

# PS

sport  
motorrad  
magazin

## Supertest

Ducati  
Panigale V4 S



## EICMA

Neues für  
2026

## Premiere

Rennboxer:  
BMW  
R 1250 M

## Sport

Straßenkönig  
Joey Dunlop  
im Portrait

**Voll im Saft:**  
neue Kawasaki  
Z 1100 SE



## IDM-Sportbikes:

Triumph Daytona 660, Aprilia  
RS 660, Yamaha R7 gefahren



- Ducati  
Panigale V2 S
- Honda  
CBR 600 RR
- Kawasaki  
Ninja ZX-6R
- KTM  
990 RC R
- Yamaha  
R9

# Straßen Super Sport

Next-Generation-  
Supersportler im  
echten Leben

**1+2/2026**

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](https://ps-online.de)





READY  
TO RACE

# 990 DUKE R

**REAL AND RAW,  
NO BULLSHIT.**

MEHR INFO:

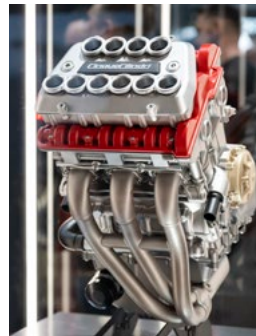


Gezeigte Fahrscenen bitte nicht nachstellen, Schutzkleidung tragen und die geltenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten!  
Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details von den Serienmodellen abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

**KTM**

## HOHE „QUALITÄT“

**Ich kann mich noch gut** an meinen ersten Besuch der EICMA als Journalist erinnern, es war 2014. In den vorderen Hallen die prunkvoll-dominanten Auftritte der etablierten Hersteller aus Japan, Europa und den USA. Motorräder, Bekleidung und Zubehör von langjährig bekannten Marken, aufwendig für die Leitmesse inszeniert. Ganz hinten, fernab vom Schuss, hatte eine Handvoll zum damaligen Zeitpunkt selbst dem Fachpublikum völlig unbekannte Hersteller aus Fernost (sprich: China) Stellung bezogen. In zumeist kleinen Ständen, die irgendwelche Vergasernachbauten, Frästeile oder Radsätze zweifelhafter Qualität feilboten. Oder gleich ganze Motorräder, von denen man damals sicher sein musste, sie nie



auf der Straße zu Gesicht zu bekommen. Es roch streng nach Chemikalien, aber irgendwie auch nach Aufbruch. Diejenigen, die das nicht ignorierten, haben es höchstens belächelt. Gut zehn Jahre später wäre beides töricht.

Wenn man von der diesjährigen EICMA nur eine Erkenntnis mitbringen durfte, wäre es die: Die chinesischen Hersteller kommen genau jetzt mit Macht, um die Etablierten herauszufordern. Klar, zunächst sind das eher einfache Einsteiger- und Alltagsmaschinen. Aber dabei wird es nicht bleiben. Ambitionierte Player wie CFMoto, Voge und Kove, um nur ein paar herauszupicken, schicken sich an, die Hubraum- und Performanceleiter hinaufzuklettern. Man lernt schnell und ist, vorsichtig formuliert, eng in eine übergeordnete staatliche Wirtschaftsstrategie eingebunden. Für uns bedeutet das zweierlei. Als Motorradfahrer können wir

in den kommenden Jahren mit einer gigantischen Welle an Motorrädern aus China rechnen. Die allermeisten davon werden sehr günstig sein.

Man wird sehr genau hinsehen müssen, um die Spreu vom Weizen zu trennen. Es wird auch PS-verdächtige Ware kommen und wenn diese gut fährt, werden auch wir das nicht ignorieren – denn im Test hat Politik

nichts zu suchen. Das ist der eine Punkt. Der andere? Für die westliche Industrie, die europäischen, japanischen und amerikanischen Hersteller von Motorrädern, Bekleidung und Zubehör werden die nächsten Jahre angesichts dieser massiven Herausforderung schicksalhaft. Es wird spannend. Uns als Redaktion interessiert brennend, wie ihr als Leser zu der Frage steht. Sind chinesische Motorräder eine wichtige Bereicherung, oder ein No-Go? Schreibt uns!

Johannes Müller, Redaktionsleiter  
jo@ps-online.de



**Mein Highlight**  
in dieser Ausgabe

**TOBIAS MÜNCHINGER, TEST-REDAKTEUR**

Als Freund alternativer Vollgaswege bleibe ich beim Kübel-Grand-Prix ab Seite 98 hängen. „Kübeln“ beschreibt sportives Motorradfahren mit, sagen wir mal vorsichtig: gut abgehangenen kleinst- und klein-volumigen Maschinen, die vor allem einen herausragenden Vorzug aufweisen – dass sie günstig sind. Nun, man kann sich in alles reinsteigern und am Ende wird ein Sport daraus.





# 54

**Als drittes Superbike muss die Ducati Panigale V4 S im Spezialtest zeigen, was sie draufhat. BMW S 1000 RR- und Aprilia RSV4 Factory-Killer?**

## Motorräder in diesem Heft

- |                                     |                                    |                                 |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| <b>11</b> APRILIA RS 660 FACTORY    | <b>13</b> DUCATI DESERTX           | <b>15</b> NORTON MANX/R         |
| <b>64</b> APRILIA RS 660 WSC NEUSS  | <b>54</b> DUCATI PANIGALE V4 S     | <b>16</b> SUZUKI GSX-R 1000 R   |
| <b>11</b> APRILIA TUONO 660 FACTORY | <b>13</b> HONDA V3R 900            | <b>16</b> SUZUKI SV-7GX         |
| <b>10</b> APRILIA RSV4 FACTORY 1100 | <b>36</b> HONDA CBR 600 RR         | <b>64</b> TRIUMPH DAYTONA 660   |
| <b>11</b> APRILIA TUONO V4 FACTORY  | <b>20</b> HONDA CB 1000 GT         | HERTRAMPF                       |
| <b>11</b> BENELLI TORNADO NAKED     | <b>36</b> KAWASAKI NINJA ZX-6R     | <b>16</b> TVS TANGENT RR        |
| TWIN 550                            | <b>14</b> KAWASAKI NINJA ZX-10R/RR | <b>17</b> YAMAHA R7             |
| <b>12</b> BMW F 450 GS              | <b>30</b> KAWASAKI Z 1100 SE       | <b>64</b> YAMAHA R7 MOTORRADTKE |
| <b>24</b> BMW R 1250 M              | <b>36</b> KTM 990 RC R             | <b>36</b> YAMAHA R9             |
| <b>12</b> CFMOTO V4 SR-RR           | <b>124</b> LAVERDA-BIMOTA LB1      | <b>17</b> YAMAHA XSR 900 GP     |
| <b>13</b> DUCATI HYPERMOTARD V2/SP  | <b>14</b> MV AGUSTA BRUTALE 950    | <b>17</b> ZONTES 703 RR         |
| <b>36</b> DUCATI PANIGALE V2 S      | <b>15</b> NORTON ATLAS/GT          |                                 |





**30** Endlich zurück! Kawas große Zett, neuerdings mit 1100er-Triebwerk



**108** Porträt der TT-Legende, des „King of the Mountain“, Joey Dunlop



**98** Es darf gekübelt werden. Großer Spaß bei minimalem Materialeinsatz

**124** 1200er-Dreizylinder-Laverda im Bimota-Rahmen



## SZENE

- 06 Top-Shot**  
„Pecco“ oder treffender: „Pecho“ Bagnaia nach Rempler im Kies
- 08 News**  
Bagger Racing European Cup, Rennsport-Messe und News
- 10 EICMA-Nachlese**  
Die heißesten 2026er-Sportbikes im großen Überblick

## TEST & TECHNIK

- 20 Premiere**  
Hondas brandneues Crossover-Bike CB 1000 GT im ersten PS-Check
- 24 Premiere**  
So geht Boxer: Tracktest einer nachgeschärften BMW R 1250 R
- 30 Premiere**  
Erstaufschlag von Kawasakis Z 1100 als fein ausgestattete SE-Version
- 36 Vergleichstest**  
Mit der KTM 990 RC R werden die Karten der Next Gen neu gemischt
- 54 Supertest**  
Ducati Panigale V4 S im Track-Härtetest: Bauch- oder Punktlandung?
- 64 TunerGP**  
Aprilia RS 660, Triumph Daytona 660 und Yamaha R7 im IDM-Trimm

## SERVICE

- 18 Produkte**  
Neues Zubehör rund ums Bike inklusive Klamotten für 2026
- 82 Produkt-Vergleichstest**  
Freies Blasen: Neun Akku-Luft-pumpen unter 100 Euro im Check

- 90 Ausprobiert**  
New-Skin-Einteiler, Werkzeugbox

## PITLANE

- 74 Interview**  
IDM-Serienmanager Normann Broy zur ersten Sportbike-Saison
- 92 MOTORRAD action team**  
Die Termine rund ums Sporteln für Rookies und Fortgeschrittene
- 98 Reportage Kübeln**  
Man nehme ein abgehangenes Klein-Eisen und habe mächtig Fun

## SPORT

- 108 Reportage**  
Einer der größten Road Racer aller Zeiten: Porträt Joey Dunlop
- 116 Sport-News**  
Interview Marco Bezzecchi, Toprak auf V4-MotoGP-Yamaha u. a.

## FINISH

- 118 Zonkos Attacke**  
Immer nie am Meer: Der PS-Kultschreiber blauäugig auf Erstreise
- 124 Edelbike**  
Projekt mit internationaler Beteiligung: Laverda-Bimota LB1

## RUBRIKEN

- 76 Markt**
- 80 Leserbrief/Impressum**
- 106 DSK-Nachrichten**
- 130 Vorschau**



Diese Ausgabe gibt es auch digital. Mehr Infos: [www.ps-online.de/ps-epaper](http://www.ps-online.de/ps-epaper)





## AUF ABWEGEN

Foto: Dorna

**MotoGP** Vorn führt Aprilia-Werkspilot Marco Bezzecchi und gewinnt, hinten rauscht Francesco „Pecco“ Bagnaia in den Kies und kippt um. Diese Szene aus Turn vier in der ersten Runde des Valencia-Grand-Prix ist symbolisch für die ganze MotoGP-Saison 2025. Während Bezzecchi in den Kämpfen mit Marc Márquez viel gelernt hat und über die Saison immer stärker wurde, die letzten beiden Grands Prix des Jahres gewann und WM-Dritter wurde, ist der zweifache Weltmeister Bagnaia unter dem Druck seines Teamkollegen völlig zusammengebrochen. Wenn es mal lief, wie in Motegi, zeigte Pecco, dass er noch immer unantastbar sein kann. Aber wenn nicht, dann wirkte er oft wie der tragische Held, der immer zur falschen Zeit am falschen Ort weilte. Ob technische Defekte oder unerklärliche Stürze, es war wie verhext. In Valencia fuhr ihm Johann Zarco ins Heck, schickte ihn in den Kies – wo Bagnaias Albtraum-Saison endete.









Fotos: Arai, BRL Europe, Markus Barth priv., Tyson Jopson, KTM, MotorradRemsportMesse.de, Markus Jahn

## Bagger-Ma(c)ker

### Europäische Schwergewichtsklasse

Was als ungewöhnliche Randerscheinung begann, entwickelt sich immer mehr zu ernsthaftem Wettbewerb. Mittlerweile kennzeichnet hohe sportliche Dichte die Bagger Racing League Europe (BRL), auch immer mehr Hersteller sind vertreten: Neben den amerikanischen Größen Harley und Indian, gern heftig aufgemotzt, mischten Privatiers 2025 auch auf KTM und Ducati mit Super Duke GT beziehungsweise Diavel V2 mit. BMW könnte zukünftig mit der K 1600 werksseitig antreten, so hört man.

Fans feiern das Format bereits jetzt wie ein Festival. Eingebettet in die spanische Meisterschaft, sorgte das BRL-Finale in Jerez für einen regelrechten Zuschaueransturm: Rund 600 Schaulustige reisten hauptsächlich auf Harleys und

Indians an, verwandelten das Fahrerlager zur Partyzone und drehten zum Abschluss eine geführte Runde über die GP-Strecke. PS-Racer Markus Barth fuhr die Serie teils auf Harley mit und beschreibt das Gefühl auf den meist über 250 Kilogramm schweren Boliden als grobes Handwerk mit Suchtfaktor: „wie mit einem Heavy-Metal-Traktor Rennen fahren – heftiges Drehmoment, dafür praktisch kein Grenzbereich – wenn das einschlägt, sind Krater in der Landschaft. Eine irre Show!“ Barth, der in Estoril, Rijeka und Jerez Top-Ten-Ergebnisse einfuhr, schmiedet große Pläne für die Saison 2026 und möchte mit eigenem Team an den Start gehen. Die Rennen gibt es live auf Youtube zu sehen. Noch besser: mal vorbeikommen und mitfeiern. Mehr Infos unter [www.baggereurope.com](http://www.baggereurope.com).

**Markus Barth (rechts) wildert in der Bagger Racing League Europe gemeinsam mit Organisator und SBK-Legende Ruben Xaus (links)**







## BAJAJ ÜBERNIMMT KTM

**Bajaj Auto hat die Mehrheitskontrolle** über die Pierer Mobility AG übernommen und hält nun 74,9 % der Anteile – die Machtverhältnisse rund um KTM, Husqvarna und GasGas verschieben sich damit eindeutig nach Indien. Die im Frühjahr geleistete 800-Millionen-Euro-Investition bildete den Auftakt, nun folgt die strukturelle Neuordnung: Die Pierer Mobility AG soll künftig Bajaj Mobility AG heißen, die Pierer Bajaj AG wird zur Bajaj Auto International Holdings AG. Dazu kommen eine Sitzverlegung und ein verkleinerter Aufsichtsrat. Für KTM beginnt damit ein neues Kapitel: Die jahrzehntelange Führungsära um Stefan Pierer geht zu Ende, die Unternehmensstrategie wird künftig in einem internationalen Verbund gestaltet, dessen Zentrum nicht mehr in Österreich liegt. Was dies für Produktplanung, Fertigung oder Marktauftritt bedeutet, bleibt offen – fest steht lediglich, dass sich die Kräfteverhältnisse innerhalb der Gruppe grundlegend verschoben haben.

## AUF ZUR RENNSPORTMESSE

**Die Motorradrennsportmesse** findet vom 17. bis 18. Januar in der Halle 45 in Mainz statt. Zum Tagesticketpreis von 17,90 Euro erwartet die Besucher auf der MRM ein buntes Programm rund um das Thema (Hobby-) Rennsport. Netzwerken, Infos einholen, sich inspirieren lassen: Gut 70 namhafte Aussteller und Szenegrößen von Krämer Motorcycles über die Internationale Bikepromotion Meisterschaft bis Racefox und Speer Racing tragen auf einer Fläche von knapp 5000 m<sup>2</sup> zum Gelingen bei.



## 2D-CLUBLOGGER

**Data-Recording-Spezialist 2D** hat ein System für den Einstieg in die Welt der Performance-Analyse entwickelt. Der „Clublogger“ wird an den OBD-Stecker (sechs- oder sechzehnpolig) angeschlossen und liefert dadurch zusätzliche Werte wie etwa Drehzahl, Gasgriff- und Drosselklappenstellung, etc. Die Datenübertragung an den Laptop erfolgt bequem mittels impliziertem WLAN. PS checkt das System demnächst näher und berichtet. Preis: 998 Euro, [www.2d-datarecording.com](http://www.2d-datarecording.com).

## ÄRGER UM B196

**Die Verkehrswacht** meldet 59 Prozent mehr Unfälle mit Leichtkrafträdern – und fordert das Aus für den 2020 eingeführten Führerschein B196, mit dem Autofahrer ab 25 Jahren nach einer Prüfung 125er fahren dürfen. Der Industrieverband Motorradkontext: Ohne Relation zu den stark gestiegenen Nutzern seien die Zahlen nicht seriös. Rund 300 000 Menschen in Deutschland wären von einer Abschaffung betroffen – ein massiver Eingriff in die 125er-Mobilität.



## Quick & dirty

### ++ TT-Helm ++

Wie jedes Jahr präsentiert der japanische Traditionshersteller Arai ein spezielles Design als limitierte



Sonderauflage, das sich an Roadracing-Fans der Isle of Man richtet: Der handgefertigte Rennsportler RX-7V Evo IoM TT ist nach ECE 22.06. zertifiziert und technisch mit den übrigen RX-7V-Evo-Modellen vergleichbar. Die TT-Variante kommt ab Mai 2026 in den Handel, preislich liegt sie oberhalb der anderen Dekore bei über 900 Euro.

### ++ Polo insolvent ++

Der Motorradzubehörhändler Polo hat am 18. November 2025 in Deutschland ein Eigenverwaltungs-Insolvenzverfahren beantragt und steht nun unter dem Schutzschirm. Etwa 700 Beschäftigte blieben zunächst bis Januar 2026 gesichert und der Geschäftsbetrieb laufe einschränkungsfrei weiter.

### ++ Nachschlagewerk ++

Frisch gedruckt, behandelt der MOTORRAD-Katalog von A bis Z alle gängigen Zweiradmodelle auf dem Markt: 260 Seiten, 11,90 Euro.





Text: Volkmar Jacob, Jens Kratschmar; Fotos: EICMA, Hersteller, Alexander Schönecker

# ALLES AUF NEU



Bereits in unserer vorherigen Ausgabe zeigten wir spannende sportliche Neuheiten für 2026. Die weltgrößte Motorradmesse enthüllte kürzlich weitere. Die nächste Saison kann kommen!







# APRILIA

**B**ereits für den 2025er-Jahrgang überarbeiten sie in Noale die beiden Superbike-Versionen RSV4/Factory sowie die beiden V4-Tuonos (Standard und Factory). Technisch bleibt 2026 daher sowohl bei den Superbikes als auch bei den (halb-)nackten Ablegern alles beim Alten. **Ausschließlich die Factory-Varianten** sind fürs nächste Modelljahr im Farbenmix Lila/Weiß/Rot erhältlich. Die Farbkombi ist laut den Italienern eine Hommage an die Racebikes der 90er-Jahre. Aktuell ergänzt von Labels, die mit

Pfeilen und Linien Luftströme optisch nachbilden und durch abwechselnd matte und glänzende Oberflächen dreidimensional wirken sollen. Obacht, bei zu langem Hinsehen Gefahr von hypnotischen Zuständen, grins. Gleicher Grafikstyle für die beiden **660er-Factory-Modelle** (RS, Tuono), aber in anderem Grundfarbton: Gelb. Nachdem die Mittelklasse-Tuono Factory bereits seit 2022 die Werkshallen verlässt, bringt Aprilia die RS-Edelversion erst seit 2025 unters Volk. Beide rollen ebenfalls technisch unverändert in die nächste Saison. Man darf gespannt sein, wie der Style ankommt. Er erreicht, O-Ton Aprilia, „einen Grad an Komplexität, der bisher bei einem Serienmotorrad noch nie zu sehen war“. ■

**Neue Farben und Grafiken zieren nur die jeweiligen Factory-Versionen der RSV4/Tuono V4 (große Fotos) und der 660er-Baureihe (RS, Tuono). Technisch rollen alle vier Bikes inklusive ihrer Standard-varianten unverändert Richtung 2026**

# BENELLI

**A**uf Basis des Mittelklasse-Sportlers Tornado 550 schuf Benelli die **Tornado Naked Twin 550**. Befeuert wird das Bike vom selben 554-Kubik-Reihentwin mit 56 PS im Stahl-Gitterrohrrahmen. Die Designsprache mit bullig-aggressivem Tank, den beiden übereinander angebrachten und nach Abblend- und Fernlicht getrennten Scheinwerfern plus der auffällig gestalteten seitlichen Tagfahrlichter sollen die künftige Formen der Sport-Nakeds des Herstellers bestimmen. Hoher, breiter Lenker mit in Handprotektoren integrierten Blinkern, TFT-Display mit Connectivity-Funktion, zwei Fahrmodi und Traktionskontrolle als weitere Features. Irgendwann ab 2026 erhältlich, Preis unklar. ■



**Läutet die Formensprache künftiger Benelli-Sport-Nakeds ein: Tornado Naked Twin 550**



# BMW

**A**uf der EICMA 2024 noch als Concept angekündigt, folgte zur diesjährigen Weltmesse die finale Serienversion der **F 450 GS**. Als Alleinstellungsmerkmal weist der gemeinsam mit dem indischen TVS-Konzern entwickelte Reihen zweizylinder einen Hubzapfenversatz von 135 Grad auf – mit entsprechend unregelmäßigen Zündabständen (225/495 Grad). Weitere Eckdaten: 420 Kubik, 48 PS bei 8750/min, Automatik-Kupplung (optional). Mit vollem 14-Liter-Tank soll die 450er 178 Kilo wiegen, als Rahmen dient eine Gitterrohrkonstruktion. Raddimensionen in 19 Zoll vorn und 17 Zoll hinten stehen für Mischbetrieb auf Straße und Gelände. Erhältlich ab April 2026, Preis ab 7220 Euro. ■



**F 450 GS bildet mit 48 PS den neuen Einstieg in die große BMW GS-Welt**

# CFMOTO

**Die V4 1000 SR-RR als Konzept. Doch die 450 SR zeigte: Aus Vision wird bei CFMoto sehr schnell Serie**

**N**ur ein Konzept und doch so greifbar. Der Motor der **V4 1000 SR-RR** stand 2024 auf der EICMA und versprach 212 PS bei 14.500/min und 114 Nm bei 12.500/min

aus 997 Kubik. Im Superbike 1000 SR RR will CFMoto den V4 auf die Straße bringen und kokettiert im Konzept mit MotoGP-Style und WSBK-Technik. Natürlich übertrieben im Äußeren mit dem GP-Heck und unlogisch mit dem Heckrahmen aus Stahl. Und doch vielversprechend im Inneren: Der V4 steht im Zentrum, trägt den Lenkkopf aus Alu allein und dient als Lager der Schwinge. Fast schon pedantisch für ein Konzept wirkt der Federwegsensord der Schwinge, der sein Widerlager am Motorgehäuse trägt. In Summe bestimmen diese Details zweifellos die kommenden Superbikes von CFMoto. Restzweifel räumt die Geschichte aus. 2021 stand auf der EICMA das ähnlich übertriebene Konzept SR-C21 bei CFMoto. Und 18 Monate später fuhr PS die CFMoto 450 SR. Und nicht nur das: Deren Chassis und Motor bilden heute das Fundament einer ganzen Modellreihe. ■



**Superbike-Konzept mit V4-Triebwerk, aber ohne Verwandtschaft zu Partner KTM**





Heiß: Hym als SP-Variante, 177 Kilo ohne Sprit. An beiden Modellen kommt neu- erdings eine Zweiarm- schwingen zum Einsatz

Als Preview-Version zeigte Ducati die 2026er-DesertX. Befeuert als nunmehr sechstes Bike vom neuen 890er-Motor



# DUCATI

**A**ls Nachfolgerin der Hypermotard 950 stellt Ducati im Frühjahr mit der **Hypermotard V2/SP** wieder zwei Versionen der großen Supermoto in die Schaufenster. In die mittlerweile vierte Generation verpflanzen die Italiener den neuen 890-Kubik-Twin, der bereits vier weitere Modelle in der Mittelklasse antreibt. In der Hym serviert er seine volle Power, vulgo 120 PS. Das Triebwerk steckt in einem neu entwickelten, kompakten und im Vergleich zum Vorgänger steiferen Rahmen, erstmals in Mono-coque-Bauweise mit integrierter Airbox, abgedeckt vom darüberliegenden, 12,5 Liter fassenden Tank. Dadurch will der Hersteller in der SP (Foto) zehn Kilo eingespart haben und deren sieben in der Basis-Hym. Wie gehabt bietet die SP eine höherwertige Ausstattung: Öhlins-Feder- elemente, Schmiederäder, Brembo M50-Brems- sättel, erweiterte elektronische Fahrassistenzen (Launch-Control, Pit-Limiter), Carbonschnitt- chen, leichte Batterie, Speziallackierung. Über Preise schweigt sich Ducati noch aus. Das gilt auch für die neue **DesertX**, im Foto links als Preview-Version mit neuer Formsprache zu sehen. Auch sie bekommt den neuen Motor, der im Offroad-Bike 110 PS leisten soll. Neu ist auch eine Umlenkung des Federbeins, bisher wurde es direkt an der Schwingen angelenkt. Insgesamt verspricht Ducati eine höhere Geländeperfor- mance, auch das Gewicht wollen die Italiener reduziert haben: 206 Kilo ohne Sprit. ■

# HONDA

**A**ls ein EICMA-Highlight zeigte Honda erst- mals den **V3R 900-Prototyp** mit elek- trischem Kompressor. Das Konzept ver- bindet einen neu entwickelten 75-Grad-V3-Motor mit 900 Kubik und einem weltweit erstmals ein- gesetzten E-Kompressor, der schon bei niedrigen Drehzahlen satten Schub liefern soll – mit der Power eines 1200ers, aber geringerem Sprit- verbrauch. Entwickelt nach dem Slogan „Non- Rail Roller Coaster“ (etwa: „schienenlose Achter- bahn“), soll die VR3 prickelnde Dynamik bei gleichzeitig souveränem Fahrgefühl bieten. Zu Leistungsdaten äußerte sich der Hersteller indes nicht. Auffällig sind die asymmetrischen Seiten- verkleidungen, außerdem platzierte Honda am Tank ein neues Flügelemblem, das nach und nach alle Topmodelle zieren soll. Möglicherweise bereits 2026 im Handel, Preis noch offen. ■



Zukunft schon heute: Honda-Prototyp mit 900-Kubik-V3-E-Kompressormotor