



EXTRA-WURST

Abenteuerlich ist an der Zontes 703 F Adventure nicht nur der Name, sondern auch die Art, wie sie angerichtet ist. Denn auf diesem Teller türmt sich fast ein ganzes Asia-Bufferet an elektronischen Extras. Das Adventurebike-All-you-can-eat-Menü für den schmalen Taler – guten Appetit!

Zontes serviert seine neueste Adventure-Kreation mit Oberklasse-Flair. Und trotzdem preislich so günstig, dass einem schon vor dem ersten Bissen das Wasser im Mund zusammenläuft – 8770 Euro, dazu zwei Jahre Garantie. Aber Geduld, eins nach dem anderen. Das Auge isst bekanntlich mit. Bei der optischen Präsentation hat man sich offensichtlich Mühe gegeben: Die spacige Front entspricht wohl kaum jedermanns Gusto, wirkt mit ihren LED-Streifen aber wie aus einer anderen Galaxie – erfrischend anders. Sobald der erste Blick durch die Deko dringt, entdeckt der gewiefte Gourmet jedoch hier und da Altbekanntes: Der Frontfender erinnert verdächtig an Hondas Africa Twin, auch die XXL-Lenkerarmatur mit vielen Knöpfen und noch mehr Funktionen wirkt wie aus derselben Küche. Die unteren Zusatzscheinwerfer und auch der Motor wiederum lassen Erinnerungen an Yamahas Tracer 9 aufkommen. Ein bunter Mix also, zusammengestellt aus allerlei Japan-Elementen.

Wir bitten zu Tisch

Das Hauptgericht, der Motor, soll offiziell eine Eigenentwicklung sein. Ein Dreizylinder mit 699 Kubik. So weit, so gut, wenn da nicht dieser verdächtig vertraute Kuppelungsdeckel wäre. Der sieht nämlich täuschend nach Yamahas CP3 aus – Zufall? Vermutlich nicht. Doch am Ende zählt ja nicht das Rezept, sondern der Geschmack. Und der fällt zwiespältig aus. Das liegt zum einen an der Leistungsangabe: Auf dem Papier sollen es 95 PS sein, auf unserem Prüfstand stehen am Ende nur 84 Pferdchen. Das ist nicht nur viel weniger Pfeffer als versprochen, sondern hinterlässt auch einen bitteren Nachgeschmack.

Klar, im Alltag reicht diese Leistung für eine zügige Landstraßenpartie. Aber die Würze fehlt einfach. Der Motor hängt krude am Gas. Selbst ein feinfühleriger Twist am Gasgriff führt zu abruptem Aufstoßen vom Schub- in den Lastbetrieb. Innerorts strapaziert dieses Temperament schnell das Nervenkostüm. Wer sich hier nicht plagen will, muss mit der Kupplung entschärfen. Wenn die Stäbchen versagen, kommen eben Messer und Gabel her.

Zum anderen zeigt der Quickshifter, eigentlich als delikate Beilage gedacht, ebenfalls zwei Gesichter: Unter Volllast gelingen die Gangwechsel seidig, bei Teillast krachen die Zahnräder aber eher knochig ins Gebälk. Insgesamt bleibt das dreikolbige Aggregat also eher solide Hausmannskost, kein raffiniertes Gourmetgericht. Dabei haben die Chinesen durchaus edle Zutaten eingekauft.



Informativ: Das TFT-Display zeigt den Reifendruck und sogar die Temperatur der Pneus an



So komisch wie genial: Das durchdachte und praktische Staufach an der Auspuffgegenseite



Keine Rückfahrkamera: Das Gimmick ist nicht zum Einparken, sondern fürs Filmen gedacht



Actioncam ab Werk: An der Front gleiches Gimmick in Grün. GoPro oder DJI? Hier überflüssig



Future Face: Die Front der Zontes erinnert an die Maske von Iron Man

Marzocchi: Mogel oder mega?

Zum Beispiel beim Fahrwerk: vorn wie hinten voll einstellbare Marzocchi-Elemente. Das klingt erst mal nach haute cuisine. In der Praxis wurde aber der Garpunkt verfehlt. Die Upside-down-Gabel ist schlicht zu weich geraten, gibt stark nach und betäubt das Vorderradgefühl. Hinten dagegen arbeitet das Federbein arg zäh – hart und unsensibel sendet es auch kleinste Unebenheiten per Express unverblümt durch die Bandscheiben des Fahrers. Auch selbstständig nachgewürzt, sprich justiert, bleibt die gesamte Fahrwerksabstimmung unausgewogen.

Trotz aller Schwierigkeiten winkelt die Zontes aber erstaunlich neutral ab, ihr 21-Zoll-Vorderrad liegt kurz danach schön stabil in der Kurve. So fährt es sich ganz anständig über Stock, Stein und Asphalt. Jedenfalls bis zur nächsten Bremszone. Denn beim Griff in die Eisen macht die softe Gabel einen amtlichen Tauchgang. Zusätzlich fehlt der klare Druckpunkt, und der gesamte Hebelweg fühlt sich vergleichsweise teigig an. Selbst im vollen Würgegriff lässt die Bremskraft noch etwas zu wünschen übrig. Nichts für die Fraktion beherzter Brems-Reinlanger.

Ergonomisch, praktisch – gut!

Und doch: Nicht alles auf dem Asia-Adventure-Menü hat ein „Gschmäckle“. Die Ergonomie etwa verdient Lob: Die Sitzbank ist ausgesprochen angenehm, die Rasten sind praxisnah positioniert. Der bärig-breite Lenker komplettiert das Wohlfühl-Sensorium. Klassische Reiseenduro eben – gemacht für lange Touren, ohne dass es bereits nach wenigen Kilometern kneift. Hier serviert Zontes eine delikate Beilage, die das Hauptgericht bekömmlicher macht.

Technologie-Träger

Der eigentliche Clou aber ist das schon angekündigte Elektronik-Buffer. Hier hat der Hersteller kräftig aufgetischt: TFT-Display, Fahrmodi, Traktionskontrolle, Keyless-System, Bluetooth-Connectivity, Griffheizung, zwei USB-Anschlüsse, Reifendruck und Temperaturanzeige sowie eine elektronisch verstellbare Windschutzscheibe – und jetzt kommt's: das alles ab Werk! Einzig ein Tempomat fehlt. Der war wegen des konventionellen Gaszugs leider nicht drin. Dafür gibt es ein großzügiges Staufach auf der Auspuff-Gegenseite. Sieht zwar erst mal ulkig aus, erweist sich aber als geniale Idee. Last, but not least ist natürlich auch ein Hauptständer an Bord.

GSX-8T/8TT

SUZUKI

Performance mit Charakter



Retro trifft Next Generation

Die Suzuki GSX-8T und GSX-8TT eröffnen ein neues Kapitel voller Emotionen auf zwei Rädern. Klassisches Design, neu interpretiert mit modernster Technik – genau wie das neue MOTORRAD-Heft, zu dem wir herzlich gratulieren.

Mach' jetzt eine Probefahrt bei deinem Suzuki Partner und erlebe den kraftvollen 776 ccm³ Parallel-Twin, modernste Fahrassistenzsysteme und zeitloses Retro-Design. Pure Fahrfreude – bei jedem Kilometer.



motorrad.suzuki.de

Okay, Zontes, Video speichern!

Und als ob das alles noch nicht genug wäre, garniert Zontes die 703 F Adventure mit zwei fest installierten Videokameras samt 128-Gigabyte-Speicher – quasi als Dessert mit Schirmchen. Fest integriert agieren sie nicht etwa wie Dashcams, sondern wie zwei integrierte Actionkameras. Beide nehmen in Full HD auf und können ganz nach Belieben ein- und ausgeschaltet werden. Kurz: Wer Extras liebt, findet hier einen so reich gedeckten Tisch wie bei keinem anderen, teils deutlich kostspieligeren Mitbewerber. Hier und da etwas ausgefallen und eigen, aber zweifellos auf Oberklasse-Niveau! Das Gewicht liegt mit 236 Kilo zwar über dem, was der Dreizylinder eigentlich komfortabel vortreiben kann. Für eine Reiseenduro liegt das aber gerade noch im Rahmen. Man kommt auf seine Kosten, auch wenn die Portion nach dem üppigen Mahl etwas im Magen liegt.

Herber Beigeschmack

Auch ziemlich hart zu verdauen: die vergleichsweise eng getakteten Service-Intervalle von 5000 Kilometern. Wer also häufig und auch lange unterwegs ist, steht spätestens nach jeder großzügigen Alpentour wieder in der Werkstatt. Viele Servicebesuche belasten mit der Zeit immer spürbarer das Portemonnaie. Die Unterhaltskosten der Zontes sind also ein nicht zu unterschätzender Faktor. So sollte man sich vom beispiellos erschwinglichen Anschaffungspreis der 703 F Adventure nicht zu sehr blenden lassen.

MOTORRAD-Fazit

Die Zontes ist eine imposante Extra-Wurst. Vollgepackt mit Garnitur, preislich nahezu unschlagbar. Aber eben auch: eine Wurst. Aus ihr wird, bei allem Senf und Salat, kein Filetstück. Wer hohe Ansprüche an Motor, Fahrwerk und Bremse hat, findet hier kein Sterne-Menü. Wer sich aber mit deftiger Kost zufriedengibt und Extras liebt, wird definitiv satt.



MORITZ MÄFFERT (24)

Normalerweise auf sportlicherem und europäischerem Gerät unterwegs, war die Zontes für ihn wortwörtlich ein Abenteuer. „Würde ich sie jetzt kaufen? Eher nicht. Einen Blick wert ist sie aber schon!“

leserbriefe@motorradonline.de
Fotos: Rossen Gargolov, AmyLee/Honda (1)

Zontes 703 F Adventure

Motor

Wassergekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 3 x Ø 45 mm, geregelter Kat, Batterie 12 V/6 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, Kette, Sekundärübersetzung 2,938.

Bohrung x Hub 70,0 x 60,6 mm
Hubraum 699 cm³
Verdichtungsverhältnis 13,0:1

Nennleistung 70,0 kW (95 PS) bei 10 000/min

Max. Drehmoment 75 Nm bei 7500/min

Standgeräusch 96 dB(A)

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebel-system, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 310 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 265 mm, Doppelkolben-Schwimmersattel, Traktionskontrolle, ABS.

Speichenräder mit Alu-Felgen 2.15 x 21; 4.25 x 18
Reifen 90/90 R 21; 150/70 R 18

Bereifung im Test Michelin Anakee Adventure

Maße + Gewichte

Radstand 1565 mm, Lenkkopfwinkel/Nachlauf k.A., Federweg vorn/hinten 180/180 mm, Sitzhöhe* 850 mm, Gewicht vollgetankt* 236 kg, Zuladung* 189 kg, Tankinhalt/Reserve 22,0/4,9 Liter.

Garantie

zwei Jahre

Serviceintervalle

alle 5000 km

Farben

Weiß/Rot, Schwarz

Preis

8490 Euro

Nebenkosten

280 Euro

Messwerte

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit

195 km/h

Beschleunigung*

0–100 km/h 4,4 sek

0–140 km/h 7,9 sek

Durchzug*

60–100 km/h 5,3 sek

100–140 km/h 6,3 sek

140–180 km/h 11,3 sek

Tachometerabweichung*

Effektiv (Anzeige 50/100) 46/92 km/h

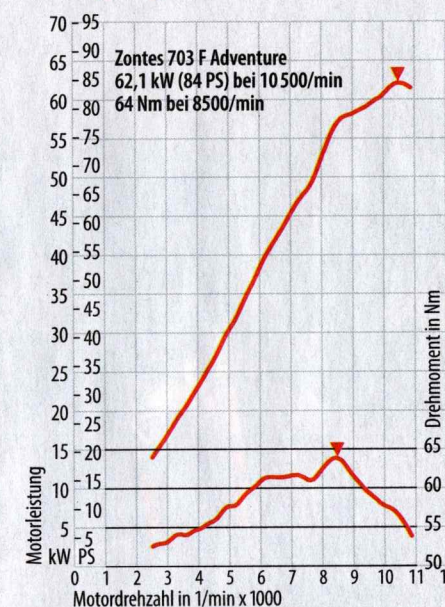
Verbrauch*

Landstraße 5,4 Liter/100 km

Theor. Reichweite 407 km

Kraftstoffart Super

Leistungsdiagramm



Herstellangaben; *MOTORRAD-Messung; Diagramm: Leistung an der Kurbelwelle; Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %



Adventure-Allerlei: Einige Teile sind klar geborgt – tut der Optik aber keinen Abbruch

TOP-DEALS FÜR JUNGE GEBRAUCHTE

+ ERSTE MODELLE 2026
SCHON DA!



Zum Beispiel:

ELIMINATOR 500

Ab sofort ist genau der richtige Zeitpunkt für einen Top-Deal. Denn bei unseren Vertragspartnern warten 2025er-Vorführbikes aus allen Klassen. Mit wenigen Kilometern zum Spitzenpreis. Aber nur solange der Vorrat reicht. Darüber hinaus stehen schon die ersten 2026er-Modelle in freshen Looks bereit. Gleich sichern und in Wunschfarbe direkt bestellen – Führerscheinneulinge sparen hier mit dem STARTER-BONUS sogar zusätzlich bis zu 800 €*.

Also schnell bei eurem Vertragspartner zuschlagen, bevor es ein anderer tut.

kawasaki.de



**4 JAHRE
GARANTIE**

Kawasaki
Let the Good Times Roll