

MOTORRAD MAGAZIN

MO

Juli 2017 Nr. 7

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,40 €, Schweiz 9,50 CHF
E 6,20 €, B 5,80 €, NL 5,95 €, L 5,80 €
GR 6,90 €, FIN 7,50 €, DK 53,00 DKK
16,20 €, S 70,00 SEK, H 2160,00 HUF



Kaufberatung:
Triumph Street Triple
S, R oder RS – welches
Modell zu mir passt



IM TEST

- BMW G 310 R
- SWM Gran Turismo

MAGAZIN

- Hazan Motorworks
- Kawasaki SuperSys
- Wheels and Stones

SCRAMBLER
SPEZIAL Unikate mit Ein-, Zwei-
und Vierzylindermotor



Revolution in der Mittelklasse
Die neue Kawasaki Z900



Einzylinder für die große Tour
SWM Superdual 600 ccm



Cafe Racer Festival in Monza
Duell auf der Achtelmeile

„SWM-Motorräder sind 100 Prozent Made in Italy“

SWM ist mächtig in Bewegung, so viel ist klar. MO hatte die Gelegenheit mit Ennio Marchesin – Leiter Marketing und Kommunikation – über die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft von SWM zu sprechen

[MO] Herr Marchesin, gute zwei Jahre sind seit dem Neustart von SWM vergangen. Wo steht das Unternehmen heute?

[Marchesin] Die Wiederbelebung von SWM war eine große Herausforderung, insbesondere an einem Ort wie Varese, der mit großen italienischen Motorrad-Ikonen wie Cagiva und MV Agusta ein Zentrum italienischer Motorradkultur ist. Wir mussten natürlich erstmal komplett neue Strukturen bilden und uns personell aufstellen, was durchaus herausfordernd war. Die SWM-Familie ist mittlerweile 100 Mitarbeiter stark. Seit letztem Jahr ist unsere Produktion voll angelaufen und als Resultat können wir nun eine funktional und preislich hochattraktive Modellpalette von 125 bis 600 Kubik anbieten, bei der wir die Bereiche Offroad, Onroad und Classic bedienen können.

[MO] Wie sieht die Zusammenarbeit mit Ihrem chinesischen Partner Shineray aus?

[Marchesin] Wir sind sehr froh darüber, dass wir mit Shineray einen starken Partner aus der Zweiradwelt finden konnten, der an die langfristige Zukunft von SWM glaubt und uns dementsprechend nachhaltig unterstützt. So können wir auf einer soliden Basis gute Motorräder bauen, während Shineray natürlich auch Zugang zum wichtigen europäischen Markt gewinnt.

[MO] Wird nun auch in China für SWM gefertigt?

[Marchesin] Unsere gesamte Modellpalette ist 100 Prozent made in Italy. Jede SWM wird hier in Biandronno gefertigt. Natürlich beziehen wir aber – wie unsere Mitbewerber auch – ebenfalls Komponenten aus China. Bei den



Classic-Modellen kommt beispielsweise etwa die Hälfte der Teile aus China. Der Rest kommt von bewährten europäischen und japanischen Zulieferern wie Gilardoni oder Kayaba. Bei den Offroad-Modellen hingegen kommen alle Komponenten aus Europa.

[MO] Welche Modellfamilie ist die wichtigste im SWM-Portfolio?

[Marchesin] Am erfolgreichsten sind die 125er-Modelle. Hier bieten wir richtig erwachsene Motorräder mit hervorragendem Preis-Leistungsverhältnis, die den Einstieg in unsere Markenwelt darstellen. Doch auch die Classic-Familie wächst beständig und stellt eine beliebte sowie günstige Custom-Basis dar.

[MO] Bei den Testfahrten zeigte sich eine merkbliche Serienstreuung bei den Maschinen, auch kleinere Funktionsmängel wie Startprobleme oder stehengebliebene Drehzahlmesser mussten wir feststellen.

[Marchesin] Bei den Testmaschinen handelt es sich noch um Vorproduktions-Motorräder. Unsere Priorität lag darin, das neue SWM der Weltpresse

vorzustellen und ein klares Zeichen zu setzen, dass wir gekommen sind, um zu bleiben. Alle genannten Mängel werden mit dem Verkaufsstart behoben sein.

[MO] Wie wird die SWM-Zukunft aussehen? Wird es neue Modellreihen geben?

[Marchesin] Wir möchten uns auf dem Markt langfristig etablieren und betrachten Marken wie KTM oder BMW als Benchmark. Auch möchten wir zukünftig noch mehr Marktsegmente abdecken. Dafür entwickeln wir beispielsweise momentan einen Zweizylinder-Motor für die Superdual-Reihe, mit dem wir in eine größere Hubraumklasse vorstoßen werden.

[MO] Heißt mehr Hubraum auch mehr Gewicht?

[Marchesin] Den Kern von SWM-Motorrädern bilden drei Eigenschaften: Sportlichkeit, geringes Gewicht und ein gutes Preis-Leistungsverhältnis. Das wird auch bei allen zukünftigen Modellen so bleiben.

[MO] Vielen Dank für Ihre Zeit, Herr Marchesin.

Ennio Marchesin verantwortet seit Anfang 2015 die Kommunikation bei SWM. Er blickt bereits auf eine langjährige Motorrad-Karriere bei MV Agusta, Aprilia und Husqvarna zurück

BALLERMANN 6(00)

Reise-Enduros. In vielen Fällen bequeme Tourenmulis, denen ein bisschen Gelände-Look übergestülpt wird. SWM geht den entgegengesetzten Weg und bringt mit der **SUPERDUAL die Vergangenheit zurück ins Genre**

TEXT:
RENÉ CORRERA

FOTOS: WERK

Begeisterung. Sie spricht unüberhörbar aus jedem SWM-Menschen auf dieser Präsentation. Sie sind ambitioniert in Biandronno bei Varese. Und zwar so sehr, dass sie versuchen, die gesamte Welt-Zweirad-Journaille testfahrtechnisch an nur wenig mehr als einem Tag abzufrühstücken. Selbst für die italienischen Momente der Event-Organisation ein sportliches Unterfangen, denn andere Hersteller tragen sich dafür gerne zwei bis drei Wochen in ihre Outlook-Kalender ein.

Dass von der wahrscheinlich interessantesten SWM-Neuheit für das Jahr 2017 dann leider nur drei Testmaschinen für die rund 150 Pressevertreter zur Verfügung standen, ist einer der Gründe, warum es in diesem Job nie langweilig wird. Aber spätestens, wenn einem mit viel Hand-, Augen- und Mundgestik ein herrliches „Nextee taimme we trai for do better“ samt Aperitif gereicht wird, kann man doch nur sanftmütig schmunzeln.

Der Wille zählt, und der war zweifelsohne da. Eine eng getaktete Stunde Nettofahrzeit blieb uns also mit der brandneuen Superdual. Die Superdual ist technisch gesehen eine Reise-Enduro, was sie zugegebenermaßen aus Marktsicht interessant,

aber nicht hochgradig spannend macht. Umso spannender ist jedoch, dass sie die „Reise“ sehr viel kleiner, und die „Enduro“ sehr viel größer buchstabiert, als es heutzutage üblich ist. Oder, dass sie entgegen der Bezeichnung nicht von zwei, sondern von nur einem Zylinder befeuert wird. Und auch die Tatsache, dass hier lediglich knappe 170 Kilogramm Trockengewicht bewegt und um die 7500 Euro bezahlt werden müssen, lässt aufhorchen.

Da mögen bei einigen Erinnerungen an die nicht allzu ferne Vergangenheit aufkommen, denn Dauerbrenner wie eine Yamaha XTZ 660 Ténéré oder eine Honda Transalp entsprachen lange einer ähnlichen Blaupause. Respektable Schotterqualitäten, genügsame Single-Ballermänner und überschaubare Preise. Dann folgte irgendwann die große Angst vor grob profilierten Reifen, Motoren unter 1000 Kubik und Leistungen unter 100 PS. Und so sticht die Superdual ohne jegliche Pionierarbeit in das Segment der Einzigartigkeit. Ein alter Entwurf, zeitgemäß verpackt und mit Euro 4 und ABS in Rufweite der Neuzeit.

Um dieses heutzutage doch spezielle Konzept breiten-tauglicher zu machen, fächert SWM die Superdual in eine eher straßenorientierte „T-Version“ mit 19/17-Zoll-Fahrwerk und eine grobstollige „X-Version“ mit waschechter Enduro-Bereifung in 21 und 18 Zoll auf.



Bereit für die große Reise: Das Hartkoffer-Set mit je 33 Litern Volumen und passenden Halterungen bildet das optionale GT-Paket. Windschild, Schutzbügel, Zusatzscheinwerfer und Gepäckträger sind immer an Bord



Gut in Form: Die Superdual ist gemessen an heutigen Reise-Enduro-Maßstäben eine durchaus sehnige Erscheinung

In beiden Fällen gibt es üppige Federwege (210 Millimeter vorne und 270 Millimeter hinten), eine üppige Sitzhöhe von fast 90 Zentimetern und ein Fahrerlebnis, das heute Seltenheitswert besitzt.

Denn hat man den Thron erstmal erklommen, sitzt man gefühlt bereits auf dem Vorderrad. Und trotz großzügiger Polsterung auf einer ungewohnt schmalen Sitzbank. Der 600er-Single – ein heftig überarbeiteter Antrieb aus dem Husqvarna-Erbe – ballert kräftig los, wenn er denn erstmal angesprungen ist. Auch hier handelt es sich laut SWM um Maschinen aus der Vorproduktion. Weshalb wohl auch die Einspritzung im unteren Drehzahlbereich teilweise deutlich hinterherhinkt. Hat man dieses Tal bis etwa 4000/min aber überwunden, punctet der Single seine 54 PS kernig und mit stabilem Vibrato raus.

Es tut gut, mal wieder zu merken, dass Sportlichkeit keine Frage von großen Zahlen ist. Die Superdual will wie eine Supermoto in die Kurve gedrückt werden, was dank der breiten Lenkstange kein Problem ist und sie

richtig flink ums Eck wetzen lässt. Die Ellenbogen wandern dabei instinktiv in Angriffsposition. Gemütlich schnorcheln kann sie auch, aber das Wettbewerbserbe lässt sich nicht leugnen. Das leicht verwaschene Feedback auch nicht. Blame it on the Enduro-Geometrie.

Und dann war sie auch schon vorbei, die eng getaktete Stunde. Resultat? Restlose Begeisterung. ▷

TECHNISCHE DATEN: SWM SUPERDUAL T (X)

Preis: voraussichtlich zirka 7500 Euro plus Nebenkosten, GT-Paket zirka 900 Euro

Leistung: 54 PS (40 kW) bei 7500/min, max. Drehmoment 53,5 Nm bei 6500/min

Motor: Viertakt-Einzyylinder-Motor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 100 x 76,5 mm, Hubraum 600 ccm, Verdichtung 12,4. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 45 mm. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

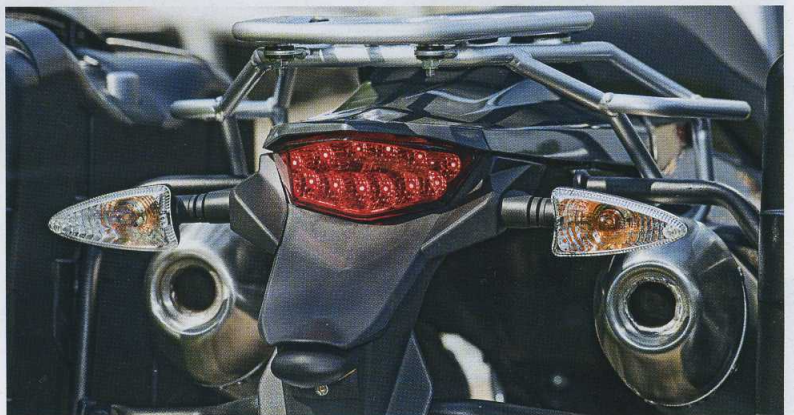
Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrahmen. Upside-down-Telegabel, Ø 45 mm, Zugstufe einstellbar, Federweg 210 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg 270 mm. Bereifung vorn 110/80-19 (90/90-21), hinten 140/80-17 (140/80-18). Scheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm. Radstand 1510 mm, Sitzhöhe 890 mm. Tankinhalt 18 Liter, Trockengewicht 169 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Kundendienst bei 1000, dann alle 6000 km

Klassischer Enduro-Stil: Knackiges Heck und zwei fette Endtüten, die ganz gut ballern



Puristisches Cockpit mit ergonomischen Schwächen – die Bremsleitung liegt beim Fahren genau im Sichtfeld



REINGESCHAUT

Lange wurden in Biandronno Husqvarnas gebaut. Die Besitzverhältnisse wechselten dabei munter. Nun sind Eigner und Motorräder wieder identisch: SWM, MADE IN ITALY

TEXT:
RENÉ CORRERA

FOTOS:
CORRERA,
WERK

Anfangs sind wir ein wenig skeptisch, als SWM-Kommunikations-Chef Ennio Marchesin in breitem Italo-Englisch bekräftigt: „Esse Wuuu Emme hese opene dorrre.“ Natürlich waren wir schon in einigen Produktionsstätten der Branche, und wenn es eines gab, was jedesmal nicht gerne gesehen wurde, dann waren es allzu neugierige Augen beziehungsweise Objektive.

Doch tatsächlich: Kein Einzug aller Digitalgeräte, keine Belehrungen und kein finster dreinblickendes Security-Personal. Stattdessen führt uns Vertriebschef Sandro Caparelli mit unbeschwertem Schwung durch das Hauptquartier in Biandronno, die Fotografierwut der kamerabehängten Schreiber-Meute scheint ihn nicht zu tangieren. Hundert Menschen arbeiten mittlerweile bei



Drei Männer für drei Buchstaben: Ennio Marchesin (Marketing und Kommunikation), Leandro Scomazzon (CEO) und Sandro Caparelli (Vertrieb) führen das neue SWM (von links)

SWM, und den meisten, denen wir begegnen, geht es ähnlich. Selbst im geheimsten aller geheimen Orte vieler Hersteller – der Designabteilung – stört sich niemand am Blitzlichtgewitter.

Neben dem Prototypen RZ4.21, der im letzten Jahr auf der Eicma stand, können wir auch ein großes Poster mit ausgesuchten Designelementen prominenter, großvolumiger Twin-Motorräder der Konkurrenz erspähen. Ob das ein Hinweis auf die zukünftige SWM-Orientierung nach oben ist? Auch einen Raum weiter, dort, wo die Ton-Modelle gefertigt werden, versteckt sich etwas auffällig Unauffälliges unter einer Abdeckplane...

Tapetenwechsel. Fließbänder, Maschinenlärm und Unmengen kleiner und großer Teilesammlungen: Hier sieht es aus, wie es eben aussieht, wenn Motorräder gebaut werden. Auffällig ist jedoch, dass hier – ganz im Gegensatz zur hauseigenen Classic-Serie – absolut gar nichts alt aussieht. Topmodern ist das Werk. Kein Wunder, BMW hat seinerzeit gut 200 Millionen Euro in das ehemalige Husqvarna-Werk gesteckt, wie man munkelt. Bevor es KTM nahezu geschenkt und SWM anschließend verkauft wurde. Inklusiv massenhafter Husqvarna-Hardware. „Zu einem ziemlich guten Preis“, wie Caparelli dezent lächelnd erwähnt.

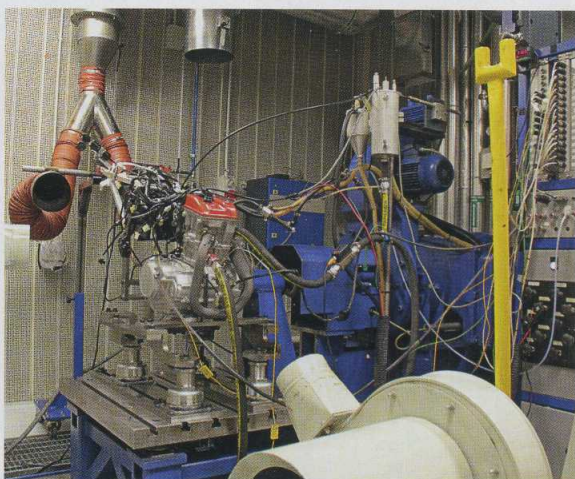
Keine schlechten Startvoraussetzungen. Wohl auch deshalb konnte SWM bereits im letzten Jahr schwarze Zahlen schreiben. Dabei ist nach oben noch ordentlich Luft. Ungefähr 6000 Motorräder verlassen momentan das Werk pro Jahr. Wohlgermerkt im Einschicht-Betrieb und beim gleichzeitigen Fahren nur einer der drei Produktionsstraßen. Mit zehn Leuten und einer Produktionsstraße mehr könnten es doppelt so viele sein. 20 000 Einheiten wären maximal drin. An Ambition mangelt es SWM also auch hier nicht. □



Die Classic-Modelle bilden eine der drei Produktionsstraßen (oben). Für Aufsehen sorgte dieses SUV mit SWM-Emblem. Wird in China bereits als „X7“ verkauft und soll ab 2018 auch in Biandronno gebaut werden



Ehrensache: Natürlich braucht jedes italienische Unternehmen ein „Centrostile“. Hier entstehen auch die Zubehörlinien



Stresstest: Bis zu 100 Stunden muss jeder Motortyp auf einem der beiden hauseigenen Prüfstände verbringen