



Ich habe es Dreiwettertaft zu verdanken, dass ich von der Familie noch nicht verstoßen wurde. Und meinem Büro. Seit einer Woche schlafe ich dort. Meine Mädls daheim wollen wirklich, dass ich zum Frisör geh.

Lost, Familiengewaltopfer

Der Kamillentee von Tante Trude hilft auch nichts. Kann sich das Adriatief jetzt bitte endlich schleichen?

Dreitakter, erfolgloser Meteorologieoptimist

Mädls, was soll das? Bleiben wir bei der Sache. 24.000 Flocken und 0 Kilometer. Wir machen es trotzdem wie immer. Voll am Stift.

Berzerk, klarer Chefanweiser

Leute, das ist ein ganz normaler Einsatz. Was macht ihr Memmen denn, wenn die OMV brennt? Heimgehn und flännen?



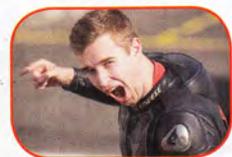
Kurt Cuba-in, Feuerwehrmann

Gibt's eine blödere Kopfbedeckung, als diese? Es hat schon einen Grund, warum Bachelors nicht ernst genommen werden.



Majohr de Ohr, anatomisch begünstigter Hutfixör

Egal welches Wetter. Für meine Generation sind das alles Welteisen. Da braucht man nicht viel verstehn von.



TomTour, verlustig der Heimatsprache

spritziger Drehfreudigkeit sogar sehr bedienungsfreundlich. Als hätten die nie etwas anderes gebaut. Und genau dieser Eindruck zieht sich durch das gesamte Radl. Leichte Lenkgier bei niedrigen Geschwindigkeiten. Im weiteren Freiland absolut stabil. Auch die 320mm-Einzelscheibe verzögert mehr als brauchbar. Besonders hervorheben sollte man die serienmäßige Anti-Hopping-Kupplung. Das ist in dieser Preisklasse nicht selbstverständlich, garantiert aber einen absolut entspannten Kurveneingang. Optisch ein Traum und ergonomisch makellos. Man besitzt hier ein A2-Bike mit ausgewogenen Proportionen und unheimlich ehrlichem Auftritt. „Ich reite die älteste Marke der Welt“ sagen bald nicht nur die BoBos und Gourmetkritiker. Die Zweckmäßigkeit dieses Eisens wird viele überzeugen. Herrliche Sorglosigkeit beim Ausritt mit diesem Harmony-Bike. Schärfster Gegner? Wahrscheinlich die Guzzi V7 (A2-Version!). Preislich allerdings hätte die um Häuser verloren. Ein Vergleichstest muss her!

KAWA:

Dampf aus dem Keller

Der Mythos rund um den W 650-Murl wurde an dieser Stelle schon hinlänglich gepflegt. Für alle, die erst jetzt dazu schalten. Vor rund 20 Jahren probierte Kawasaki als erster Japaner verkaufstechnisch den Schmah mit dem Zitierten. Sie legten das damals schon unübliche Konzept eines Königswellenmotors wieder auf, mit mäßigem Erfolg. Nur: mit jedem Produktionsstopp dieses sympathischen Eisens explodierte der Wiederverkaufswert. Jetzt ist es wieder so weit. Kawasaki entschloss sich nun doch zu einer Euro4-Version und sie ist japanisch perfekt.



OFFEN gesagt



NEWTON SIEGT.

Die wassergekühlte Triumph verpresst die starke Norton beim 100m-Sprint aus dem Stand. Hier die Messungen auf ebenem Grund bei 30 Km/h-Gegenwind, Monoposto:

MOTO:	Endspeed nach 100m:
Interceptor 650	92 Km/h
W 800 Street	94 Km/h
961 Commando	98 Km/h
Street Twin 900	106 Km/h

Die Welle des Königs. Wie der Segen vom Papst. Fragt Reverend Magic Alois.

Kawasaki W 800 Street





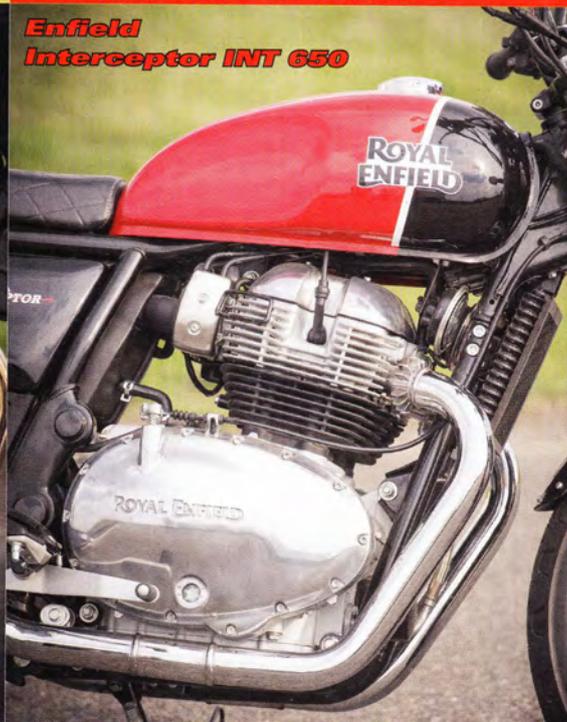
Und ihr glaubt, ihr wisst, was Angst ist?
Norton lässt uns kurz atmen und knien.

Norton 961
Commando Sport



Wer sich genauer ums Innenleben der
650er Enfield kümmern will: Premium.

Enfield
Interceptor INT 650



Motoren, die auf der höchsten Ebene
gezeichnet und gebaut werden.

Triumph
Street Twin 900





Trotz vergleichsweise langem Hub (B x H: 77mm x 83 mm!) dreht der ruhige Zweizylinder munter und lässt dich sein Drehmoment (11 Newtonmeter mehr und früher als bei der Enfield) überhaupt nicht spüren. Bis die Stoppuhr kommt, mit ihr die Freude. Die geringste Schräglage im Feld stört entspannte Genussreiter wahrscheinlich gar nicht. Wer zum Duell gefordert wird, der muss sich eingestehen, dass die Kawa The Seventies im Fahrwerk hat. Dämpfer, Geometrie und Anker waren halt so. Aber: Bekanntlich produziert Kawa ja auch feineres und wilderes Zeug, vom Ozeanschiff über Düsenjets bis zum Überschallkompressor in der H2, die können Motoren. Reine Luftkühlung! Natürlich kühlt das Öl auch mit, hat aber keinen exponierten Wärmetauscher. Konservative Verdichtung bringt Ruhe! 8,4 zu 1. Sehr leicht ist auch der Spruch. Man fürchtet sich definitiv nicht davor, sondern lässt sich vom milden Blubbern des zylindrischen Endtopfs mit Pfeifenspitzerl ein edelsaftiges Schellack-Konzert vortragen. Herrliche Musik. Wie gesagt: Golden Times! Gegner? In Beschleunigungsrennen verglichen wir sie bisher immer ebenfalls mit der Guzzi V7. Jetzt muss man sie allerdings gegen die offene A-Version antreten lassen. Oder gleich gegen die V9 aus Marandello?

NORTON BY DEUS: BIST DU DESSERT.

Schon bei der Annäherung an die Commando breitet sich Ehrfurcht aus. 24.000 Eier! Und ein Messestück, also nicht ankratzen! Ich bin in meinem Leben nur 2 Kilometer auf einer Norton gefahren, aber selbst diese 2000 Meter erklärten sich selbst. Das war einmal das beste Motorrad der Welt. Jetzt bauen die Engländer wieder (siehe RW-Heft im März 2019) und das aber gleich super edel. Viel Handfertigung, viel Blech, wenig Plastik. Allein der Sattel kostet wahrscheinlich zwei Tausender. Gestept vernäht, edel geformt. Dort, wo's wichtig ist, wird's noch edler. Vorne 43mm Öhlins, hinten ebenfalls in den Doppelfederbeinen. Alles komplett einstellbar, nur die Federvorspannung erledigt man ausschließlich an der Gabel. Und so fährt sich das auch, vorausgesetzt man hat den Startvorgang ohne Verluste überstanden. Leute, dieser Murl ist ein Erlebnis. Habe derartige Vibes und Höllenbrüller bisher nicht erlebt. Die RnineT ist dagegen ein Mariandl. Denn hier bist du in der Werkstatt des Teufels. Das rüttelt, das stampft, dass du ständig nachschauen möchtest, ob der Höllenhund eh noch an der Kette hängt. Mörderisch! Das Aggregat wird zwar niemals zahm, aber man bekommt nach kurzer Eingewöhnungszeit auch irgendwie ein Gefühl von Kontrolle, und bleibt doch auf der Hut. Verdichtung: 10,1 zu 1, Bohrung x Hub: 88 x 79 mm. Gefühlsmäßig kann sie im letzten Drittel nicht mehr zulegen. Zum Glück. Unten reißt es dich jedesmal fürchterlich. Man kann von Gewalt sprechen, man spürt die Macht dieses Murls in jeder Niere. Vom Charakter her ist dieses Eisen das schnellste im Vergleich. Strenge Lenkgeometrie, aber absolut neutral in jedem Scheitel. Eben feine Dämpferware und die bissigsten Stopper unter den vier Testeisen. Die Commando ist anders! Als einzige mit 17 Zoll vorne ist sie bereit für ernste Gefechte. Wir vermissen nur eines: eine Anti-Hopping-Kupplung. Außer Kurt. Der strichliert nur noch die Straße, weil diese Mon-



Lost schleckt gern die Nähte des Ledersitzes und liebt die Commando-Tritte.