



**MOTORRAD** Ausgabe 13/2017

**PS** Ausgabe 7/2017

HOREX VR6  
Fahr- und Testberichte



**HOREX SONDERDRUCK**



# NEUHEITEN

# MIT SECHS-APPEAL



Horex VR6 Classic. Exklusiv für MOTORRAD und die Schwesterzeitschrift PS arrangiert Horex-Eigner Karsten Jerschke einen Fahrtermin. Wetter super, Strecke klasse, Horex endlich gut?

Von Michael Pfeiffer; Fotos: Jörg Künstle



**H**orex zum Zweiten – eines muss man Motorrad-Enthusiast und Horex-Eigner Karsten Jerschke lassen: Der Mann macht keine halben Sachen. Seine in Landsberg am Lech liegende Firma 3C Carbon wirkt piekfein, das Headquarter sauber durchgestylt und die Fahrzeugflotte perfekt für den Markenauftritt vorbereitet. Mindestens genauso akribisch nahm er sich die Horex-Konstruktion vor. Jerschke ließ den nicht ganz fertig entwickelten Motor bei HWA in Affalterbach umfassend überarbeiten, organisierte bei den Spezialisten von Bosch eine komplett neu entwickelte Motorsteuerung und stimmte mit den Fachleu-

ten bei Conti nicht nur das ABS-System fein ab, sondern ließ sich auch gleich noch ein äußerst auffälliges Dashboard komplett neu entwickeln. „Ihr seid die ersten Journalisten, die ich mit der neuen Horex fahren lasse!“, freut sich Jerschke sichtlich. Tourguide wird Martin Bauer sein, dreifacher deutscher Superbike-Champ und – aha – Chefentwickler bei Horex. „Das hat mich jetzt einen satten zweistelligen Millionenbetrag gekostet, aber anders geht das nicht. Ihr werdet überrascht sein, wie gut die Maschine jetzt fährt.“

Mal sehen. Bisherige Horex waren durchaus rau laufende, nicht sehr spritzige, dafür manchmal etwas eigensinnige Schwereisen. Dank einer Menge Leichtbauteilen, vom Rahmenheck aus Karbon bis hin zum Lithium-Ionen-Akku, senkte Jerschke das Gewicht um 30 Kilogramm. Außerdem sitzt man nun etwas tiefer auf edlem Sattelleder. Wie überhaupt alles an der neuen Horex edel und außergewöhn-



# NEUHEITEN



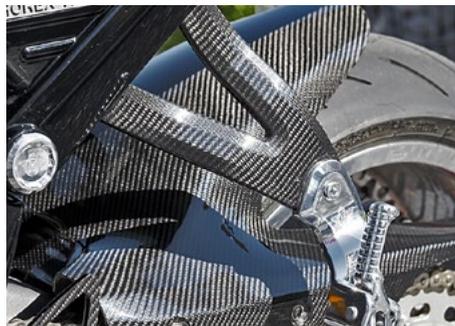
**Monumental:** Der kompakte VR6-Motor spielt nun endlich die Rolle, die ihm gefällt



**Phänomenal:** Das Dashboard bietet jetzt schon eine unglaubliche Vielfalt von Informationen, die zudem noch bestens sichtbar präsentiert werden



**Orchestral:** Aus den beiden Endrohren spielt der VR6 eine Mischung aus Porsche 911 und Triumph-Drilling



**Genial:** Die Verarbeitung der Karbonteile ist sensationell gut und eine Spezialität des Hauses

lich liebevoll verarbeitet scheint. Wow! Mit satterm Fauchen springt der VR6 an, dreht erst einmal bis über 2000/min hoch, um die Katalysatoren anzuheizen. Nach einiger Zeit grummelt die Horex dann bei gut 1100/min im Stand, und es kann losgehen. Sofort überrascht das spielerische Handling der 244-Kilo-Maschine. Günstige Schwerpunktage und offensichtlich reichlich Arbeit an den hochwertigen Öhlins-Federelementen lassen die Horex wie von selbst einlenken. Exakt, zielgenau und leichtfüßig sucht sie sich ihre Bahn, die montierten Pirelli Rosso 3 passen perfekt. Es geht Richtung Neuschwanstein über kleine und kleinste Voralpensträßchen. Martin Bauer kennt die schon, findet die perfekte Linie. Es gilt, dranzubleiben und den 1218-cm<sup>3</sup>-Motor auch mal über 5000/min zu drehen. Der VR6 wirkt nun völlig verwandelt. Dank geringerer Schwungmasse und viel Detailarbeit an der Motorsteuerung – jetzt mit Drive-by-Wire – dreht er voller Enthusiasmus hoch und schreit mächtig aus den beiden Auspuffrohren. Der Sound ist einmalig, eine Mischung aus Triumph-Triple und Porsches Sechszylinder-Boxer, der weit über sein Drehzahllimit geht.

Ab knapp 40 km/h kann man im sechsten Gang sanft und ruckfrei beschleunigen, das ist gut für die kleinen Dörfer und bequem für Schaltfaule. Druck gibt es in allen Lagen, 163 PS bei 9000/min soll

die Horex leisten. Ob das der Dreiventiler bringt? Müssen wir dann mal messen. Immerhin dreht er bis 10 300/min. Jetzt freuen wir uns über die nahezu perfekte Fahrwerks- und Motorabstimmung, lassen es auch mal auf der Bremse richtig in die Kurven reinrauschen und merken, dass die Horex zum Heizen taugt. Beste Brembos, super abgestimmtes Öhlins-Material – wer da noch motzt, hat keine Ahnung.

Wir machen Pause. Jerschke erzählt von neuen Zylinderköpfen, anderen Nockenwellenlagerungen, den beiden von Bosch für eine ziemliche Summe entwickelten Drosselklappenstellern und den mit Hohnbrille feinbearbeiteten Zylinderlaufbahnen. Er spricht von Kolbenhemden, die nun länger sind, und Steuerketten, die halten. Er kennt jedes Detail seiner Maschine, lobt die Auspuffanlage, die einiges an Leistung bringe und zudem auch viel schöner klinge. Aussehen tue sie ohnehin wesentlich besser.

Jeder Kunde kann sich seine Horex individuell ausstatten lassen. Allein vier verschiedene Lenkerhöhen sind möglich. Es gibt eigentlich nichts, was es für die

Horex nicht gibt. Bald sollen sogar noch eine Rückfahrkamera und das Handy auf das Dashboard gespielt werden können. Das entwickelt gerade Conti für Horex.

Warum er das alles macht, fragen wir Karsten Jerschke. Schließlich hat er übermächtige Gegner im Markt. „Wir haben ein einzigartiges Motorrad, mit einer einzigartigen Verarbeitung, und wir haben noch viel vor.“ Es scheint so, als sei die VR6 erst der Anfang. Eine zweite Baureihe schwebt Jerschke schon vor. Und das VR6-Konzept verträgt noch eine Menge Ausbaustufen. Zurzeit montiert Horex nach Manufaktur-Art eine Maschine pro Tag. One Man, one Bike. Sein Name zielt dann auf einer Plakette das Motorgehäuse. Ziel ist es, die Produktion bald zu verdreifachen. Die VR6 Classic und die VR6 Café Racer mit Karbon-Steuerkopf beginnen bei 38 500 beziehungsweise bei 42 500 Euro. Eine Menge Geld, aber bei dieser Verarbeitung, diesen Komponenten und dem ganz besonderen Erlebniswert bestens angelegt. ■

**MOTORRAD**



Video unter

[www.motorradonline.de/mrd201713010](http://www.motorradonline.de/mrd201713010)

#### Daten

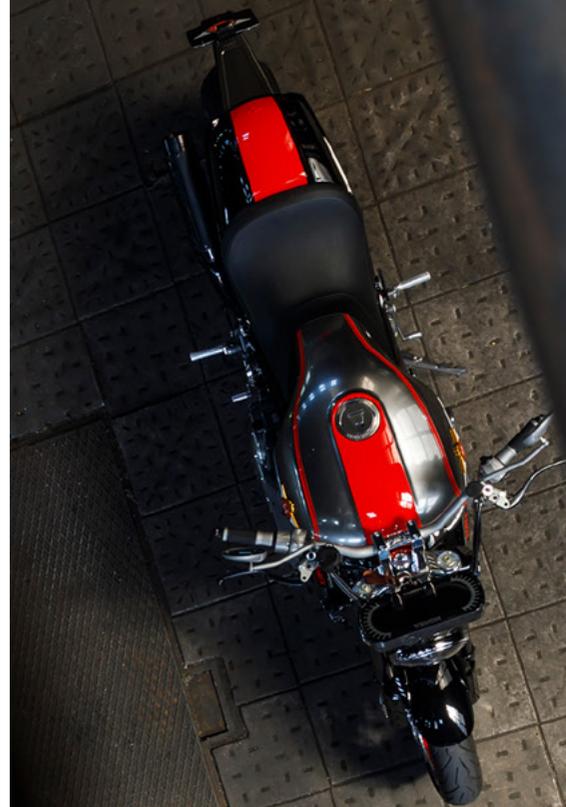
Sechszylinder-VR-Motor, 1218 cm<sup>3</sup>, 18 Ventile, drei obenliegende Nockenwellen, 120 kW (163 PS) bei 9000/min, 138 Nm, Leichtmetall-Rückgratrahmen, Karbon-Rahmenheck, Einarmschwinge, Öhlins-Upside-down-Gabel, Öhlins-Federbein, Doppelscheibenbremse vorn, Scheibenbremse hinten, Ø 320/264 mm, Gewicht 244 Kilogramm vollgetankt, Preis ab 38 500 Euro



# HOREX

**DIE NEUE  
CASUAL-KOLLEKTION  
PASSEND ZUR HOREX VR6**

**JETZT IM  
ONLINE-SHOP**



**HOREX.COM**

**PREMIERE**

**HOREX VR6 CLASSIC HL**

Text: Uwe Seitz; Fotos: Jörg Künstle

# SIXPAC



Ein bärig grollender, kraftvoller Sechszylinder, sauber abgestimmt in einem ebensolchen Fahrwerk – das wäre eine Macht! Sollte Horex dies tatsächlich geschafft haben?

**G**as auf! Sofort stürmt die Horex los, hebt sogar leicht das Vorderrad und spielt dazu eine Symphonica Feroce – dagegen klingt jeder 911er selbst mit offener Klappe wie ein Stümper. Das war gleich der erste Eindruck hinaus auf die Landstraße, und verwundert fiel mein Blick ins riesige, voll digitale Display. „Horex – steht da wirklich!“

Dieser Zweifel stammt nicht von ungefähr, denn als Horex noch bei Augsburg baute, bald die groß angekündigte Idee eines aufgeladenen Motors begrub, dann ein unausgeglichenes Modell mit sechs Zylindern, aber etlich mehr Schwächen vorstellte und schließlich doch die ganze Firma wieder zusperrte, hätte ich keinen Pfifferling mehr auf die einst ruhmreiche Marke gegeben. Auch nicht, als 3C-Carbon mit beeindruckenden Umsätzen durch Spezialteile von der Formel 1 bis zur Luftfahrt im Hintergrund und großer Rennsport-Begeisterung die Traditionsmarke aufkaufte und Mastermind Karsten Jerschke versprach, das Projekt endlich vernünftig aufzustellen. Tatsächlich wurde es ruhig um Horex. Selbst die Vorstellung der Silver Edition vor gut einem Jahr unter 3C-Ägide war nur ein kurzes öffentliches Aufflammen – auch wenn man da schon sehen konnte, dass im großen Stil verbessert wird. Lange war danach wieder wenig aus Landsberg/Lech zu hören, wo die Horex heute gebaut wird. Da klingelt plötzlich das PS-Telefon, und Jerschke lädt freudig erregt zum Test: „Jetzt läuft die Serienproduktion, ihr könntet eine Classic Edition exklusiv fahren!“

Die erste Abzweigung von der Bundesstraße auf ein kleines Allgäuer Landsträßchen: Gas zu, runterschalten, einlenken, Gas wieder anlegen... „Horex – unfassbar!“ Der Sechszylinder nimmt das Gas an, als hätten ihn japanische Renningenieure programmiert. Schön direkt, aber ohne jegliches Ruckeln. Und das bei dem kurzhubigen VR-Motorenkonzept und den 1200 Kubik. Flink und gierig dreht der Motor nach oben. Ein Grund, dass die Horex ihre Arbeit so ordentlich macht, wirbelt jetzt direkt vor mir um die ersten Kurven unseres Testritts. Martin Bauer, dreifacher IDM-Superbike-Meister und blitzgescheiter Ingenieur, leistete große Entwicklungsarbeit an der Horex VR6. Und er war nicht der einzige Spezialist,

# K DELUXE

**01****02****03****04**

**01** Die voll einstellbare Gabel lässt trotz des hohen und dadurch etwas entkoppelten Lenkers genug Gefühl für Landstraßen-Attacken

**02** Selbst die Armaturen sind hochwertig und kompromisslos gestylt

**03** Durch Hightech sündhaft teuer, aber aus PS-Sicht in der Gesamtoptik zu dominant: das Display

**04** Kraftvoll, drehfreudig, charakterstark und mit irrem Sound: Dieser Sechszylinder ist ein Erlebnis!

den sich 3C-Carbon für dieses Projekt leistet. Top-Firmen wie HWA, Conti und Bosch entwickelten und bauten mit. Immer wieder versichert uns Jerschke, wie viel Entwicklungszeit und -geld er in die neue Horex investiert hat.

Beim morgendlichen Rundgang durch die Produktionshalle, in der etwa zwei Horex pro Tag in einer Edel-Manufaktur von Hand entstehen, zeigte uns Jerschke das zerlegte Herzstück der Horex. Kein Stein blieb beim Antrieb auf dem anderen. Seit der Firmenübernahme 2015 ist vom ursprünglichen Motor nur noch das Konzept eines eng gebauten Sechszylinder-V übrig. Einspritzung, Drosselklappeneinheit, Zylinderkopf, Pleuel, Kolben, die drei obenliegenden Nockenwellen und die Kurbelwelle inklusive Gehäuse, die größere Airbox mit anderen Ansaugtrichtern usw. – alles neu. Dazu kam das Ride by Wire, ein viel umfangreicherer Kabelbaum, der neue Sensoren integriert, ABS...

Dann das Fahrwerk: feinste Öhlins-Technik – alles voll einstellbar. Dazu tolle Frästeile wie etwa die Gabelbrücken. Durch neue Leichtbauteile wie zum Beispiel das neue Rahmenheck aus Kohlefaser soll die Horex in Summe 30 Kilo abgespeckt haben. Man glaubt es gleich, denn beim Wedeln selbst durch die eng umkurvte Allgäu-Bergwelt gibt sich der wuchtige Roadster extrem sportlich. Zackig winkelt die VR6 ab. Klar, macht das ein 600er-Supersportler agiler, aber für ein 242 Kilo (fahrfertig) schweres Bike ist das Handling schlicht verblüffend. „Wir haben unter anderem den Schwerpunkt deutlich abgesenkt“, erklärt Bauer, und auch die Geometrie wurde spürbar verändert.

Trotz erstaunlicher Agilität liegt die Horex stabil im Radius. Nichts pendelt, nichts wehrt sich, auch nicht beim Nachbremsen oder Gasanlegen am Scheitel – die Horex lechzt geradezu nach Kurven, je schneller, desto besser. Ein weiterer Knaller ist die Bremsanlage. Die Verzögerung, der Initialbiss, die Dosierbarkeit sind auf absolutem Sportlerniveau. Kein Wunder, denn Jerschke und sein Team machen mit den Brembo M50-Zangen auch hier keine Kompromisse. Dazu die hochwertige Radialpumpe, ebenfalls aus Italien, dann lässt sich der mächtige Sixpack auch entsprechend wieder einfangen. Und das Fahrwerk sorgt für die nötige Stabilität.

### Optisch könnte es noch sportlicher werden

Fahrtechnisch macht diese Horex jetzt richtig Freude. Die trübt auch nicht das etwas „wuchtige“ Getriebe, das lange Schaltwege hat und die Gänge mit deutlichem „Klonk“ einlegt. Auch die Vibrationen aus dem Kraftpaket stören nicht. Sie untermalen vielmehr diesen kernigen Charakter des Triebwerks, den man so wirklich nur in der Horex erleben kann. Immer wieder animiert der Sound und der ansatzlose Antritt dazu, dem Classic Roadster ordentlich die Sporen zu geben. 163 PS steht im Datenblatt. Man mag es vor allem beim Extra-Kick um die 7000/min glauben. Ganz oben Richtung fünfstellig wird der Antrieb etwas milder, aber die Horex ist auch bei 260 km/h abgeriegelt. Da geht die Schere zwischen sportlicher Performance und eher edlem Outfit nicht mehr ganz so weit auseinander. Aber Jerschke hat noch weitere Pläne mit dem Sechser. Wir durften einen Blick in die Designabteilung werfen, und was wir da – besonders in sportlicher Hinsicht – zu sehen bekamen, wäre der Knaller. Günstiger dürfte diese Power-Vision aber auch nicht werden.

Wer es sich leisten kann, darf schon jetzt von der Classic für knapp 39 000 Euro ein echtes Wonne-Bike erwarten und in vielen Details sogar beim Styling mitreden. Die Horex wird wohl kein Massenphänomen werden, das hat 3C auch nicht vor, aber mit dieser Performance kann sie mehr als im Markt bestehen. „Horex – wow, so kann's weitergehen.“

## DATEN

# HOREX VR6 CLASSIC HL

### ANTRIEB

Sechszylinder-V-Motor, tohc, drei Ventile/  
Zylinder, 120 kW (163 PS) bei 9000/min, 138 Nm  
bei 7000/min, Bohrung/Hub: 68,9/55,0 mm, 1218  
cm<sup>3</sup>, Verdichtung: k. A., Zünd-/Einspritzanlage,  
mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-  
kupplung, Sechsganggetriebe, Kette

### FAHRWERK

Leichtmetall-Rückgratrahmen, Lenkkopfwinkel:  
k. A., Nachlauf: k. A., Radstand: 1510 mm, Öhlins-  
Gabel, Ø Gabelinnenrohr: 43 mm, Öhlins TTX36-  
Federbein, beides voll einstellbar

### RÄDER UND BREMSEN

Leichtmetall-Gussräder, 3.50 x 17/6.00 x 17,  
Reifen vorn: 120/70 ZR 17, hinten: 190/55 ZR 17,  
Pirelli Diablo Rosso III, 320-mm-Doppelscheiben-  
bremse mit radial angeschlagenen Vierkolben-  
Schwimmsätteln vorn, 264-mm-Einzelscheibe  
mit Zweikolben-Schwimmsattel hinten, ABS

### GEWICHT

(vollgetankt) 242 kg,  
Tankinhalt: 17 Liter Super

### GRUNDPREIS

38 500 Euro (zzgl. NK)

Herstellangaben



## HOREX VR6 Classic HL | Ihre Konfiguration

## Ihre Optionen



Lackfarbe



Heritage Linien



Sitzbank

Jetzt konfigurieren

Reservieren, bestellen oder speichern Sie Ihre Konfiguration  
Mit dem neuen HOREX Konfigurator

[www.HOREX.com](http://www.HOREX.com)

HOREX VR6 Classic HL  
Zweisitzer High-End Power Cruiser

42.500 €UK\*

inkl. MwSt. (19%)  
zzgl. Sonderausstattung

Gezeigte Abbildung kann Sonderausstattungen enthalten.

Mit der HOREX VR6 Classic HL bietet HOREX eine neue M  
Line) beeindruckt durch eine besondere und äußerst aufwen

Nach dem historischen Vorbild ist das HL-Sondermodell in Ca  
Farbapplikationen. Weiterhin überzeugt das neue HOREX VRT  
CFK-Leichtbautechnologie, ausgesuchte High-End-Komponen

Konfiguration speichern

Email\*

Reservieren oder bestellen

Privat  Geschäftlich

Anrede\*

Vorname / Name\*

Firma

Telefon / Nummer\*



Ihre Konfiguration

# HOREX**EXTREME**

**WIR SIND FÜR SIE DA!**

**Telefon: +49 8191 9696-1000**



**HOREX Motorcycles GmbH**

3C-Ring 1 / 86899 Landsberg am Lech

**HOREX Flagship-Store Bad Homburg**

Horexstraße 3 / 61352 Bad Homburg v. d. Höhe

**HOREX Flagship-Store Ingolstadt**

Marie-Curie-Straße 25 / 85055 Ingolstadt

Fon +49 (0) 8191 96 96-1000

[info@horex.com](mailto:info@horex.com) / [www.horex.com](http://www.horex.com)



**Der Maßstab  
seit 1923**