

Wir machens uns gemütlich im Gestern. Auf dem eiskalten Concours d'Elegance: vier heisse Retrobikes des Jahrgangs 2018.

# RETRO MANIE

— Text: Michael Kutschke — Fotos: Jörg Künste

## Yamaha XSR 900

Die XSR ist kein Retrobike im strengen Sinne. Denn sie bildet die alten Zeiten nicht nach, sondern verbessert sie. Und sie lässt ihren Piloten mit ihrem Mix aus ordentlichem Druck und herrlicher Agilität stilvoll schnell sein.

## Triumph Thruxton

Als Interpretation des Racers Bonneville Thruxton aus den 1960ern avanciert sie dank toller Fahreigenschaften und genialen Motor zum echten Funbike, bei welchem der authentische Look eine sagenhafte Dreingabe ist.

## Kawasaki Z900RS

Der Neuzugang im Retrosegment dürfte eines der bestverkauften Bikes 2018 werden, denn sie ist einfach ein verdammt schöner Töff, welcher der legendären 900 Z1 aus den 1970ern wie aus dem Gesicht geschnitten ist.

## BMW R nineT

Klassik in einer zeitgenössischen Designsprache als Reminiszenz an die legendäre R 90 S aus den 1970ern. Wenn man das Vorbild daneben parkieren würde, wären allerdings kaum Übereinstimmungen zu erkennen.

**Eigentlich hasse ich Sätze**, die mit «eigentlich» beginnen – aber eigentlich hätte dieser Vergleichstest der brandheissen Retrobikes der Saison 2018 in der mediterranen Bergwelt Südfrankreichs, nämlich am Col de l'Espigoulier, über die Bühne gehen sollen. Ein Testrevier bei Marseille, das im Winter beispielsweise auch unsere Journalistenkollegen aus Deutschland und Frankreich nutzen. Wie immer haben wir, inklusive An- und Abreise mit den Motorrädern im Miettransporter, drei Tage für den Test veranschlagt. Doch dieses Jahr ist alles anders. Ein Mittelmeertief macht alle Planungen zunichte. An der Côte schüttet es wie aus Kübeln. Dafür vermeldet die Wetter-App Sonne in Süddeutschland.

Das neue Testrevier liegt nun also plötzlich südlich von Stuttgart. Nun heisst es alles umkrempeln und neu organisieren – uff. Glück gehabt: Jörg Künstle, ein bekannter deutscher Profifotograf, springt spontan ein, um der TÖFF-Testcrew bei der Produktion dieses Vergleichstests von vier populären Motorrädern im Retro-Stil zur Seite zu stehen. Die TÖFF-Testcrew kann also doch noch der Retro manie frönen – wir buchen zwei Übernachtungen in der pittoresken Studentenstadt Tübingen.

#### **Zürich, 14.30 Uhr, sechs Grad**

Es hat Hochnebel, aber es ist trocken. Kneifen gilt also nicht, die 220 Kilometer lange Anreise erfolgt auf Achse. Am Start vier angesagte Kontrahenten des Retro-Segments: Mit dabei die Newcomerin Kawasaki Z900RS und die Triumph Thruxton – beide waschechte Repliken eines jeweils legendären Vorgängermodells. Die BMW R nineT dagegen kokettiert mit einer modern interpretierten Formensprache der guten alten R 90 S. Last, but not least die Yamaha XSR 900. Sie vertritt im Retro-Quartett quasi die Freestyle-Variante. Die XSR projiziert die Yamaha-Familiengeschichte der 70er in eine mo-

derne Formensprache. Und zwar in Anlehnung an die XS 750 von 1976 mit ihrem luftgekühlten Dreizylinder-Reihenmotor. Man findet durchaus Bauteile im Design der 80er: Die gelochten Aluplatten etwa ähneln der Fussrastenanlage der Yamaha RD 350 LC. Der Hooligan-Zweitakter war vor 38 Jahren als 750er-Killer gefürchtet. Ihr Zweizylinder-Zweitakter zettelte ab 6000 Touren wahre Gewaltorgien an.

**Es ist, wie eine Jugendliebe** wieder zu treffen. Wir erinnern uns: Die Kawasaki 900 Z1 war eine Schönheit klassischer Eleganz und Sportlichkeit der 70er. Was waren wir neidisch auf ihre Besitzer. Meistens sass auf dem Soziusplatz auch noch eine heisse Perle. Denn wer so eine Maschine besass, war ein Gewinnertyp. Und auch wer im Jahre 2018 auf die Z900RS setzt, darf als solcher gelten: flacher Sattel, Tropfentank, hoher Chromlenker. Man sitzt genauso chefmässig wie auf dem Original. Es ist ein

erhabenes Gefühl, so wie früher mit aufrechtem Oberkörper und lässig angewinkelten Armen mit der RS durch kurvigtes Revier zu braten. Wunderbar hängt die Kawa am Gas. Die Musik, die der flüssigkeitsgekühlte Vierzylinder dabei macht, ist so vertraut wie Pink Floyds Album «Wish you were here».

Im Kurvenlabyrinth von Thiergarten nach Stetten a.k.M. zeigt sich, dass der Retro-Newcomer Z900RS kaum Wünsche offen lässt.



**Retromanie:** Die faszinierendste Motorrad-Persönlichkeit hat die Triumph Thruxton. Ihr Design-Workout und das der Kawasaki Z900RS zieht die Testcrew samt Publikum bei Tankstopps völlig in ihren Bann. Beide haben, wie ihre Kolleginnen von BMW und Yamaha, nichts Einschüchterendes an sich und werden selbst von Kindern als Sympathieträger wahrgenommen.





Retro, der Gegen-trend zum immer schnelleren und digitalisierten Leben – das Fahrerlebnis mit Retrobikes: Man hat nichts zu beweisen, verabschiedet sich vom allgemeinen Hochrücken und vom Voraus- oder Hinterherhecheln.

Thruxton-Fans verborgen. Was für ein Bike! Auch ihre Instrumentenkonsolle ist ein Hingucker. Die Gläser der Analoguhren sind aber leider nicht optimal entspiegelt. Womit wir, wenn wir schon dabei sind, einmal zu den Cockpits der weiteren Mitbewerber schielen: Bei BMW hat man alles richtig gemacht. Die Uhren und ebenso das LC-Display sind wertig, schön anzusehen und hervorragend ablesbar. Aber das Arrangement des R nineT-Instrumentariums wirkt schon etwas zu nüchtern. Die Yamaha XSR 900 spielt das Thema Retro-Cockpit ganz eigen: In Form eines Digital-Dashboards, verpackt in ein einzelnes Rundinstrument. Das kann man mögen – muss man aber nicht. Definitiv für die Füchse ist hingegen aber die LC-Anzeige: Die blendet den Fahrer

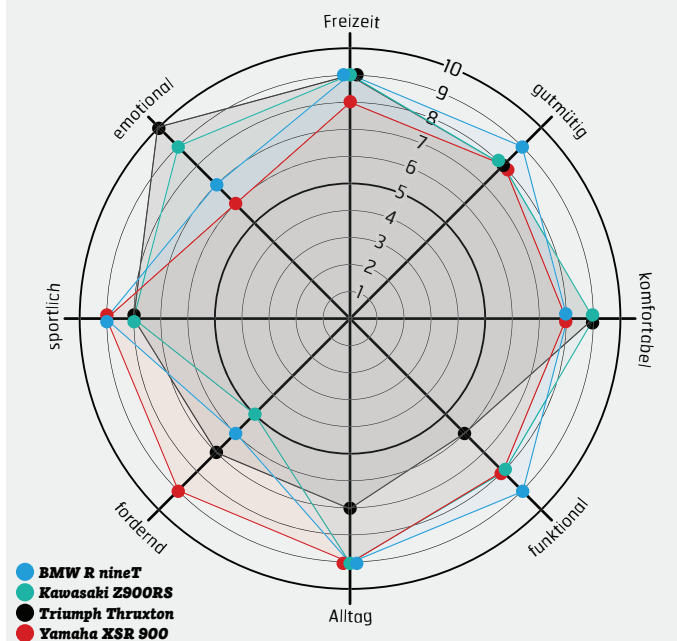
Die «Z» schafft den Zeitsprung in die 70er perfekt, und kann dennoch alles, was ein Topmotorrad Jahrgang 2018 auf der Platte haben muss: Wie im Expressaufzug eilt die Drehzahlmessernadel über das analoge Ziffernblatt. Der Motor lebt, aber ohne störende Vibrationen. Auch ABS und eine zweistufige Traktionskontrolle sind an Bord. Ein Elektronikpaket, mit dem man als Verfechter des minimalistischen Prinzips prima leben kann. Auch hier also grinsende Gesichter bei den Testfahrern. Sucht man das Haar in der Suppe, dann wünschte man sich allerdings eine etwas weniger direkte Gasannahme in unteren Drehzahlbereichen. Was Kawasaki jedoch hinsichtlich Cockpitdesign geleistet hat, ist bemerkenswert. Die Z900RS hat den Brückenschlag in die Moderne auf die brillianteste Art gelöst. Alle Testfahrer schwärmen vom elegant zwischen die wunderschönen Analoguhren integrierten LC-Display. Dasselbe gilt für die Gussräder. Die sind zwar modern, fügen sich aber wunderschön filigran ins Erscheinungsbild.

### Retro ist Tr(i)umph

Gehen wir weiter zur nächsten Augenweide. Auch an der Triumph mag man sich nicht sattsehen: Speichenräder, Lenkerenden-Spiegel, aufsteigende Auspufftüten, Monza-Tankdeckel... Da kriegt man echt die volle Ladung «Great Britain» auf die Netzhaut geknallt: Diese Formensprache... diese Detailverliebtheit der Engländer – man schaue sich nur das Arrangement der Einspritzanlage an, die sich als Vergaser tarnt. Oder die gebürsteten Aluminium-Motordeckel. Und die Thruxton stellt ausserdem die schönste Auspuffanlage zur Schau, denn ein massiger Vorschalldämpfer bleibt dem Auge des

### WELCHE HAT WO DIE NASE VORN? Charakterisierung der Bikes im direkten Vergleich

(Bewertung inklusive allfällig verbautem Zubehör)



# WER SAGT, DASS DU NICHT ALLES HABEN KANNST?



MAL TOURER. MAL CRUISER. MEHR MÖGLICHKEITEN.

Die neue Sport Glide™ – ab Februar bei Deinem H-D® Händler.

Vormerken: Open House am 7. und 8. April 2018!



Die neue Sport Glide™ – überlegen im Handling, leistungsstark in der Motorisierung, hochmodern in der Ausstattung und vielseitig in den Möglichkeiten. Denn Koffer und Verkleidung sind abnehmbar.



ALL FOR FREEDOM  
FREEDOM FOR ALL™

Finde Deinen H-D® Händler:  
[www.harley-davidson.ch](http://www.harley-davidson.ch)





Wer hat das schönste Cockpit im ganzen Land? Optisch dezent gestaltet, wie es zu einem modernen Klassiker gehört, sind bei allen sämtliche heute wichtigen Funktionen bestens integriert (rechts oben: Triumph, Mitte, BMW, unten Yamaha). Die gekonnteste Mischung zwischen Klassik und Moderne bietet Kawasaki (groses Foto). Das Schriftbild der Z-Instrumente entspricht exakt dem historischen Vorbild, selbst der Winkel der Tachonadel in Ruhestellung ist identisch.

**Hier kotzte Goethe...  
Ihr Saisonstart auf der TÖFF-Teststrecke**



«Hier kotzte Goethe.» Der Text auf dem Schild unterhalb eines im ersten Stock befindlichen Fensters in der Tübinger Altstadt sagt alles. Andererseits – was ist jetzt die Pointe? Vielleicht das: Unsere Teststrecke nach Tübingen lohnt sich, auch wenn hierzulande gewöhnlich kein normaler Mensch freiwillig zu den Schwaben geht. Die 440-Kilometer-Rundtour, beginnend in Bülach und endend in Kreuzlingen, hat wirklich viele fahrerische, landschaftliche, kulturelle und kulinarische Höhepunkte für Ihren ganz persönlichen Töff-Saisonstart in petto. Und weil der junge, kotzende Goethe ja eigentlich auch ein ganz pffiffiger Kerl war. Sein schlaues Sprüchlein «Wer sich den Gesetzen nicht beugen will, muss die Gegend verlassen, in denen diese Gesetze gelten» ist doch eine echte Reputation für all jene, die sich auf der heimischen Via sicura nicht so recht wohlfühlen.

**Gratis GPS-Download der TÖFF-Teststrecke:**  
[www.toeff-magazin.ch/hier-kotzte-goethe/](http://www.toeff-magazin.ch/hier-kotzte-goethe/)

bei Nachtfahrten. Hier sollte man sich freilich ins Gedächtnis rufen, dass die XSR 900 im Reigen der Testkandidaten nahezu ein Schnäppchen ist.

**Zurück zur Thruxton:** Gespielt wird ein Roadmovie aus den 1960ern mit dir als Hauptdarsteller. Trotz des angedeuteten Stummel-Lenkers sitzt man selbst als eingepackte Presswurst im Thermokombi total kommod. Auf den kurvigen Landstrassen der Schwäbischen Alb lassen wir die Thruxton von der Leine. Mein lieber Schieber! Die drückt schon aus dem Keller ab wie verrückt. Und das alles bei einem sonoren Bollern, das von vornehmer britischer Zurückhaltung ist. Dieses Motorrad beweist: Es muss nicht zwingend laut sein, um sensationell zu tönen! Exzellente Arbeit haben die Entwickler auch beim präzise schaltbaren Getriebe und der extrem leichtgängigen Kupplung geleistet.

Den geilsten Beat beim Soundcheck im Reigen spielt sie also allemal, da ist sich die TÖFF-Testcrew einig. Und sportliches Cruisen ist das Metier, in dem sie den Meisterbrief bekommt. Denn ihr Motor hat im Vergleich zur Generation vor 2016 einen Quantensprung gemacht. Der einschläfernde, lineare Turbinencharakter ist Vergangenheit, der 1200er-Twin strotzt nur so vor Kraft. Und gottlob haben ihm die Ingenieure in Hinckley auch ein Eigenleben zugestanden: Vibrationen. Aber keine Sorge: Die Nervenenden in Füßen und Fingern vermelden gleichwohl keinerlei Unbehaglichkeit. Dafür spürt man nun endlich, dass dieser attraktive Geselle (der am schönsten designte Motor im Vergleich) zum glaubwürdigen Charakterdarsteller mutiert ist. Und das Fahrwerk? Selbst wenn es ans grobe Hobeln geht, gibt sich die athletisch elegante Britin nie eine Blöße. Gut, das Hinterteil kommt auf der letzten Rille schon mal ins Pumpen. Aber nie ungebührlich. Für mich geht das als Reminiszenz an die vermeintlich guten alten Zeiten durch, wo so manches Fahrwerk noch wackelte



**TUONO V4**  
**QUICKSHIFTER SYSTEM**  
**CORNERING ABS**  
**175 HORSES**

**What  
The  
Fun**

Besuchen Sie uns auf der:



22. bis 25. Februar 2018



DORSODURO 900

SHIVER 900

RSV4 RF

#be a racer



[www.aprilia.ch](http://www.aprilia.ch)



Die Ästhetik von Technik am Beispiel des Triumph-Triebwerks: Motoren, die einst ausschliesslich nach rein technischen Gesichtspunkten von Ingenieuren entwickelt und gebaut wurden, strahlen heute eine unglaubliche Schönheit aus. Die Thruxton ist das einzige Motorrad im Vergleich, welches das Thema Retro konsequent auch beim Design des Motors umsetzt.

wie ein Kuhschwanz. Auch die Bremsen dürften bei ihr etwas vehementer zupacken. Hier bietet die Thruxton-Modellvariante «R» mit hochwertigeren Fahrwerkskomponenten dem gierigen Landstrassenheizer das letzte Quäntchen zum Glück. Ergo: Die Triumph Thruxton 1200 ist ein Retrobike, das nicht täuscht oder nachmacht. Diese britische Komposition ist derart emotionsgeladen, dass es ein unglaublich lässiges Erlebnis ist, mit ihr zu fahren.

### Heritage ... Retro auf Münchner Art

Sportlich, athletisch, drahtig... Am Lenkkopf zeugt das an historische BMW-Motorräder angelehnte und aufgenietete Typenschild von der Liebe der R nineT-Entwickler zur eigenen Geschichte. Wir sind bei der Kandidatin der Kategorie «Nach Retro-Art», der BMW R nineT. Fünf Mitglieder hat die nineT-Familie inzwischen. Neben der günstigen Pure gibt es die Scrambler, die Racer, die Urban G/S und unsere Testmaschine, die R nineT ohne Zusatzbezeichnung. Stylish ist sie, ohne Zweifel. Und eine interessante Basis fürs Customizing, wie zahlreiche sensationelle Umbauten immer wieder beweisen. Mit der legendären R 90 S und ihren kleineren Schwestermodellen R 90/6, R 75/6 und R 60/6 von 1973 bis 1976 hat sie optisch jedoch wenig gemein.

Die R nineT lebt den Mix nach Retro-Art, aus klassischen und modernen Stilelementen des Motorradbaus. Die Reminiscenz an die althergebrachten BMW-Proportionen der 1970er kommt dessen ungeachtet sexy rüber: Unter anderem wegen des luft-/ölkühlten Boxer-Motors, des kompakten Tanks und des schlanken Hecks. Nur ist die BMW in Sachen Design halt langsam nicht mehr so «aufregend», da sie schon lange am Markt ist. Sie wäre gleichwohl das Bike des Retro-Quartetts, das Al

### WAS HEISST HIER RETRO?

Der aktuelle Retro-look ist geprägt von der Zeit zwischen 1950 und 1970. Es gibt im Wesentlichen zwei Varianten, entweder authentisch im Stil der Töff-Design-Ikonen oder als gekonnte Mischung aus Klassik und heutigem Design.



Capone wohl gewählt hätte... aber nicht nur zum Flanieren, sondern für die ganz bösen Sachen, bei denen man ja auch eine gute Figur machen will: «Ba-ba-Banküberfall, das Böse ist immer und überall...». Sie ist der Pitbull für die stylische Landhatz.

Wer auf der R nineT Platz nimmt, dem fällt gleich der tiefe Schwerpunkt des 1200er-Flat-Twin (wie die Engländer zum Boxer sagen) auf. Präzise zerlegt die BMW jede noch so verzwickte Kurvenoperation in bekömmliche Sektionen, und zwar genau auf der anvisierten Linie. Und in den anspruchsvollen S-Kombinationen der L197 nach Stetten a.k.M. spielt die R nineT gnadenlos ihre bauartbedingten Vorteile gegenüber ihren Mitbewerbern aus. Die Retro-BMW fordert wenig Körpereinsatz, selbst bei abrupten Schräglagenwechseln. Auch bei der bayerischen Retro-Interpretation sind also keinerlei Abstriche hinsichtlich der Performance eines sportlichen Up-to-date-Motorrades zu machen: Bremsen, Fahrwerk, alles ist top funktional, wie es sich für einen Töff der Saison 2018 gehört.

### XSR 900: Free-Jazz im Retro-Swing

Sie ist im Grunde eine moderne Kampfmaschine, die einen braveren Look als die MT-09 bieten will. Ihre Fahrleistungen sind beim sportlichen Angasen das Mass aller Dinge im Quartett. Das Ding schiebt in jeder Drehzahl gewaltig. Fakt ist jedenfalls, dass man auf der XSR 900 aus der Euphorie kaum mehr herauskommt, die dieses fulminante Dreizylinder-Arrangement verspricht. Die Gasannahme ist nun endlich genau so sanft, wie wir uns das schon beim 2014er-Modell der Schwester MT-09 gewünscht hätten. Die XSR gibt sich demnach als Wolf im Retro-Schafspelz. Gut für Leute, die überragende Performance nicht zur Schau stellen wollen. Gabel und

## TESTERMEINUNGEN

**MICHAEL «LI» KUTSCHKE**  
«Es gibt keinen Looser, das Feeling zählt»



Leistungsdaten und Technikfakten treten beim Thema Retro in den Hintergrund. Deshalb gibt es in meinen Augen keinen Sieger und erst recht keinen Verlierer. Toll zu fahren sind alle. Und auch Töfffahren wie früher, mit mehr Gefühl und weniger Technik-Schnickschnack, lässt sich mit allen prima. Mir gefallen Retrobikes, die nah am Original sind. Doch ich kann mich weder auf die Kawasaki noch auf die Triumph festlegen. Ginge es nur um Fakten, wäre die Yamaha mein Sieger. Sie hat das beste Preis-Leistungs-Verhältnis fürs eigene Customizing.

**DIMITRI «DIMI» HÜPPI**  
«Ich habe eine eindeutige Siegerin»



Die Triumph ist meine Siegerin. Sie zieht die meisten Blicke auf sich, sie ist das Original unter all den Bikes. Als hätte ihre Produktion nie gestoppt, kommt sie klassisch rüber, erlaubt aber moderne Fahrerlebnisse mit heutiger Performance bei Motor, Fahrwerk und Bremsen. Obwohl: Die Bremsen sind der Punkt, der verbesserungswürdig ist. Hier bietet wohl die R wie beim Fahrwerk auch noch mehr. Ansonsten aber schön gemacht und überdies auch über lange Strecken bequem zu fahren. Ein Motorrad, für das es eigentlich gar keine Erklärung braucht.

**PATRICK «SCHPAT» SCHIFFMANN**  
«Jedes Konzept hat seinen eigenen Reiz»



Geht es vor allem um Authentizität, Look und das Retro-Feeling, gewinnt bei mir die Triumph. Sie ist einfach noch ein Spürchen authentischer als die ebenfalls hervorragende Kawasaki. Dafür ist die Kawa um einiges bequemer und eignet sich so auch für längere Ausfahrten bestens. Yamaha und BMW wählen einen weniger strikten Zugang zum Thema Retro. Die Yamaha ist dabei die klare Preis-Leistungs-Queen und ihr grandioser Dreizylinder ist ja bereits seit der MT-09 allen ein Begriff. Sie tritt allerdings nicht so edel und wertig wie die BMW auf.

**PETER «KATZENSCHRECK» STUDER**  
«Das hätte ich nie so erwartet»



Die Yamaha XSR 900 bietet ein sensationelles Preis-Leistungs-Verhältnis und ist für mich die «bessere» MT-09. Ich mag die Supermoto-Sitzposition auf der MT nicht. Die BMW R nineT ist ein tolles, eigenständiges Motorrad und eine ideale Basis für Umbauten. Und die Kawasaki Z900RS ist aufgrund meiner Jugend-Erinnerungen klar als mein Favorit in diesen Test gestartet. Doch die Truxton hat mich total überrascht. Sie ist einfach noch etwas mehr «retro», noch handlicher und präziser zu fahren und noch detailverliebter verarbeitet als die Kawa.

# YAMAHA Riding Academy

3-tägiger Sportfahrerlehrgang mit Instruktor-coaching auf einer gemieteten oder der eigenen YZF-R1 oder YZF-R6 mit All-Inklusive-Service.

**Valencia** 20. - 22. März  
Circuit Ricardo Tormo

**Brünn** 1. - 3. Juni  
Autodromo Brno (SM Lauf)

**Slovakia Ring** 29. Juni - 1. Juli  
(SM Lauf)

**Dijon** 10. - 12. August  
Circuit Dijon-Prenois (SM Lauf)

**Aragon** 8. - 10. Oktober  
Motorland Aragon



supported by:



Infos + Anmeldung:  
[www.valentinos.ch](http://www.valentinos.ch)

### Leistungen:

- 3-tägiges Rennstreckentraining mit oder ohne Instruktor
- 3-Tages-Miete YZF-R1 oder YZF-R6 inkl. Vollkaskoversicherung (Selbstbehalt CHF 1'000.-), Pirelli-Reifen und Benzin
- Frühstück, Mittagessen, Abendessen, Zwischenverpflegung
- Pirelli Pneu- und Mechanikerservice
- Unfallversicherung

### Kosten:

Miete YZF-R1 CHF 2'950.-, Miete YZF-R6 CHF 2'800.-.  
Mit eigener YZF-R1 oder YZF-R6 CHF 1200.- (exkl. Reifen & Benzin)



**Kawasaki Z900RS**

Preis: ab 12 990 Franken  
Hubraum: 948 cm  
Leistung: 111 PS bei 8500/min  
Drehmoment: 98,5 Nm bei 6500/min  
Gewicht: 215 kg fahrfertig  
Sitzhöhe: 835 mm  
Tankvolumen: 17 l  
Import & Info: [www.kawasaki.ch](http://www.kawasaki.ch)

Reihenvierzylinder-Viertakter, 4 Ventile/Zylinder (DOHC), zweistufige, abschaltbare Traktionskontrolle, Kupplung im Ölbad, 6 Gänge, Endantrieb über Kette. Euro4.

Stahl-Gitterrohrrahmen, USD-Gabel (41 mm, voll einstellbar), Alu-Zweiarm-schwinge mit über Linksystem angesteuertem Zentralfederbein (Basis und Zugstufe einstellbar), vorn Doppelscheibe (300 mm) mit radialen Vierkolben-Monoblocs, hinten Einzelscheibe (250 mm) mit Einkolbenzange. Reifen 120/70-17 und 180/55-17.

- ⊕ Toller Vierzylinder, geniales Design
- ⊕ Sehr handliches Fahrwerk
- ⊕ Tiptop ablesbare Rundinstrumente

- ⊖ Etwas zu direkte Gasannahme
- ⊖ Emotionalität Vierzylinder

230 km/h

3,5 s

4,0 s

5,3 l

**Helm:** IXS HX 70 Carbon, 239.–, [www.ixs.com](http://www.ixs.com)  
**Jacke:** iXS Flagstaff, 389.–,  
**Hose:** iXS Cassidy II, 339.–, [www.ixs.com](http://www.ixs.com)

**BMW R nineT**

Preis: ab 16 400 Franken  
Hubraum: 1170 ccm  
Leistung: 110 PS bei 7750/min  
Drehmoment: 116 Nm bei 6000/min  
Gewicht: 221 kg fahrfertig  
Sitzhöhe: 850 mm  
Tankvolumen: 17 l  
Import & Info: [www.bmw-motorrad.ch](http://www.bmw-motorrad.ch)

Luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakter-Boxermotor, 4 radiale Ventile/Zylinder, Trockenkupplung, 6 Gänge, Endantrieb über Kardan, Euro4.

Stahl-Gitterrohrrahmen, USD-Gabel (46 mm, nicht einstellbar), Einarmschwinge mit gekapseltem Kardan und Zentralfederbein mit verstellbarer Federvorspannung, vorn Doppelscheibe (320 mm) mit radial verschraubten Vierkolbenzangen, hinten Einzelscheibe (265 mm) mit Doppelzange. Reifen 120/70-19 und 180/55-17.

- ⊕ Druckvoller Motor, tiefer Schwerpunkt
- ⊕ Feine Gasannahme, tolles Fahrwerk
- ⊕ Sportlich-harmonisches Touringkonzept

- ⊖ Sehr spitzer Kniewinkel
- ⊖ Optik Stellmotor Auspuffklappe

217 km/h

3,3 s

3,3 s

5,3 l

**Helm:** Arai Freeway, 469.–, [www.redpointgear.ch](http://www.redpointgear.ch)  
**Unterhose:** Schiesser Doppelingriff, 15.–,  
**Hose:** John Doe Kamikaze Cargo 298.–, [www.bikers-heaven.ch](http://www.bikers-heaven.ch)

**Triumph Thruxton 1200**

Preis: ab 13 900 Franken  
Hubraum: 1200 ccm  
Leistung: 97 PS bei 6750/min  
Drehmoment: 112 Nm bei 4950/min  
Gewicht: 220 kg fahrfertig  
Sitzhöhe: 810 mm  
Tankvolumen: 14,5 l  
Import & Info: [www.triumphmotorcycles.ch](http://www.triumphmotorcycles.ch)

Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder-Viertakter, 4 Ventile/Zylinder, Nasskupplung, 6 Gänge, Endantrieb über Kette, Euro4.

Stahl-Zentralrohrrahmen, Telegabel (41 mm, nicht einstellbar), Zweiarm-schwinge mit Stereofederbeinen (Federbasis einstellbar), vorn Doppelscheibe (310 mm) Doppelkolben-Schwimmsattel, hinten Einzelscheibe (255 mm) mit Doppelkolben-Schwimmsattel. Reifen 120/70-17 und 160/60-17.

- ⊕ Druckvoller und umgänglicher Twin
- ⊕ Fahrwerk und Ergonomie top
- ⊕ Grandioses, detailverliebtes Design

- ⊖ Spiegelungen in den Rundinstrumenten
- ⊖ Knieschluss (sehr schmaler Tank)

217 km/h

3,5 s

3,9 s

4,6 l

**Helm:** Momo Cruiser S, 329.–, [www.mototrend.ch](http://www.mototrend.ch)  
**Hose:** iXS Cassidy II, 339.–, [www.ixs.com](http://www.ixs.com)  
**Stiefel:** Vanucci VTB 12, 229,95.–, [www.louis.de](http://www.louis.de)

**Yamaha XSR 900**

Preis: ab 9990 Franken  
Hubraum: 847 ccm  
Leistung: 115 PS bei 10 000/min  
Drehmoment: 87,5 Nm bei 8500/min  
Gewicht: 195 kg fahrfertig  
Sitzhöhe: 830 mm  
Tankvolumen: 14 l  
Import & Info: [www.yamaha-motor.ch](http://www.yamaha-motor.ch)

Flüssigkeitsgekühlter Reihendreizylinder-Viertakter, 4 Ventile/Zylinder (DOHC), Nasskupplung, 6 Gänge, Endantrieb über Kette, Euro4.

Aludruckguss-Brückenrahmen, USD-Gabel (41 mm; Druck- und Zugstufe einstellbar), Aluguss-Zweiarm-schwinge, Zentralfederbein mit Hebelanlenkung (Vorspannung und Zugstufe einstellbar), vorn Doppelscheibe (298 mm) mit Vierkolbenzangen, hinten Scheibe (245 mm) mit Einkolben-sattel. Reifen 120/70-17 und 180/55-17.

- ⊕ Triple mit Druck und Power ohne Ende
- ⊕ Bestes Preis-Leistungs-Verhältnis
- ⊕ Strassenräuber im Schafspelz

- ⊖ Design Auspuffanlage (Sammler)
- ⊖ LC-Display, grobe ABS-Regelung

210 km/h

3,4 s

3,3 s

4,6 l

**Helm:** Premier Vintage Carbon, 419.–, [www.freidigmotoactive.ch](http://www.freidigmotoactive.ch)  
**Jacke:** Büse Bol d'Or, 399.–, [www.freidigmotoactive.ch](http://www.freidigmotoactive.ch)  
**Hose:** Moto-11 Kevlar Jeans, 209.–, [www.freidigmotoactive.ch](http://www.freidigmotoactive.ch)

<b>MOTOR</b>
<b>FAHRWERK</b>
<b>GEFÄLLT UNS</b>
<b>GEFÄLLT UNS WENIGER</b>
<b>MESSWERTE</b>
Topspeed
Beschleunigung 0–100 km/h
Durchzug 60–100 km/h
Testverbrauch/100 km
Sportlich gefahren auf der kurvenreichen Landstrasse
<b>BEKLEIDUNG TESTFAHRER</b>

Federbein sind sportlich-touristisch komfortabel und nicht wie bei der MT-09 sportlich hart konfiguriert. Beim «Public Viewing» an Tankstellen und gut besuchten Spots steht sie freilich meist im Schatten der Mitbewerber. Anders als beispielsweise die Kawasaki Z900RS bekommt man mit der XSR nirgendwo stehende Ovationen. Sie ist auch für eine ganz andere Zielgruppe gedacht, nämlich die Biker unter uns, die einen perfekt funktionierenden Töff im Retro-Stil und gutem Preis-Leistungs-Verhältnis fürs Customizing suchen: Das Bike, der Parkplatz vor dem Café und das selbst entworfene Retro-Gesamtkunstwerk im Mittelpunkt – so ticken XSR-Fahrer. Nun zu sagen, eine XSR 900 von der Stange mache optisch wenig her, wäre am Thema vorbei. Man sollte sich klar machen, dass Yamaha jede Menge Customizing-Zubehör anbietet und die XSR fast zum Schnäppchenpreis zu haben ist.

**Nachdem die Fotoproduktion** inklusive Nacht-Shooting am Tübinger Tor im Herzen der quirligen Grossstadt Reutlingen im Kasten ist, machen wir uns sofort auf der vierspürigen B28 auf den Weg nach Tübingen. Schade eigentlich, denn die Stadt hat ein ganz anderes Flair als die Studentenstadt Tübingen. Reutlingen wurde sehr früh industrialisiert und hat damit eine ähnliche Historie wie die Stadt Uster (ZH) in der Schweiz. Doch zu gross sind die Verlockungen einer heissen Dusche nach diesem eiskalten Tag. Und zum Z'nacht wartet ein feiner schwäbischer Zwiebelrostbraten mit handgeschabten Spätzle und leckeres Bier. Die urchige Beiz im windschiefen Fachwerkhäus passt perfekt zu unse-

Retro heisst: traditionelle und neue Werte harmonisch in Einklang bringen.



rem Retromanie-Trip. Und es ist schon ein Vergnügen, den Kollegen einmal die Schokoladenseite seines Migrationshintergrundes zu zeigen.

**Am nächsten Morgen** starten wir um 10 Uhr vor dem Hotel Domizil. Es geht zurück nach Zürich. Es warten eisige Temperaturen, traumhafte Töfistrecken ohne Verkehr und umwerfende Winterkulissen. Das dampfende Flüsschen Lauter inmitten weiss gefrorener Wiesen ist nur eines von vielen surreal erscheinenden Motiven hinter der Motorradbrille.

Zwiefalten, Sigmaringen, Donautal... Eiswarnung im Kawasaki-Cockpit. Egal. Schon längst sind wir dem Augenblick verfallen: Die bildschöne Triumph zerteilt als beweglicher Farbtupfer die zarten Nebelschwaden. Die Krümmer der Kawasaki blitzen im Sonnenlicht mit den Eiskristallen um die Wette.

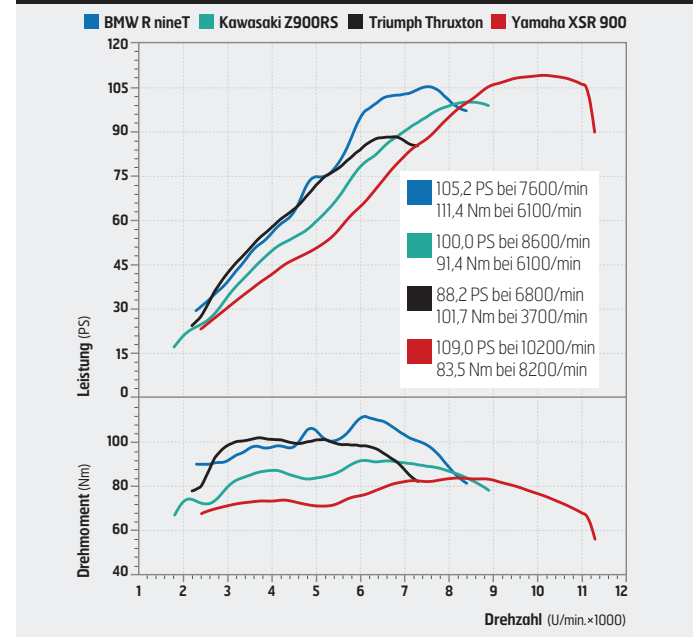
Stockach, Thayngen... Zürich: Am Ende dieser Winterausfahrt erweisen sich alle vier Retro-Interpretationen als geniale Spassmaschinen. Geht es um die Show, heissen die Sieger Kawasaki Z900RS und Triumph Thruxton. In welcher Reihenfolge, kann jeder mit sich selbst abmachen. Rang drei belegt die R nineT. In puncto «sportlicher Fahrspass» schiebt sich aber überraschenderweise der günstigste Töff im Reigen, die heisspörnige XSR 900, nach vorne.

Epilog: Ideell kommt der gefährlichste BMW-Gegner nun von Kawasaki. Daumen hoch für die neue Z900RS. Optisch wie technisch ist sie ein toller Wurf. Letztlich hat freilich jedes Konzept seinen ganz eigenen Reiz: Kawasaki oder Triumph Thruxton fahren ist ein probates Mittel, sich als Teil von Geschichte oder Tradition zu fühlen. Die Yamaha steht für explosive Action im 80er-Stil und ist wie die BMW R nineT ein ultimatives Customizing-Objekt. ■

**Fazit:**

Vier wunderschöne Motorräder, die alle mit klassischer Optik glänzen, sehr gut fahren und doch ziemlich verschieden sind. Das hochwertigste Finish bietet die Triumph. Die Kawasaki sorgt bei jedem Stopp für das meiste Aufsehen, die BMW wirkt wertig wie aus einer Manufaktur. Und Yamaha bringt mit der XSR 900 den Mut auf, zu sagen: Jeder Fahrer will sein Motorrad personalisieren und wir liefern die Retro-Basis dafür.

**LEISTUNG UND DREHMOMENT AM HINTERRAD**  
Gemessen auf genormtem Dynojet-Prüfstand



SIMPLE. PROGRESSIVE.



# A RETURN TO MOTORCYCLING

**ES GIBT VIELE KLISCHEES IN DER MOTORRADSZENE.** Einige entsprechen der Wahrheit, andere könnten ihr nicht ferner sein. So oder so, die Husqvarna VITPILEN 701 ist viel mehr als nur ein Klischee. Sie ist die progressive Rückkehr zu wahren Motorradfahren – nicht nur um sich fortzubewegen, sondern um sich bewegen zu lassen.

