht für ein polarisierendes Design. Man erkennt eine KTM sofort mag es oder nicht. Das hat mit der engen Verbindung zu Kiska Design zu tun. Gibt es Überlegungen, etwa die anderen Marken hier anderen anzuvertrauen? **G N:** Gerald Kiska und sein Team haben einen unglaublichen Job gemacht. Ihnen ist es zu verdanken, dass KTM so ein klares und scharfes Profil hat. Auch, wenn man mit einem Partner sehr eng und sehr lange zusammenarbeitet, kann man es zulassen, auch mal Input von außen zu holen. [...] Einfach, um wieder neue Ideen und frisches Blut reinzubekommen. Ich bin fest davon überzeugt, dass das Setup der vergangenen Jahre kein zukunftsträchtiges ist, weil für mich Design, Produktentwicklung und vor allem strategische Produktentwicklung Dinge sind, die ganz klar unter dem Dach von KTM verankert sein müssen. Wir sind schon dabei, ein eigenes Designcenter aufzubauen. Was aber umgekehrt nicht heißt, dass wir nicht gerne, auch mit Kiska weiter zusammenarbeiten werden. vielleicht in einer anderen Form. **PS:** Ihr Vorgänger Stefan Pierer war ein sehr meinungsstarker Mensch, auch was Motorräder angeht. Er war sehr nah dran an der Entwicklung und den Entscheidungen, in welche Richtung man entwickelt. Wie nah sind Sie dran? **G N:** Es gibt keinen anderen Weg als eine

nen, sondern auch dabei zu sein. Das hat nichts mit Mikromanagement zu tun. Das ist einfach das, womit wir unser Geld verdienen: unsere Produkte. Das kann man nicht delegieren. Ich sehe es daher als meine absolute Verantwortung, in all

Sache von der Pike auf nicht nur zu ler-

diese Prozesse involviert zu sein. Ich kann Ihnen sagen, dass ich zur neuen Six Days und den neuen Hardenduros meinen Input gegeben habe. Wobei ich mir immer bewusst bin, dass der Wurm nicht dem Fischer, sondern dem Fisch schmecken muss. Genau das ist nämlich sehr gefährlich, vor allem wenn es um Design geht, dass es zu einer Geschmacksdiskussion wird. Da muss ich in erster Linie zuhören sowie daten- und faktenbasiert dann entscheiden, weil der Markt manche Dinge besser, andere schlechter angenommen hat. Für mich geht es dabei aber auch um Konstanz. Wenn ich mir heute Farbgebung und Formsprache bei einigen Modellen anschaue, dann ist es mitunter schwierig, einen orangenen Faden zu finden. [...] Wir müssen eine klare Sprache auf der einen und auch die Besonderheiten der jeweiligen Modelle auf der anderen Seite herausarbeiten. So wird es für den Kunden wieder nachvollziehbar – da wollen wir hin. Als ich am Anfang selbst auf unsere Homepage geschaut habe, war ich überfordert, mich unter diesen vielen Modellen zurecht zu finden. Das ist nicht kundenfreundlich. PS: Sie haben China als Produktionsstandort der 790er, Indien natürlich mit den Einsteigermotorrädern, und es war immer KTM-Credo: Premium ist Mattighofen. Ist das in der neuen Konstellation weiterhin Strategie? Bajaj-Chef Rajiv Bajaj bezeichnete die Produktion in Europa in einem Interview unlängst als tot. G N: Für mich war das ein provokanter Weckruf an Europa generell. Die Aussage war nicht auf diesen Industriezweig bezogen. Ich kann sagen, dass es ganz klar weiter Ziel bleibt, die Produktion hier in Österreich zu erhalten. Das wird auch von Rahmenbedingungen abhängen, die wir alle nicht beeinflussen können. Aber zum Beispiel die Zweitakt-Offroad-Produktion ist ein so besonderes Produkt. auch was den Markt angeht, bei dem es meines Erachtens keinen Grund gibt, es zu verlagern. Dafür sind auch die Stückzahlen im Verhältnis zum Weltmarkt wirklich homöopathisch gering. **PS:** Also Premiummodelle bleiben? G N: Ja. auch die Premiummodelle wollen wir in Zukunft weiterhin in Österreich produzieren. Grundsätzlich stellen wir uns immer die Frage, was das Beste für

KTM ist. Wir haben zwei Partner, mit de-

nen wir global zusammenarbeiten kön-

nen. Das sollten wir in jedem Fall nutzen. Zudem müssen wir uns – unabhängig von unserer Eigentümerstruktur – als Unternehmen immer fragen, was inhouse, was outgesourced und was in einem anderen Werk für KTM sinnvoller ist. [...] Um also Ihre Frage zu beantworten: Es gibt aktuell keinen Plan, in irgendeiner Weise die Produktionen zu verlagern. **PS:** Wie geht es mit der Preisentwicklung weiter? Kann KTM nach den Rabattaktionen wieder Premiummarke sein? **G N:** Ich will weiterhin der Beste sein. Wenn ich der Beste sein will, dann muss ich mein ganzes Handeln danach ausrichten. Da kann ich keinen Shortcut oder irgendetwas anderes nehmen. Mal in den Kontext externer Entwicklung und Produktion gesetzt: Wenn Asien einen Motor entwickelt, hat er 56 kg. Bei uns hat er 24 kg. Und wenn es um Leistung und um Performance-Teile geht, dann brauche ich leistungsfähige Lieferanten. die nicht aus China oder Indien kommen, die sind hier in der Nähe. Weil ich Qualität liefere, die entscheidend ist, darf ich diese DNA nie verlieren. Ich möchte nicht fünf Jahre hier sein und dann ist KTM nur noch mittelmäßig oder halb so gut wie vorher. Mein Anspruch ist, KTM wieder zu einer der besten Motorradmarken der Welt zu machen, die leistungsfähigsten Motorräder zu einem marktgerechten Preis herzustellen. Ja, wir werden ab und zu Fehler machen, aber das muss mein Anspruch sein. Das will auch der Konzern, und daher ist es gut, in einem System zu stecken, wo ich manche Dinge günstiger bekomme, als ich das heute imstande bin zu tun. [...] Ich darf aber nicht das, wofür ich stehe, in irgendeiner Weise aufgeben. Wir haben irgendwann einmal das Ziel, der Beste sein zu wollen. dem untergeordnet, der Größte sein zu wollen - um ieden Preis. Das wollen wir mit Sicherheit nicht mehr. Die Qualität muss stimmen und wir müssen den Kunden in den Mittelpunkt stellen für hochwertige Produkte zu einem fairen Preis. PS: Es ist eine längerfristige Angelegenheit, beweisen zu können, dass man wieder Qualität erreicht hat? G N: Wenn Sie mal das Vertrauen verspielt haben, dann ist es natürlich schwierig, sich das wieder zu erarbeiten. Bei jedem Vorfall, der irgendwo am Markt aufpoppt, wird man sich erinnern. Dage-

gen anzukämpfen wird die schwierigste

Aufgabe sein. Jetzt kann niemand versprechen, dass uns keine Fehler mehr passieren werden. Die Frage ist aber, wie gehe ich damit um? Wir haben schon eine Reihe von Maßnahmen auch kurzfristiger Natur getroffen, um das zu verbessern. Einerseits haben wir auf der Produktionsseite Abläufe verbessert. Das andere ist, dass wir unsere Garantieleistung freiwillig verlängert haben, vor allem bei den Straßenmodellen ab 690 Kubik auf vier Jahre. Das heißt, dass wir auch selbst an diese Veränderungen glauben, und bei Fehlern, die passiert sind, wir rückwirkend für viele Modelle die Kulanzbereiche angepasst und ausgedehnt haben. Fünf Jahre zurück auf jene Modelle, die davon betroffen waren. Es war uns wichtig, dass wir unseren Kunden Zuversicht geben und wir uns nicht wegducken. Mit den Verfehlungen aus der Vergangenheit wollen wir aufräumen und sie wieder gut machen.

PS: Fährt KTM weiter MotoGP? **G N:** Der Einstieg von Liberty Media wird der MotoGP noch einen weiteren Boost geben. Wir haben in der Formel 1 verfolgen können, was für eine großartige Arbeit sie geleistet haben, welches Zuseherwachstum sie verzeichnen konnten. auch beim Anteil an weiblichen Zusehern. Ich rechne mit vielen Impulsen, die dem Sport guttun werden. Pit Beirer und sein Team haben in einer sehr schwierigen Zeit auf Gehälter verzichtet, sind mit veraltetem Material gestartet, haben trotzdem einen Top-Job gemacht. Zuletzt in Indonesien war Pedro sogar Zweiter und Brad Binder Vierter. In anderen Rennen waren wir dran und haben einfach Pech gehabt. Wir haben auch Geschwindigkeitsrekorde eingefahren. Das ist die Königsklasse, wo wir uns mit allen Top-Herstellern matchen, wo zwei der größten Hersteller auf jeder Rennstrecke mit ihren Fahrern testen dürfen, wir nur an drei ausgewählten Strecken ohne unsere Rennfahrer. In Anbetracht dessen ist die Leistung unglaublich. Wir wollen weiter in der MotoGP bleiben. nicht nur 2026, sondern darüber hinaus. Der 850er-Motor für das Reglement ab 2027 läuft schon auf dem Prüfstand. [...] Wir sind da, um Rennen zu gewinnen. Das muss unser einziger Anspruch sein und es muss sich in der Begeisterungsfähigkeit für die Marke niederschlagen, sonst dürfen wir es nicht machen.

ANGREIFEN 2026

Aus sportlicher Sicht stellt die brandneue Panigale V4 R klar das Highlight der nächsten Saison. Doch es gibt auch unterhalb der absoluten Premiumklasse verheißungsvolles Material zum Spielen.

Text: Volkmar Jacob, Moritz Mäffert, Johannes Müller, Tobias Münchinger; Fotos: Hersteller

DUCATI

it der 2026er-Panigale-V4-R hievt Ducati sein Basis-WM-Superbike aufs nächste Level. Bereits im letzten Heft gingen wir näher auf den Antrieb ein, hier noch mal in Kurzfassung: optimierte Verwirbelung des Gemischs, geänderte Steuerzeiten auslassseitig, leichtere Kolben, kugelstrahlverdichtete Titanpleuel, erhöhte Trägheit der Kurbelwelle. Mit diesen Maßnahmen soll der Punch bei identischer Spitzenleistung von 218 PS um ein paar PS und Nm während nahezu des gesamten Drehzahlbereichs steigen. Mit Racing-Auspuffanlage leistet das Triebwerk stolze 235 PS - mit Ducati Corse-Spezialöl sogar bis zu 238,5 PS. Erstmals kommt ein überarbeitetes Racing-Getriebe mit Neutral-Lock-Funktion zum Einsatz, die das versehentliche Einlegen des Leerlaufs im Rennbetrieb verhindern soll. Durch diese Mechanik muss nun auch der erste Gang nach oben eingelegt werden statt wie bisher nach unten. Dazu geriet die Sekundärübersetzung länger. Fahrwerksseitig übernimmt die R zentrale Elemente der V4/S, darunter die Zweiarmschwinge und der Hauptrahmen mit 40 Prozent weniger Seitensteifigkeit. Die Maßnahmen sollen die Traktion erhöhen und mehr Feedback liefern. Feiner anpassen lässt sich nun die Fahrwerksgeometrie, die Höhe der

Schwingenlagerung ist in vier Stufen einstellbar. Auch die Heckhöhe lässt sich nun über eine in die Umlenkung des Federbeins integrierte Mechanik easy variieren. Ein Highlight aus der MotoGP sind die neu entwickelten "Corner Sidepods". Diese aerodynamischen Bauteile an den unteren Verkleidungsseiten erzeugen bei hoher Geschwindigkeit gezielten Anpressdruck für mehr Stabilität in Highspeed-Kurven. Außerdem generieren vergrößerte Winglets an der Front 25 Prozent mehr Abtrieb. Auch elektronisch hat sich einiges getan. Die neuesten Fahrassistenten, allen voran das optimierte eCBS (elektronisches Kombibremssystem) ermöglicht eine stärkere und präzisere Nutzung der Hinterradbremse in Schräglage. Beim Fahrwerk vertraut Ducati wie zuvor auf Öhlins, ab sofort inklusive des neuesten Lenkungsdämpfers namens SD20. Auch beim Verzögern wurde aufgerüstet. Die Brembo Hypure-Bremssättel in Kombination mit 330-mm-Scheiben versprechen gewohnt hohe Bremskraft bei perfekter Dosierbarkeit. Seit diesem Monat steht die Panigale V4 R beim Freundlichen. Preis: 43990 Euro.

Mit neuem Fahrwerk, geschwungeneren Formen von Tank- und Heckpartie plus neuem Doppelauspuff rollt die **2026er-Ducati-Monster** in ihre insgesamt fünfte Runde seit dem Erstaufschlag 1992. Der für 2025 komplett neu entwickelte V2 mit herkömmlicher statt desmodromischer Ventilsteuerung steckt als nunmehr dritte Leistungsversion in der Monster, wo er





Clever: Statt am
Federbein sitzt die
Höhenverstellung
des Hecks nun direkt
an der Unterseite
des Umlenkhebels.
Vorteile: größerer
Einstellbereich
(32,4 mm statt bisher 13 mm) und
wohl auch bessere
Zugänglichkeit