

BERGAUF ZUR MEISTERFEIER

Die Vorrunden-Duelle sind ausgefahren, acht Bikes haben sich für das Finale des Alpen-Masters qualifiziert. Ducatis Multistrada V4 S stößt als Titelverteidigerin zum Shoot-out rund um das Stilfser Joch. Kann sie nach den Siegen 2021 und 2022 das Triple für 2023 perfekt machen? Die internationale Testcrew sitzt fest im Sattel, acht Motoren brummen, einer summt: Gipfelsturm!



BMW M 1000 R
BMW R 1250 GS Adventure
DUCATI Multistrada V4 S
DUCATI Scrambler Icon
ENERGICA Experia
KTM 890 Adventure R
SUZUKI GSX-8S
SUZUKI V-Strom 800 DE
YAMAHA Tracer 9 GT+



ALPEN MASTERS

MOTORRAD



Vergessen Sie die Punkte! Was nützt es jetzt noch einer Yamaha Tracer 9 GT+, dass sie sich im Vorentscheid mit 45 Punkten Vorsprung von der Duellgegnerin Moto Guzzi V100 Mandello S abgesetzt hat. Oder der KTM 890 Adventure R, die mit einem Plus von 26 Zählern die Aprilia Tuareg 660 nach Hause geschickt hat. Der Suzuki V-Strom 800 DE hilft es auch nichts mehr, dass sie die Honda XL 750 Transalp mit 31 Punkten Vorsprung geradezu düpiert hat, genauso wie es im motorensseitig ähnlichen Duell Suzuki GSX-8S vs. Honda CB 750 Hornet (plus zwölf pro Suzi) ausgegangen ist. Der Punkte-Booster (plus 14) für die Energica Experia im E-Vergleich mit der Zero DSR/X ist

ebenso genullt wie der für die Ducati Scrambler Icon (plus 4) beim Modern-Classics-Vergleich mit der Fantic Caballero 700. Und dass sich die gewaltige BMW R 1250 GS Adventure mit einem hauchdünnen Vorsprung von lediglich zwei Punkten gegenüber der Ducati Multistrada V4 Rally ins Finale retten konnte – so what?

Denn die Vorrunde ist vorbei, ab jetzt zählt keiner mehr Punkte. Wir messen weder erneut die Durchzüge bergauf und in großer Höhe auf 2500 Metern über NN. Verbrauch und Reichweite sind genauso egal wie die Zuladung und Bremswerte bergab mit Passagier auf dem Soziusplatz. Ab jetzt zählen allein Popometer und die Stimmen der internationalen Jury.

Und damit Vorhang auf für den Blick auf die dramatische Bergkulisse rund um das atemberaubend schöne Stilfser Joch. Möge das Finale des Alpen-Masters 2023 beginnen.

Begrüßen wir zunächst aber eine weitere Teilnehmerin, ohne die es definitiv nicht losgehen kann: Denn gesetzt ist auch, so die Regularien des Alpen-Masters, die Vorjahressiegerin: Wir hören den unverkennbar röhrenden Vau-Vier bereits durchs Suldental dröhnen und schon steht die Ducati Multistrada V4 S vor den acht Herausforderern, die sich wie eingangs erwähnt qualifiziert haben. Kann das Multitool aus Bologna tatsächlich zum dritten Mal zum Titel fahren? Wir werden es am Ende des morgigen Tages sehen.



Karte: © Printmaps.net/OSM Contributors/Elke Hermann

Entscheiden werden wir es aber nicht alleine. Denn, auch das hat beste Tradition, was wäre das Alpen-Masters ohne unsere Partnerredaktionen und Testkollegen aus ganz Europa? Daran ändert sich auch bei der 19. Ausgabe des vermutlich größten Testspektakels in der gesamten Motorradwelt nichts.

In diesem Jahr sind unserem Ruf gefolgt: Chefredakteur Kristijan Tičak von Motorevija aus Kroatien. Ein Urgestein bei unserem Bergtestfest, seit 2007 hat er nahezu kein Finale ausgelassen. Ebenso alte Alpen-Master-Hasen sind Eric Bulsink, Herausgeber des niederländischen Magazins MotoPlus und Gerry Nordström, der 2008 zum ersten Mal MOTORRAD in Schweden herausgegeben hat, inzwischen aber die Motorradtitel von ganz Skandinavien inklusive Dänemark verantwortet. Der vierte Grandseigneur im Bunde ist Pepe Burgaleta, Chefredakteur des spanischen Titels Motociclismo und ebenfalls langjähriger Besitzer einer Dauerkar-

Die zweitägige Finalrunde führt von unserem MoHo-Hotel „Paradies“ in Suldner immer wieder über das legendäre Stilfser Joch. Auf drei Abstechern nehmen wir den Gavia- und Umbrailpass sowie den (mautpflichtigen!) Aufstieg zum Lago di Cancano mit



te fürs Alpen-Masters-Finale. Das italienische Magazin InMoto wird in diesem Jahr vom Redakteur Alessandro Codognesi vertreten und für das Online-Portal 1000PS steht Martin „Fakten-Vauli“ Vielhaber am Start. Erstmals in diesem Jahr vertreten: die Zeitschrift Motocykl aus Tschechien mit Herausgeber und Chefredakteur Petr Slezák – mit dem wohl schönsten Slogan auf seiner Visitenkarte: „In petrol and paper we trust“.

Zusammen mit MOTORRAD-Cheftester Karsten Schwers und dem Autoren dieser Zeilen wäre die Alpen-Masters-Jury damit komplett. Ein Mann pro Motorrad, das

bewegt werden will. Und eine Stimme pro Runde für das Bike, das als Nächstes stehen bleiben soll – sprich, aus dem Finale herausgekegelt wird. Das Praktische bei neun Stimmen und keinen Enthaltungsmöglichkeiten: Es wird in der Schlussabstimmung unter den letzten Zweien keinen Gleichstand und damit immer nur einen Sieger geben können. Der Vollständigkeit sei an dieser Stelle auch noch erwähnt, dass die eigene Stimme für die Abwahl eines Motorrads, welches allerdings im Rennen bleibt, automatisch für die nächste Abstimmungsrunde gesetzt ist. Klingt nicht nur logisch, ist auch so.

Natürlich geht die wilde Diskussion bereits mit der Anreise aller Juroren am Vorabend des Finales los. Bei der Trockenstimmprobe mit Begrüßungsbier an der Bar unserer Unterkunft, dem MoHo-Hotel „Paradies“ in Sulden (www.hotel-paradies.it) tippen erstaunlich viele auf die Energica Experia. „Die Erste, die stehen bleibt. Selbst bei vollem Akku!“, ist sich Motorevija-Mann Kristijan sicher. Auch Pepe aus Spanien tippt auf das E-Motorrad aus Italien. Gerry wägt noch mit nordischer Coolness ab, tendiert schließlich auch zum einzigen Nichtverbrenner in der Finalcombo. Petr müssen wir erst gar nicht fragen, der Spruch auf

Wir hätten auch den „Schön hier, aber waren Sie schon mal in Baden-Württemberg?“-Sticker auf der Passhöhe anbringen können: leider im Hotel vergessen! Beste Laune nicht nur vor der Kamera beim „Alpen-Mastermind“ MOTORRAD-Cheftester Karsten Schwers: Zwei herrliche Sonnentage sind vorausgesagt



Platz 9

DUCATI

Scrambler Icon

Das Easy-Rider-Bike in der Finalrunde. Mit der Ducati Scrambler Icon geht es spielerisch leicht über die engen Kehren am Stilfser Joch. Auch ergonomisch kann der kompakte Roadster überzeugen. Allerdings ist das Einsatzgebiet beschränkt. Für touristische Einsätze fehlt es konzeptbedingt an Features wie der Gepäckunterbringung oder dem Windschutz. Sie bleibt das Funbike für Tagesausflügler



„Die Scrambler Icon ist ein Bike mit hohem Spaßfaktor. Vor allem für Fahrer, die zu ihrem ersten Alpentrip aufbrechen“

Kristijan Tičak, Chefredakteur von Motorevija (Kroatien)



MOTOREVIJA



seiner Visitenkarte ist zu eindeutig. Aber gut, noch darf man eine Nacht drüber schlafen und noch sind wir keinen Meter gefahren. Benzingeplauder an der Bar ist das eine, was zählt ist „auf dem Platz“.

Der wird ausgeruht und bis unterm Helm topmotiviert am nächsten Morgen betreten, bzw. befahren. Auf der von Alpen-Mastermind Route detailliert ausgearbeiteten Route (siehe Karte S. 32) wird sich entscheiden, in welcher Reihenfolge die Motorräder die Finalgruppe verlassen wer-

den, bis von neun auf eins runtergezählt ist. Ebenfalls runter geht es zunächst auch geografisch: Durch das Suldental kurven wir von knapp 2000 auf 1250 Höhenmeter, bis wir in Gomagoi auf die SS38 abbiegen, die Strada de Passo dello Stelvio. Nun geht's im Sauseschritt bergauf – was aber für die erste Kandidatin schon das Ende bedeuten wird. Nach 48 intensiven Kehren und vielen Fahrerwechseln stoppen wir zum ersten Mal auf der Passhöhe auf 2757 Metern – es wird für die kommenden zwei Tage einer von

vielen Stopps am Stelvio sein. Zeit für ein erstes Stimmungsbild und gleichzeitig auch Zeit, die ersten Stimmen einzusammeln. Bleibt es bei der Thekenmeinung des Vorabends, verlässt uns als Erstes die Energica?

Nein, es ist tatsächlich die durchaus sympathische Ducati Scrambler Icon, die fünf Abwahlstimmen kassiert und damit aus dem Finale ausscheiden muss. In der Vorrunde begeisterte sie durch ihre Ausgewogenheit, vom Motor über das Fahrwerk bis hin zur



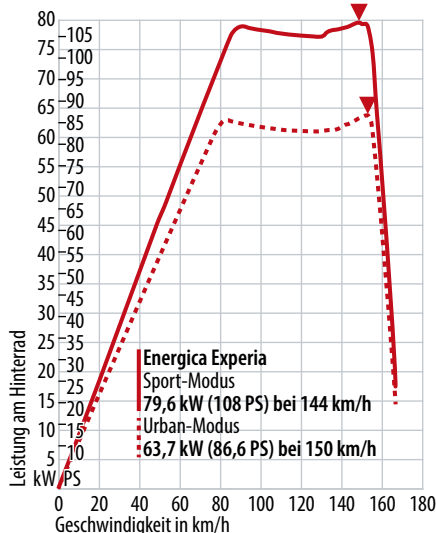
Platz 8

ENERGICA

Experia

Mit der Experia legt die italienische E-Marke zum ersten Mal ein waschechtes Adventurebike auf. Auf den ersten Blick unterscheidet sich die Energica damit überhaupt nicht von den im Alpenraum gern bewegten, hochbeinigen Crossover-Bikes oder Reiseenduros. Nur der fehlende Auspuff verrät den alternativen Antrieb. Trotz ihres hohen Gewichts lässt sich die Experia erstaunlich handlich durch das auch enge Kurvengeläuf am Stelvio steuern. Das Herausbeschleunigen aus Kehren bleibt einzigartig – wie von einem anderen Stern. Erfahrene Bergfexe werden sich aber an der fehlenden Parkbremse und auf Dauer zu geringen Reichweite plus hoher Ladezeit stoßen

Leistungsdiagramm*



Anders als bei Leistungsdiagrammen von Verbrennern (siehe S. 42) wird beim E-Motorrad die Leistung über die Geschwindigkeit gemessen. Von daher passt der Kurvenvergleich nicht. Vergleichbar sind allerdings die Fahrleistungen. Die sind bei der Energica top!

*Leistung am Hinterrad; Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5%

komfortablen Sitzposition. Die Scrambler kann durchaus eine ausgezeichnete Wahl für Kurven- und Kehrengenießer sein, doch in dieser stark besetzten Finalrunde kommen ihre Vorzüge nicht so recht zum Tragen. Selbst „the italian vote“ Alessandro setzt die Ducati als Erste auf seine Abwahlliste: „Die Federelemente, vor allem die Gabel, sind top abgestimmt und vom Layout her ist die Scrambler ein leicht zu händelndes Bike für jedermann. Ihr Problem: Auf Dauer reicht die Leistung in den Alpen ein-

fach nicht.“ Pepe schätzt die Ducati ebenfalls für ihr „easy going“, welches in den extrem engen Kehren des Stilfser Jochs positiv zum Tragen kommt, findet aber auch einiges zu schwachbrüstig dimensioniert: „Mit nur einer Scheibe vorne, beim Bremsen bergab, mit Blick auf die nächste Kehre: Das ist für mich auf diesem Terrain nicht die ideale Konstellation!“ Blicken wir noch kurz und bündig beim „Fakten-Vault“ von 1000PS ins offene Visier: „Ein guter Scrambler, aber kein Alpen-Master!“

In weiten Bögen schwingen wir über die Westrampe talwärts und peilen einen Tankstopp in Bormio an. Inzwischen hat sich das Prozedere etabliert. Jeder Juror hat sich inzwischen auf den Tauschrhythmus eingespielt, schnell wechseln die Fahrer bei kurzen Stopps durch die Sättel, weiter geht's, bis der Tross schließlich vor der Zapfsäule im Talort ausrollt. Eine hält Abstand: natürlich die Energica, die konzeptbedingt auf flüssigen Brennstoff verzichtet – und bleibt auf Abstand, da sie ab hier



„Die Experia ist ein richtig gutes Motorrad mit herrlichem Antritt bei gleichzeitig watscheneinfacher Bedienung“

Martin Vielhaber, Redakteur bei 1000PS.at (Österreich)

„außer Konkurrenz“ die Finalrunde begleiten muss. In der ersten Abstimmung sammelte sie bereits vier Malus-Stimmen, die natürlich gesetzt bleiben. Nun gesellen sich beim „Bormio-Vote“ fünf weitere hinzu. Mehr geht nicht: Neun zu null lautet das Ergebnis für bzw. gegen die Experia. Es ist nach 2020 erst das zweite Mal, dass wir die Kategorie E-Bikes beim Alpen-Masters gesetzt haben und wir müssen der Energica Experia wirklich Achtung zollen: In Sachen Ansprechverhalten und Beschleunigungsvermögen ist sie den Verbrennern haushoch überlegen, zudem kann ihr Crossover-Layout positive Akzente in puncto Handling und Bremsvermögen setzen. Kristijan bleibt trotz der Abwahl Feuer und Flamme für den Nichtverbrenner: „Wenn du aus der Kehre beschleunigst, hast du das Gefühl, als ob du mit einer Steinschleuder abgeschossen wirst. Irre! Und bergab habe ich sogar zwei Prozent reuperieren können. Was mich aber wirklich stört, sind die praxisrelevanten Dinge wie zu geringe Reichweite, gepaart mit zu langer Ladezeit sowie – wie schon beim Schwestermodell Eva – die fehlende Feststellbremse. Das ist ein echtes Handicap in den Alpen!“

Wir sagen an dieser Stelle „ciao, ciao“ zu dem E-Bike aus Bologna und notieren als netten Nebeneffekt dieses sehr eindeutigen Votums, dass keine der verbliebenen sieben Finalisten eine Malus-Stimme mit



Startaufstellung auf dem Hotelparkplatz im Suldental. Die Vorjahressiegerin Ducati Multistrada V4 S darf die Meute der Herausforderer aus der Vorrunde anführen. Doch führt sie auch bis zum Schluss? Diese Frage wird auf den zwei Finaltagen in den vielen Abstimmungen immer wieder diskutiert. Und jede Meinung dazu akribisch notiert



Platz 7

KTM

890 Adventure R

Ist sie zu hart, bist du zu schwach ... Klar, in der R-Version ist die 890 Adventure ein deutlich angespitztes Bike mit vor allem einer Mission: bestes Vorwärtskommen in schwierigem Gelände. Klar ist auch: Je spitzer konfiguriert, desto mehr Nachteile gibt es im Alltag. Von daher kann sie den komfortverwöhnten Straßentouristen durch ihre zu straffe Fahrwerksauslegung schnell überfordern. Experten aber bietet sie in den Alpen extrem viele Reserven



„Die 890er ist eine Traummaschine mit tollem Motor, guter Elektronik und super Bremsen. Ihr Handicap: die Bereifung“

Eric Bulsink, Herausgeber von MotoPlus (Niederlande)



MOTOPLUS
MOTORRAD



in die nächste Runde nehmen muss. Das macht es auf dem Weg Richtung Gavia-Pass extrem spannend. Bei den Fahrerwechseln versuchen wir, das ein oder andere Stirnrunzeln unterm Helm zu deuten, doch noch scheint die Abwahl für Bike Nr. drei sehr, sehr offen zu sein. Stoppen wir zur besten Kaffeezeit am Gavia, um uns herum bunter Trubel aus bester italienischer Zweiradkultur – neben viel Gore-Tex sind auch Einteiler mit Knieschleifer zahlreich vertreten. Ob das einen Einfluss hat?

Denn mit der KTM 890 Adventure R verlässt ein Motorrad das Rennen um die Alpen-Master-Krone, welches man ob ihrer Allroundigkeit etwas weiter vorne vermutet hätte. Entgegen allen Wetten, dass es

eventuell die super- und hier zu potente BMW M 1000 R erwischen könnte. Fünf Stimmen entscheiden sich schließlich doch gegen die KTM und damit ist der einzige orange Kandidat draußen. Trotz Punch im Antrieb, trotz toller Durchzugswerte, trotz satter Fahrwerksreserven, trotz Bodenfreiheit in Kehren, trotz Gepäckunterbringung und klasse Soziosplatz. Woran hapert ihr Weiterkommen?

„Für mich zu kippelig und zu unkontrolliert in Kurven“, resümiert Motorevija-Chef Kristijan. „Es ist ein Offroadbike, eigentlich schon ein Racer fürs Gelände“, ergänzt InMoto-Redakteur Alessandro, um dann auf den entscheidenden Punkt zu kommen: „Und das kann zum Problem werden, wenn man es mit entsprechen-



BIKE

„Die M 1000 R muss aktiv bewegt werden, um Spaß zu machen. Quickshifter und Sound sind phänomenal“

Gerry Nordström, Chefredakteur von BIKE (Schweden)



Platz 6

BMW M 1000 R

Natürlich gibt es viele Spielwiesen, wo die 208 M-Power-PS viel mehr Sinn ergeben. Aber Respekt vor der Ingenieursleistung von BMW, dass die Abstimmung der 1000er auch am Stilfser Joch für mehr Fahrspaß sorgt, als dass sie Frust bereitet. Unterm Strich schafft sie einen breiten Spagat aus Sport und Komfort, weshalb sie sich in den Augen der Finaljury sehr gut behaupten kann. Doch mangels Alltagsnutzen wird die Luft einfach zu dünn





INMOTO

„Die GSX-8S ist eine Überraschung. Das Fahrwerk hat Reserven, die man in dieser Klasse nicht erwartet“

Alessandro Codognesi,
Redakteur bei InMoto (Italien)

dem Druck auf der Straße fährt!“ Er ist nicht der Einzige, der mit Grip und Feedback der aufgezogenen Mitas-Reifen („Enduro Trail“) hadert. „Zu sehr offroad“, schließt sich auch Motocycl-Chefredakteur Petr in seinem Urteil über die 890er-R an. Selbst der mit sehr viel Gelände-Genen gesegnete Pepe muss schließlich eingestehen, dass die R-Version der 890er-Adventure durch ihre extreme Auslegung eben nicht das Allterrain-Bike zu aller Zufriedenheit sein kann: „Die Standard-Version wäre die bessere Wahl gewesen.“

Wir pfeilen wieder vom extrem flüssig zu fahrenden Gavia runter ins Tal und eröffnen die Abstimmung um den sechsten Platz. Nun trifft es tatsächlich den abso-

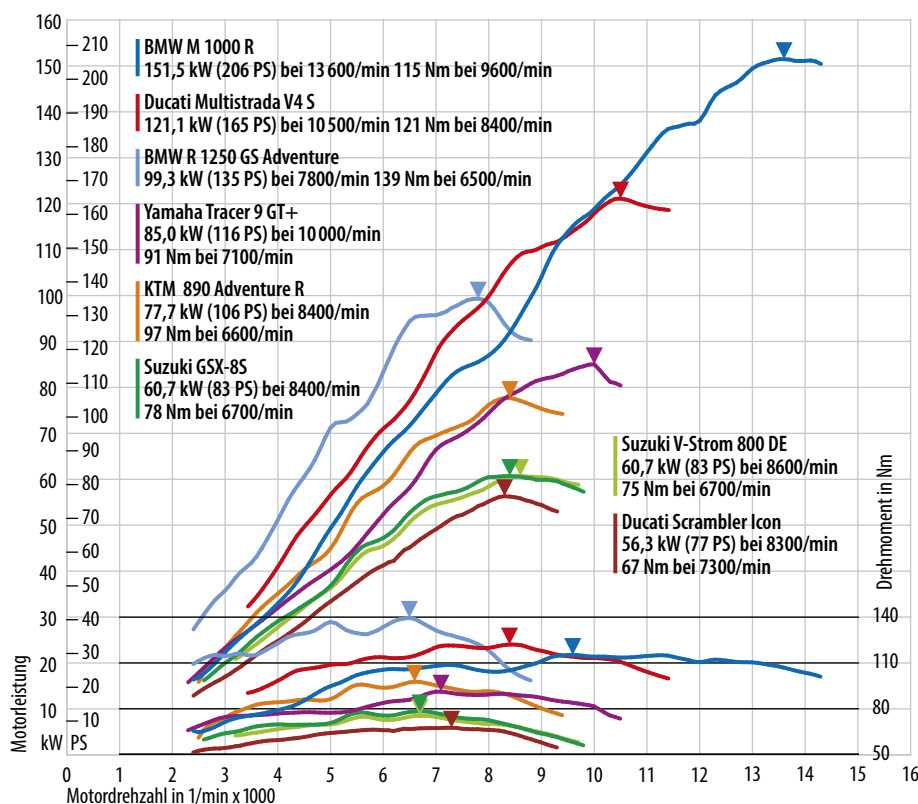
luten PS-Giganten in der Finalgruppe: Mit acht zu eins Stimmen kommt das (erwartete) Aus für die BMW M 1000 R. Immerhin bleibt zu konstatieren, dass die M trotz der schierem Gewalt auch in Spitzkehren vergleichsweise leicht zu fahren ist. Zudem lässt sich das straff ansprechende E-Fahrwerk noch erträglich eindämpfen und das fantastische Elektronik-Regelpaket hält die M gut in der Spur. Aber unterm Strich will die nackte 1000er nicht das Bike für den reisenden Alpenfahrer sein: extrem sportliche Erstbereifung, keine Verstau- oder Verzurrmöglichkeiten, kein Windschutz. In der Bergwertung sind das K.-o.-Kriterien. Dennoch bleibt: Faszination und Grauen liegen bei der M 1000 R dicht beisammen, so das abschließende Urteil über die 208



Leistungsmessung

Natürlich darf auch bei diesem Testformat nicht der Blick auf die üblichen Leistungsdiagramme aller Teilnehmer in diesem Finale fehlen. Alle bis auf die Energica. Denn das E-Motorrad (die entsprechende Kurve ist auf S. 36 abgebildet) lässt sich nicht eins zu eins mit den Verbrennern vergleichen, bei denen auf dem Prüfstand für die Darstellung der Leistungs- und Kraftentfaltung über den Drehzahlbereich üblicherweise die Verlustleistung im ausgekuppelten Zustand gemessen wird. Um aus dieser Kurvenübersicht ein für das Testszenario des Alpen-Masters brauchbares Bild abzuleiten, hilft es, das Diagramm zur Hälfte, sprich ab 8000/min abzudecken. Dann sehen wir im Wesentlichen die Leistung, die im Regelfall beim Kurven- und Kehrenfahren in den Bergregionen abgerufen werden. Vor allem, wenn wir uns wie in diesem Jahr am Stilfser Joch in einem extrem steilen und engen Haarnadel-Layout befinden. Schön zu sehen ist auch, dass die Drehmomentverläufe nahezu aller Finalisten mit einer starken Unten-Mitte-Abstimmung glänzen: Sechs der hier abgebildeten acht Motorräder erreichen ihr Drehmomentpeak deutlich unter 8000/min. Besonders eindrucksvoll: die kraftvolle Woge des Shiftcam-Boxers der BMW R 1250 GS Adventure ab 3500/min.

Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung $\pm 5\%$



Platz 5

SUZUKI

GSX-8S

Die neuen Reihenzweier von Suzuki legen eine einwandfreie Premiere aufs Parkett. Das lässt sich auch in der Naked Bike-Ausführung dieser Baureihe auf jedem Meter am Stilfer Joch eindrücklich erfahren. Die GSX-8S begeistert in der Finalrunde mit toller Laufkultur und sattem Punch in der Mitte. Dazu passt das straffe, aber stabile Fahrwerk. Was fehlt? Das praktische Alltagspaket (Gepäck, Komfort) für Alpen-Touris



Daten und Messwerte

BMW
R 1250 GS Adventure

BMW
M 1000 R

Ducati
Multistrada V4S

Ducati
Scrambler Icon

Energica
Experia

KTM
890 Adventure R

Suzuki
GSX-8S

Suzuki
V-Strom 800 DE

Yamaha
Tracer 9 GT+

Daten

	BMW R 1250 GS Adventure	BMW M 1000 R	Ducati Multistrada V4S	Ducati Scrambler Icon	Energica Experia	KTM 890 Adventure R	Suzuki GSX-8S	Suzuki V-Strom 800 DE	Yamaha Tracer 9 GT+
Motor	Zweizylinder	Vierzylinder	Vierzylinder	Zweizylinder	Elektromotor	Zweizylinder	Zweizylinder	Zweizylinder	Dreizylinder
Hubraum/Akkukap.*	1254 cm ³	999 cm ³	1158 cm ³	803 cm ³	22,5 kWh*	889 cm ³	776 cm ³	776 cm ³	890 cm ³
Nennleistung	136 PS	208 PS	170 PS	73 PS	102 PS	105 PS	83 PS	84 PS	119 PS
Drehmoment	143 Nm	113 Nm	125 Nm	67 Nm	115 Nm	100 Nm	78 Nm	78 Nm	93 Nm
Sitzhöhe¹	870–890 mm	830 mm	845–865 mm	790 mm	840 mm	890 mm	810 mm	860 mm	825 mm
Gewicht (ohne Koffer)¹	281 kg	202 kg	254 kg	188 kg	266 kg	214 kg	202 kg	231 kg	224 kg
Zuladung	204 kg	205 kg	214 kg	177 kg	235 kg	236 kg	198 kg	199 kg	192 kg
ABS/Traktionskontrolle	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Preis	19 950 Euro	22 600 Euro	23 290 Euro	10 590 Euro	28 263 Euro	15 549 Euro	8 900 Euro	11 500 Euro	16 499 Euro
Nebenkosten	450 Euro	450 Euro	345 Euro	305 Euro	inkl.	475 Euro	329 Euro	329 Euro	400 Euro
Preis Testmotorrad	26 960 Euro ²	28 100 Euro ³	26 290 Euro ⁴	10 590 Euro	28 263 Euro	15 549 Euro	8 900 Euro	11 500 Euro	16 499 Euro

MOTORRAD - Messwerte

	BMW R 1250 GS Adventure	BMW M 1000 R	Ducati Multistrada V4S	Ducati Scrambler Icon	Energica Experia	KTM 890 Adventure R	Suzuki GSX-8S	Suzuki V-Strom 800 DE	Yamaha Tracer 9 GT+
Durchzug									
in 2500 m über NN, 50–100 km/h	6,9 sek	6,3 sek	6,6 sek	10,0 sek	2,1 sek	7,8 sek	9,3 sek	9,7 sek	9,6 sek
bergauf mit Sozius, 2. Gang, 25–75 km/h	3,6 sek	3,1 sek ⁵	3,4 sek	6,9 sek	2,8 sek	3,7 sek	5,1 sek	4,9 sek	5,4 sek
Bremsweg									
bergab mit Sozius, 75–25 km/h	29,5 m	26,4 m ⁵	27,5 m	30,1 m	27,5 m	29,9 m	27,0 m	28,4 m	28,3 m
Verbrauch									
Pässe/100 km	5,8 Liter	5,9 Liter	6,8 Liter	4,9 Liter	10,0 kWh	5,4 Liter	5,1 Liter	5,1 Liter	5,6 Liter
Reichweite Pässe	514 km	281 km	324 km	274 km	215 km	372 km	274 km	390 km	337 km

Herstellerangaben; ¹MOTORRAD-Messungen; ²inkl. Farbe Style Rally (805 Euro), Dynamik-Paket (1475 Euro), Komfort-Paket (720 Euro), Licht-Paket (1070 Euro), Tourenpaket (775 Euro) und Sozius-Paket (125 Euro), Aluminiumkoffer schwarz (1160 Euro) und Navigationsgerät (880 Euro); ³inkl. M-Paket (5500 Euro); ⁴inkl. Farbe Weiß (300 Euro), Travel & Radar (2700 Euro); ⁵ohne Sozius; ● = Serie



MOTOCICLISMO

„Die R 1250 GS Adventure punktet mit einem unschlagbaren Motor, der dir Power und Kraft in jeder Fahrsituation liefert“

Pepe Burgaleta, Chefredakteur von Motociclismo (Spanien)

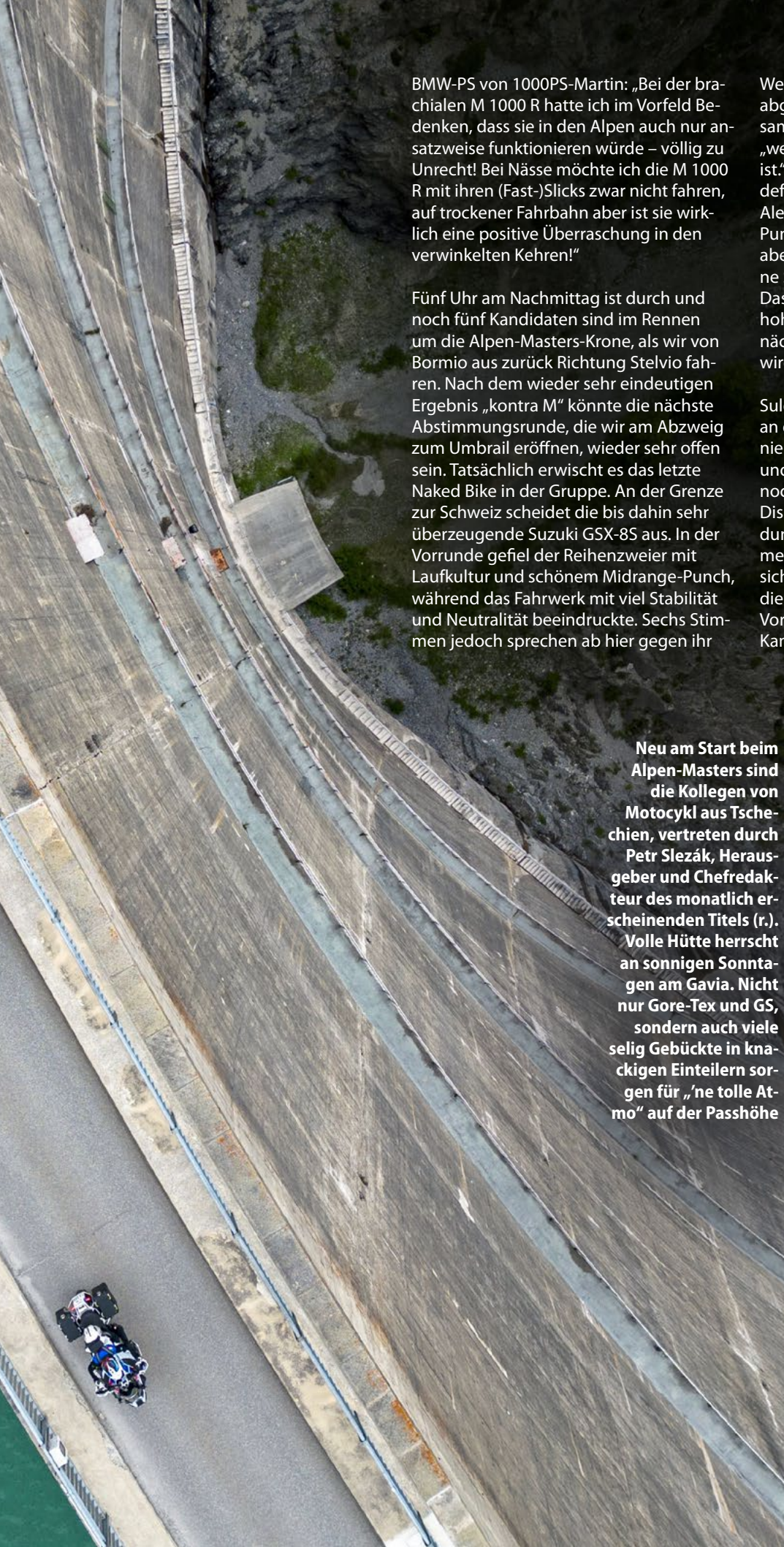
Platz 4

BMW

R 1250 GS Adventure

Die „kleine Schwester“ hatte den Alpen-Master-Pokal zuletzt 2020 nach München geholt. Und tatsächlich hätte der Shiftcam-Boxer auch am Stifiser Joch wieder beste Chancen gehabt, um den Titel mitzuspielen. Gemessen am Gewicht ist es wirklich phänomenal, wie wenig von dieser schieren Masse einer R 1250 GS Adventure in Fahrt zu spüren ist. Doch je kleiner und tricky die Straßen werden, desto mehr fühlt man sich auf der Adventure-GS deplatziert. Das fette Ausstattungspaket bleibt der Hammer





BMW-PS von 1000PS-Martin: „Bei der brachialen M 1000 R hatte ich im Vorfeld Bedenken, dass sie in den Alpen auch nur ansatzweise funktionieren würde – völlig zu Unrecht! Bei Nässe möchte ich die M 1000 R mit ihren (Fast-)Slicks zwar nicht fahren, auf trockener Fahrbahn aber ist sie wirklich eine positive Überraschung in den verwinkelten Kehren!“

Fünf Uhr am Nachmittag ist durch und noch fünf Kandidaten sind im Rennen um die Alpen-Masters-Krone, als wir von Bormio aus zurück Richtung Stelvio fahren. Nach dem wieder sehr eindeutigen Ergebnis „kontra M“ könnte die nächste Abstimmungsrunde, die wir am Abzweig zum Umbrail eröffnen, wieder sehr offen sein. Tatsächlich erwischt es das letzte Naked Bike in der Gruppe. An der Grenze zur Schweiz scheidet die bis dahin sehr überzeugende Suzuki GSX-8S aus. In der Vorrunde gefiel der Reihenzweier mit Laufkultur und schönem Midrange-Punch, während das Fahrwerk mit viel Stabilität und Neutralität beeindruckte. Sechs Stimmen jedoch sprechen ab hier gegen ihr

Weiterkommen. „Auf Dauer doch zu hart abgestimmt“, fasst Gerry seine Wahl zusammen. „Ein echtes Funbike“, so Pepe, „welches einem aber irgendwann zu klein ist.“ Petr stößt sich wie auch Martin am zu defensiven Regelverhalten des ABS und Alessandro würde sich ein wenig mehr Punch nach oben wünschen. In Summe aber, so sind sich alle beim „Stiefelbier“ eine Stunde später an der Hotelbar einig: Das „Jammern“ hat ein inzwischen sehr hohes Niveau erreicht – was die Sache am nächsten Tag nicht einfacher machen wird.

Der beginnt wieder mit dem Klassiker: Sulden, Trafoi, Stelvio. Noch ist der Trubel an der Passhöhe erträglich. Beim Souveniershop sind die Jalousien runtergelassen und auch Bruno vom Imbiss hat den Grill noch nicht angeheizt. Hitziger dafür die Diskussion um Platz vier, wo die Entscheidung fallen muss. Wir sammeln die Stimmen und zählen aus: Sechs entscheiden sich gegen Weißblau und schieben damit die BMW R 1250 GS Adventure raus. In der Vorrunde, wir erwähnten es, war der Kampf gegen die Rally-Version der Ducati

Neu am Start beim Alpen-Masters sind die Kollegen von Motocykl aus Tschien, vertreten durch Petr Slezák, Herausgeber und Chefredakteur des monatlich erscheinenden Titels (r.). Volle Hütte herrscht an sonnigen Sonntagen am Gavia. Nicht nur Gore-Tex und GS, sondern auch viele selig Gebückte in knackigen Einteilern sorgen für „ne tolle Atmo“ auf der Passhöhe



Multistrada denkbar knapp, hier nun wird ihr das Gewicht und ihre schiere XXL-Größe zum Verhängnis. Obwohl dieser 281-Kilo-Koloss weiterhin erstaunlich leicht zu bewegen ist.

Aber nicht nur auf 2757 Metern wird die Luft dünner, auch die verbliebene starke Konkurrenz sorgt für entsprechende Schnappatmung. „Ein Dickschiff wie der Adventure-Boxer könnte nicht einfacher zu fahren sein“, fasst „MotoPlus-Baas“ Eric seine Eindrücke zusammen: „Aber in diesem Feld fällt dir auf, dass du kein Dickschiff brauchst, um die Pässe zu fahren. Fahrspaß lässt sich auch mit viel weniger erreichen. Und vor allem für deutlich weniger Geld!“ Ähnlich urteilt Alessandro in seinem Votum: „Der Motor ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst: geschmeidig und kraftvoll. Das Fahrwerk ist perfekt abgestimmt, spricht hervorragend an, sodass es sich stets anfühlt, als würdest du ein viel kleiner-

res Motorrad fahren. Aber irgendwann spürst du es doch: diese Masse an Motorrad, dieses immense Gewicht.“

Mit den Top Drei im Rennen fegen wir auf inzwischen bestens vertrauter Strecke bergab nach Bormio. Doch ein Votum will noch keiner wagen. Multi, V-Strom, Tracer – welche wird die Nächste sein? Wir sehen noch ein paar unschlüssige Augenpaare und beschließen, den dritten Platz am Lago di Cancano zu küren.

Der Weg dorthin führt über einen kleinen, engen und mautpflichtigen Pass zur alten Festungsanlage Torri di Fraele. Nun gibt es kein Ausweichen mehr, raus mit den Stimmen kontra ... Tracer 9 GT+! Drei hatten sie bereits in der Runde zuvor nominiert, nun addieren sich vier weitere hinzu und damit muss dieser formidable, stets kraftvolle Triple von Yamaha mit sieben „Dagegen-Stimmen“ die Segel streichen.



„Ihr seid's doch verrückt“, konstatiert 1000PS-Mann „Vauli“ nach zwei irren Finaltagen. Klar, sagen wir und zaubern sogleich das passende Logo auf unseren Redaktions-Transit. „Alles hat ein Ende, nur die Wurst hat zwei“, sagt schließlich Bruno am Stelvio und legt fürs perfekte Final-Finish auf. Danke, Bruno!

Platz 3

YAMAHA

Yamaha Tracer 9 GT+

In der beliebten Crossover-Klasse blüht die altbekannte Gattung der Sporttourer auch im Alpenraum wieder auf. Zu Recht, schließlich vereinen sich hier in einer nahezu perfekten Formel die Aspekte Dynamik, Komfort und Praxistauglichkeit. In der Version GT+ bietet die Tracer 9 ein sagenhaftes Ausstattungspaket inklusive Radartempomat und Bremsassistent. Unser Testexemplar nervte allerdings mit schlecht abgestimmtem Quickshifter



MOTOCYKL

„Die Tracer 9 GT+ begeistert mit kraftvollem Triple und sportlichem Layout. Ein Plus: das souveräne Bremssystem“

Petr Slezák, Chefredakteur von Motocykl (Tschechien)



MOTORRAD

„Aufsitzen, abfahren, die Multi macht den Rest. Die elastische Performance des V4 sorgt für prickelnde Momente – wie auch ihr Sound“

Jörg Lohse, Vice-Chefredakteur von MOTORRAD (Deutschland)



Allerdings hat er sich bis hierhin keine Blöße gegeben. Ein Wahnsinn, mit welcher Drehfreude und Elastizität das „Master-of-torque“-Triebwerk bergan gestürmt ist. Wie fein es selbst in engsten Kehren und Bögen angesprochen hat. Mit welcher Über- und Rundumsicht man auf ihr Platz genommen hat. Insgesamt, so attestieren alle Juroren, hat die Tracer 9 in der GT+-Ausführung deutlich an Ausstattung zugelegt. Ein echter Gewinn ist das sieben

Zoll große, hochauflösende und kontrastreiche TFT-Display mit erstklassiger Infodichte. Ebenfalls auf einem klasse Niveau arbeitet das semiaktive E-Fahrwerk der Yamaha. „Die Tracer 9“, so urteilt Pepe „ist schon längst eines der typischen Motorräder für das Alpen-Masters und für mich stets ein heißer Kandidat fürs Podium. Als GT+ überzeugt sie mich in diesem Jahr noch einmal besonders durch ihr Extraplus an Sicherheit in Form der radarunter-

Platz 2

DUCATI

Multistrada V4 S

Nach 2021 und 2022 verpasst sie 2023 den Sieg nur knapp. Die Multistrada V4 S ist weiterhin das Multitool für Straßen aller Art. Der seidig abgestimmte V4 spricht auch im Drehzahlkeller sauber an, um dann förmlich Richtung Gipfel zu stürmen. Dazu passen E-Fahrwerk sowie perfekt abgestimmte Assistenzsysteme. Warum sie sich der V-Strom geschlagen geben muss? Die Suzi hält am Stilfser Joch mit beeindruckendem Erfolg stets dagegen



Platz 1

SUZUKI

V-Strom 800 DE

Sie kam, sah und siegte. Anders kann man den Triumph der V-Strom 800 DE beim Alpen-Masters 2023 nicht zusammenfassen. Der neue 800er-Reihentwin ist ein toll abgestimmter Antrieb, der in einem ebenso toll abgestimmten Fahrwerk steckt. Auch ein Grund für den Durchmarsch: dass die 800er der Formel 80 PS, 800 Kubik und 180 kg für ein perfekt ausbalanciertes Landstraßenmotorrad sehr, sehr nahekommt



Ein perfekter Ort für die Gipfelkonferenz der 2023er-Edition des MOTORRAD Alpen-Masters: das Stilfser Joch in Südtirol



MOTORRAD

stützten Kombi-Bremsanlage.“ Für Eric verpasst die Tracer den Sieg nur sehr knapp: „Immerhin Podest! Denn sie ist ein herrliches Motorrad, das mit supertollem Dreizylinder aus jeder Haarnadelkurve herauszieht. Dazu kommt diese umfangreiche Ausstattung, wie wir es noch nie in dieser Klasse von Yamaha gesehen haben. Zusammen mit dem stabilen Fahrwerk ist sie extrem unkompliziert zu fahren, egal von welchem Fahrertyp. Das, was die Tracer 9 GT+ alles kann, sollten einfach mehr

Motorräder können.“ Und damit kommen wir endlich zum Spiel um Platz eins.

Die Ducati Multistrada V4 S war an diesen zwei Fahrtagen bislang über jeden Zweifel erhaben. Nicht einmal stand ihr Sieg aus dem Vorjahr zur Debatte. Umso mehr schien sie darauf zu pochen, dass ihr auch 2023 der Sieg erneut zustehen würde. Über die Westrampe geht es auf der SS 38 wieder bergauf, nach den ersten engen Kehren hinter Bormio wird das Geläuf wieder weiter, lässt sich flüssiger

„Nicht nur in den engen Kehren am Stilfser Joch: ein perfektes Motorrad zum Reisen überall in den Alpen“

Karsten Schwerts, Alpen-Mastermind und Cheftester bei MOTORRAD

fahren. Der Verkehr hat inzwischen deutlich nachgelassen. Wie immer in den Bergen. Bis morgens um zehn und dann wieder ab vier am Nachmittag: Fahrfreude pur, die sich kaum noch steigern lässt!

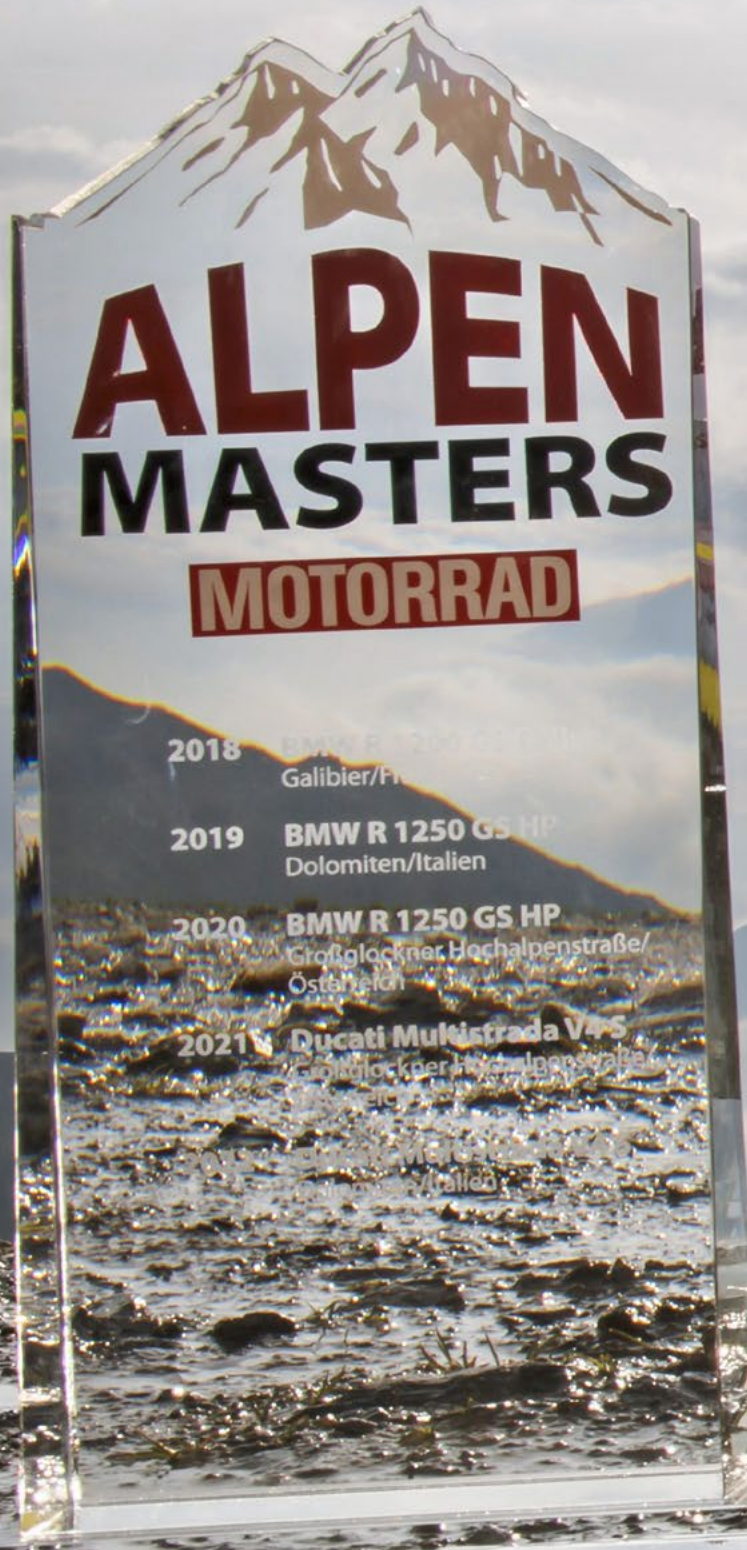
Unterhalb des Abzweigs zum Umbrail muss man sich extrem zügelnd, um nicht jenseits jedweder Legalität unterwegs zu sein. Vor allem, wenn man aus den Tiefen der Multi diesen einzigartigen V4 röhren hört! Und schon sind wir wieder oben. Beim Bruno sind die rot-weiß karierten Tischdecken aufgezogen, die Wildbratwürste duften auf dem heißen Bräter. Wie hitzig muss jetzt diskutiert werden?

Wir sammeln die Stimmen ein, zählen aus und sind baff ob der Eindeutigkeit: acht zu eins gegen Ducati, Sieg für Suzuki!

Damit hat es die V-Strom 800 DE geschafft, das Erbe der 650er-V-Strom anzutreten. Auch sie stand am Stilfser Joch beim ersten Alpen-Masters im Jahr 2005 ganz oben, 2006 konnte sie erfolgreich den Titel verteidigen. Die 800er hat natürlich nicht mehr viel mit der 650er gemein, aber vieles aufgegriffen und für das Modelljahr 2023 erstklassig fortgesetzt. „Natürlich ist und bleibt die Multistrada ein Hammerbike“, so fasst es Eric zusammen, „aber das

Stilfser Joch mit seinen superengen Kurven ist einfach nicht ihr Arbeitsgebiet. Die V-Strom kann hier hingegen alle Trümpfe voll ausspielen. Unglaublichen Fahrspaß zum tollen Preis, gibt es da noch Fragen?“ Dem schließt sich auch Petr an: „Unglaublich, wie intuitiv sich die Suzuki fahren lässt. Für mich bis zum Schluss das ausgewogenste Paket in diesem Feld. Die Multi ist und bleibt ein Top-Bike, doch hier am Stelvio hat sie einfach von allem zu viel!“

Für Kristijan symbolisiert die V-Strom ganz klar „die goldene Mitte“: „Das Handling eines Funbikes, kombiniert mit der Geländegängigkeit einer leichten Enduro



sowie dem Komfort und der Praktikabilität einer Maxi-Enduro – und das alles zu einem Volkspreis! Die wiederholte Titelverteidigung der Multi wäre ein großer Coup gewesen, aber auf diesem speziellen Terrain kann sie einfach nicht das volle Potenzial ihrer Hardware ausspielen.“

Dem folgt auch Pepe, der in der Ducati Multistrada V4 S weiterhin das First-Class-Motorrad im Markt sieht: „Dieser unglaublich potente Motor, mit dieser Leistung und Kraft in jedem Bereich – und dazu mit diesem einmaligen Sound. Ich gebe zu, es braucht eine gewisse Erfahrung, um das alles auszukosten. Und das ist genau

der Vorteil, den die Suzuki ausspielen kann. Du sattelst auf ihr auf – und hast schon gewonnen!“

Und damit Glückwunsch nach Hamamatsu, beschließen wir das Alpen-Masters 2023 und Suzukis Sieg mit den Lieblingsworten des Bergfexes Karsten: „Alles richtig gemacht!“ – und freuen uns schon auf 2024, wenn die V-Strom 800 DE zur Titelverteidigung anreisen darf. ■



Autor: Jörg Lohse
vizechef@motorradonline.de

Fotos: InMoto (1), Markus Jahn (1),
Jörg Künstele, Jörg Lohse



Hinter den Kulissen: der Podcast zum Alpen-Masters

In drei Heften haben wir nun mit vielen Daten, Zahlen, Fakten und vor allem tollen Bildern die Geschichte des Alpen-Masters 2023 erzählt. Noch mehr Hintergründiges zu diesem einmaligen Testformat geben wir in unserem Podcast preis. Ab sofort unter www.motorradonline.de/podcast



DER SIEGER

2023
SUZUKI

V-Strom 800 DE

Alle Sieger seit 2018

2022 Ducati Multistrada V4 S

2021 Ducati Multistrada V4 S

2020 BMW R 1250 GS HP

2019 BMW R 1250 GS HP

2018 BMW R 1200 GS Rallye