



Sicher haben ...

...Siesich bereits gewundert, warum der »Motorradfahrer« nicht – wie in der September-Ausgabe angekündigt – schon am 10.09. sondern mit fünf Tagen Verspätung an Ihrem Kiosk beziehungsweise in Ihrem Briefkasten lag. Der Grund dafür war, dass wir unseren Lesern zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt alle wichtigen Motorradneuheiten der Saison 2005 in Wort und Bild präsentieren wollten. Den Zeitpunkt konnten wir allerdings nicht allein bestimmen. Verschiedene Hersteller hatten uns für die Publikation ihrer Produktneuheiten einen Embargo-Termin auferlegt. Demzufolge durften wir Ihnen erst zum 15.09. die neuen Motorräder für 2005 zeigen. Aber ich bin der festen Überzeugung, auch Sie werden der Meinung sein, dass sich das Warten gelohnt hat, wenn Sie im vorliegenden »Motorradfahrer« durch die Neuheitenstrecke blättern.

Sollten Sie sich über die Verschiebung des Erstverkaufstages geärgert haben, bitte ich Sie, das zu entschuldigen. Mit den besten Wünschen für einen sonnigen Herbst.

Guido Saliger

Honda bleibt am Ball

ABS-Offensive, High-End-Supersportler und Vernunftmotorräder waren in der ausklingenden Saison das Erfolgsrezept. 2005 soll es so weitergehen.

FMX 650

Funmoto« nennt Honda die FMX 650, die jede Menge Fahrspaß und einfache Handhabung zum vernünftigen Preis bieten soll. Optisch stark an die trendigen Supermoto-Maschinen angelehnt, richtet sich das speziell für den Europamarkt entwickelte Gerät nicht in erster Linie an fortgeschrittene Drift-Experten. Vielmehr sollen Fahrer angesprochen werden, die einen knackigen, preiswerten Single im handlich-stabilen Fahrwerk suchen.

Als Antrieb dient der zigfach bewährte luftgekühlte Radialvierventiler mit einer oben liegenden Nockenwelle und einer Ausgleichswelle. In der FMX leistet er 38 Pferde, die bereits bei 5750 Touren galoppieren und vor allem im unteren und mittleren Drehzahlbereich druckvoll losstrahlen sollen. Komplettaus rostfreiem Edelstahl ist die frech verlegte 2-in-2-Auspuffanlage gefertigt. Darin verbergen sich zwei unregelmäßige Katalysatoren, die für die Einhaltung der Euro-2-Abgasnorm bürgen.

Beim Fahrwerk kommt der aus den Hornet-Modellen bekannte Monobackbone-Rahmen zum Einsatz. Das 17er-Vorderrad mit schwarz eloxierter 3,50-Zoll-Leichtmetallfelge und 120er-

Honda CBR 600 RR: leichter und mit USD-Gabel.

Reifen wird von einer mächtigen USD-Gabel mit 45er-Gleitrohren geführt, die 218 mm Federweg zur Verfügung stellt. Das 17er-Hinterrad – mit ebenfalls schwarz eloxierter 4,00-Zoll-Felge – trägt einen 150er-Schlapfen. Der dreht sich in einer Vierkant-Stahlschwinge, die sich über ein Hebelsystem am Federbein abstützt und 186 Millimeter Federweg zur Verfügung stellt. Ein Doppelkolben-Schwimmsattel, der mit einer 296er-Scheibe im Vorderrad kooperiert, und eine 220er-Scheibe mit Einkolben-sattel am Heck halten die trocken 163 Kilo schwere »Funmoto« unter Kontrolle.

CBR 600 RR

Auch Gewinnertypen dürfen sich nicht ausruhen. Mit dem Ziel, die Dominanz in der Supersport-WM zu sichern, haben die Ingenieure noch einmal kräftig Hand an die CBR gelegt, was durch eine neue, optisch noch stärker an die RC211V angelehnte Verkleidung unterstrichen wird. Leistungsmäßig versprechen Verengungen in den Ansaugkanälen eine kraftvollere Entfaltung im mittleren Drehzahlbereich. Um die innere Reibung im Motor zu reduzieren, bekommen die Schäfte der Slipperkolben eine Beschichtung.

Weiteres Augenmerk galt der Gewichtsreduktion: Insgesamt fünf Kilo hat die RR abgespeckt, wobei neben raffinierten Detailmaßnahmen der neue Rahmen mit einem ebenen neuen Rahmenheck entscheidend beiträgt. Viel Einsparpotenzial fand sich auch im Bereich des im Bürzel verlegten Schalldämpfers, in dem leichtere Katalysatoreinsätze Platz finden und dessen Endstück das Schutzblech ersetzt.

Fahrwerksseitig sticht die neue USD-Gabel mit 41er-



Fahrspaß zum Vernunftpreis: Honda FMX 650.

Gleitrohren ins Auge. An der voll einstellbaren Vorderradführung sind die Vierkolben-Bremssättel radial befestigt. Deren Kolben besitzen nun eine Oberflächenbeschichtung zwecks Verringerung des Losbrechmoments. An der Unit-Pro-Link-Schwinge am Heck ist jetzt die obere Stoßdämpferaufnahme nicht mehr verschraubt, sondern fest integriert. Komplet in die Form der Schwinge integriert sind zudem die Spannelemente der Antriebskette. Neben einer Vielzahl von Zubehör werden natürlich Renn-Kits für die RR angeboten. Der Straßenfahrer wird sich indes eher über den beleuchteten Schalter der neuen Warnblinkanlage freuen.



Jetzt auch mit ABS: Honda CB 1300.

Kawa-Power von Sport bis Touring

Kawasaki wertet für 2005 Supersportler und Tourer gleichermaßen auf.

ZX-6R/ZX-6RR

Für die neue Sechser verspricht Kawasaki den besten cw-Wert, den je ein Ninja-Modell vorweisen konnte. Grund dafür ist die neue aerodynamisch optimierte Verkleidung mit integrierten Blinkern und größeren Seitenflächen sowie der elegant unter den neu gestylten Heckbürzel verbundene Schalldämpfer. Unter der Kunststoffverschalung pocht allerdings auch ein erstarktes Herz. Größere Ein- und Auslassventile sowie die aus dem Racing-Kit stammenden Nockenwellen erhöhen vor allem die Spitzenleistung des 636er-Motors, der ebenfalls über die Antihopping-Kupplung des Racing-Modells verfügt.

Aber Power bringt nichts, wenn sie nicht auch auf die Straße ge-

bracht wird. Ein neuer Rahmen, der den Abstand zwischen Fußrasten und Lenkerstummeln verringert, macht die 600er noch agiler und kontrollierbarer. Zudem verspricht die neue Schwinge mit Oberzug mehr Verwindungssteifigkeit. Racing-like die Bremsanlage: Die radial verschraubten Vierkolben-Sättel beißen jetzt auf Bremsscheiben mit Wellenprofil und werden über eine Radialpumpe angesteuert. Leichtere

Laufträder runden das Bild ab. Über dieselben Ausstattungsfeatures verfügt natürlich auch die neue ZX-6RR, die allerdings konform dem Supersport-WM-Reglement nur über 599 Kubik verfügt, für 2005 aber nochmal in der Spitzenleistung zulegt. Dazu kommen ein eng abgestuftes Racing-Getriebe, straffer abgestimmte Feder Elemente sowie die notwendigen Aufnahme Punkte zur Montage eines Lenkungs dämpfers. GS



Aerodynamischer, stärker und fahrstabiler sollen die ZX-6R mit 636 Kubik (oben) und die ZX-6RR mit 599 Kubik (unten) 2005 auftreten.



CB 1300/ABS

Der mächtige Reihenvierzylinder gehört zweifellos zu den Edelmännern der Naked-Bike-Zunft. Verbesserungen können sich also nur in Details vollziehen. Den Anfang macht da die Einspritz-/Zündelektronik, die im Hinblick auf sanfte Gasannahme weiter perfektioniert wurde. Erst auf den zweiten Blick dürfte auffallen, dass die Seitendeckel im Beinbereich jeweils um zehn Millimeter schmaler ausfallen. Sinn der Übung ist, selbst sehr klein gewachsenen Fahrern in der 79 Zentimeter hohen Sitzmulde sicheren Bodenkontakt zu garantieren. Dass die Sitzqualität verbessert wurde, wird sich indes erst auf Marathon-Etappen zeigen können.

Das optional erhältliche ABS kann sich aber bereits an der ersten Kreuzung amortisieren. Der in den erfolgreichen CBF-600-Modellen bereits bestens bewährte Blockierverhinderer, der es mit seinem 16-Bit-Rechner auf fünf Regelvorgänge pro Sekunde bringt, dürfte eine perfekte Ergänzung des Edelbrummers darstellen. GS



Z 750 S

haben die Sechser an Sport-Performance zugelegt, so soll die Z 750 S, die auf der bekannten Z 750 basiert, mehr Komfort beim Touren, auf schnellen Autobahnetappen sowie im Zweipersonenbetrieb bieten. S steht hier für »soft« im positiven Sinn, denn hinter einer großzügig ge-

schnittenen Halbschalenverkleidung lässt sich hohes Tempo fraglos leichter ertragen. Den veränderten Anströmungsverhältnissen der Airbox tragen Anpassungen der Einspritz-



Touren- und Soziustauglichkeit sind die Tugenden der Z 750 in der neuen S-Variante.

MZ is back

Und das nicht nur im Sport-touring-Segment. Mit der verkleidungstechnisch abgespeckten Version der 1000 S mischt MZ auch in der Naked-Bike-Szene kräftig mit. Eine kantige, rahmenfeste Cockpitverkleidung mit den markanten 1000-S-Augen duckt sich vor einen breiten Superbike-Lenker, der das eh schon gute

Handling der 1000er deutlich toppen dürfte. Am ordentlichen Fahrwerk der 1000 S ist eh nichts zu ändern, eher am Twin. Da kommt ein geändertes Mapping der Einspritzung zum Einsatz, das zusammen mit einer gekürzten Endübersetzung für eine knackige Performance im bevorzugte Naked-Bike-Revier sorgen sollte. GS



In Sachen Hubraum spielt der Classic-Tourer jetzt in der Mean-Streak-Liga.

elektronik Rechnung. Mehr Komfort für Fahrer und Beifahrer, Letztere bieten jetzt ständige Griffe am Heck sicheren Halt, verspricht die neue einteilige Sitzbank. Derweil freut sich der Fahrer über das in der Verkleidung installierte Cockpit mit analogem Tacho und Drehzahlmesser.

KLE 500

Um den Evergreen über die Euro-2-Abgashürde zu heben, kommen gleich drei ungeregelte Katalysatoren und ein Sekundärluftsystem zum Ein-

satz. Damit man die neu gewonnene Sauberkeit auf den ersten Blick sieht, präsentiert sich die KLE in neuen Farben und bietet dem Fahrer eine wirkungsvolle Windschutzscheibe.

VN 1600 Classic Tourer

Ab 2005 profitiert der Classic-Tourer durch eine Hubraum-erhöhung von 1470 auf 1552 Kubik, die zuvor schon den Schwestermodellen Classic und Mean Streak zuteil wurden. Neben leichten Modifikationen am Fahrwerk umfasst jetzt die Ausstattung des Classic-Tourers serienmäßig eine Beifahrer-Rückenlehne, Haltegriffe und Trittbretter. GS

Dank dreier U-Kats ist das Überleben der KLE 500 gesichert. Dazu gibt's mehr Windschutz.



Zurückhaltung bei BMW

Nach den diesjährigen Top-News, der Reise-Enduro R 1200 GS und dem sportlichen Flaggschiff K 1200 S, sollen nach offiziellem Bekunden von den Bayern keine Sensationen auf der Intermot zu erwarten sein. Vielmehr werden die bekannten Modelle in verschiedenen neuen Farbvarianten kommen. Außerdem sind spezielle Sonderausstattungs-Pakete für die bestehenden Typen geplant.



Farblich aufgefrischt: BMW R 1100 S.

Suzukis Antwort

Sowohl im 1000er-Supersportsegment als auch in der Mittelklasse verlor Suzuki Boden an die Konkurrenz, 2005 soll sich das ändern.



Bandit 650/S (ABS)

Gerade in der klassischen Suzuki-Disziplin des preiswerten Mittelklasse-Motorrades sahnte Honda mit der CBF 600 S gnadenlos ab. Suzukis Antwort lautet Bandit 650, die es wieder als Naked Bike und als halbverkleidete S-Version geben wird.

Dank 2,9 Millimeter größerer Zylinderbohrungen legt der Bandit 57 Kubik zu und dürfte spürbar besseren Durchzug – bislang eine Schwäche der 600er – an den Tag legen. Wie die aktuelle 600er wird auch die 650er mit Vergasern, Sekundärluftssystem und U-Kat ausgestattet sein.

Fahrwerksseitig verraten die technischen Daten der neuen Maschine keine Unterschiede zum Vormodell. Rahmen, Feder-elemente und Bremsen sind auch der Hubraumerhöhung gewachsen. Allerdings hat sich die Ausstattung verbessert. Die nun



Mehr Hubraum, höhenstellbarer Fahrersitz und optionales ABS für die neuen Bandits.

ABS eine Kampfansage. Wie gehabt, fällt die halbverkleidete S-Version drei Kilogramm schwerer aus. Vollgetankt wiegt die aktuelle 600er 236 Kilo, daran dürfte sich nichts ändern. Wiescher das ABS ausfällt, ist noch nicht bekannt.

GSX-R 1000

Der Nummer-1-Status in der 1000er-Supersportklasse hält so lange, bis die Konkurrenz den nächsten Knaller zündet. Im nächsten Jahr könnte Suzukis neuer 1000er wieder ganz oben stehen. Sie ist kürzer, flacher und stärker geworden. Bereits die Optik belegt den Umfang der Änderungen: komplett neue Verkleidung, Frontblinker in den Rü-



An den Mörder-Schalldämpfer der GSX-R 1000 muss man sich wohl erstmal gewöhnen.

ckspiegelgehäusen, Heckblinker in den Seitenabdeckungen integriert. Dass sich unter der Haut viel getan hat, verraten die technischen Daten. Dank der um 0,4 auf 73,4 mm gewachsenen Bohrung stockt die 1000er auf echte 999 Kubik auf. Zudem wuchsen die Drosselklappendurchmesser der Einspritzung um zwei auf 44 mm. Natürlich sind auch die Innereien entsprechend dem erhöhten Hubraum und Gasdurchsatz angepasst.

Das Bestreben, beste Voraussetzungen zu schaffen, um die aufgestockte Leistung auf den Boden zu bringen, verrät eine mächtiger gewordene Hinterradschwinge. Kompakter fällt der neue Rahmen aus, der den Fahrer näher an den Tank rückt. Das flachere Sitzpolster – Sitzhöhe 81 statt 83 Zentimeter – ruht ebenfalls auf einem neuen Rahmenheck, das nun aus angeschraubten Alu-Gussprofilen besteht. Zum Vormodell wuchs der Vorderradnachsenschlag um fünf auf 96 Millimeter, der Radstand blieb gleich. Beim genannten Trockengewicht von 166 Kilo haben die Techniker also noch einmal vier Pfund abgespeckt, wozu die neuen filigranen Räder ihren Teil beitragen dürften. Unverändert die Bremsanlage im Vorderrad: Wie beim 2003er-Modell kommen radial verschraubte Vierkolben-Festsättel zum Einsatz. GS



Suzukis Vierventil- Single geht als Supermoto auf die Straße.

DR-Z 400 SM

Wenn schon eine Sport-Enduro im Stall steht, dann kann man daraus auch gleich eine Supermoto-Version machen. Mit entsprechend modifizierten Federelementen, schwarz eloxierten Leichtmetallfelgen im 17-Zoll-Format und 120er- respektive 140er-Schlappen wird daraus ein Drift-Gerät, das mit 89 Zentimetern Sitzhöhe nicht zu groß ausfällt. Dank 134 Kilo Trockengewicht sollte sich damit jede Menge Fahrspaß realisieren lassen. Dass es dem 400er-Treibsatz an Esprit nicht fehlt, hat er längst bewiesen. Und eine Zweikolben-Schwimmsattelbremse vorn, die sich an einem 310er-Bremsdiskus zu schaffen macht, dürfte das Temperament im Zaum halten, zumal ein Zweikolben-Festsattel mit 240er-Scheibe im Heck zur Hilfe eilt.

VZ 800

Auch wenn Cruiser keine Hochkonjunktur haben, dürfen sie im Modellprogramm nicht fehlen. Schon gar nicht die beliebte Mittelklasse. Die VZ 800 lässt den Fahrer nur 700 mm über dem Asphalt dahingleiten. Die Kraft liefert der flüssigkeitsgekühlte 805-Kubik-V2, den wir bereits aus der Intruder Volusia kennen. Dank Einspritzung und G-Kat ist er in Sachen Umweltschutz up to date. Den trocken 245 Kilos schweren Brummer hält eine USD-Gabel auf Kurs, und die hebelangelante Heckfederung versteckt sich in Starrahmenmanier, wobei bereits der 170er-Pneu für ausreichenden Komfort sorgen dürfte.

Ducati wächst

Ducati baut das Naked-Bike- und Touring-Segment stark aus.

999

Zwei Jahre nach der ersten 999 steht die Neue mit deutlich modifiziertem Fahrwerk und Motor in den Startlöchern. Der V2 leistet 140 PS bei 9750/min und drückt ein Spitzendrehmoment von 109 Nm bei 8000 Touren auf die Kurbelwelle. Dafür wurden die Profile der Nockenwellen verschärft, die Kompression erhöht und die Ölversorgung optimiert. Eine verstärkte Hinterradschwinge sowie ein überarbeiteter Lenkungsämpfer tragen dem PS-Plus Rechnung. Zu erkennen ist die Neue am roten Rahmen, der höher gesetzten Cockpit-Scheibe und der im Scheinwerferbereich runderen Verkleidung, die aus besonders schlagresistentem Kunststoff besteht.

Monster S2R

Hier werden alle Stilelemente der S4R mit dem Flair des luftgekühlten 800er-Einspritztriebwerks vereint, das für 2005 ebenfalls mit einer neuen Kupplung ausgestattet wurde. Sie



Bullig: Ducati Monster S2R.



soll die Bedienbarkeit erleichtern, den Gangwechsel verbessern und das Hinterradstempeln beim Herunterschalten verhindern. Die S2R wird in sechs unterschiedlichen Farbkombinationen angeboten.

Multistrada

Gleich drei neue Multistrada rollen auf uns zu, wobei das praktisch identische Outfiterstufenmodell DS 1000 S das werden von einem 620-Kubik-Triebwerk befeuert, wobei das Modell »Dark« als preiswertere Variante nur mit einer 320er-Scheibenbremse im Vorderrad ausrückt. Das Standardmodell weist zwei Schwimmsattelbremsen mit 300er-Scheiben in der 43er-USD-Gabel auf. Als Antrieb dient der aus der Monster bekannte luftgekühlte Zweiventil-Desmo-Twin mit Einspritzung, U-Kat und Sechsgang-Getriebe. Gegenüber dem Vorjahr glänzt er mit einem Kupplungssystem, das die Betätigungskräfte reduziert, zum anderen das Hinterradstempeln beim harten Runterschalten verhindert.

Obwohl der 620er-Rahmen dem der 1000er im Wesentlichen gleicht, reduziert er die Sitzhöhe. Hauptunterscheidungsmerkmal ist aber die Zweiarmschwinge am Heck, die sich über ein vorspannbares Sachs-Federbein mit Zugstufenverstellung abstützt.



Duc 999: jetzt mit 140 Pferden.

Multistrada DS 1000 S

Wie die 620er-Modelle profitiert die neue 1000er-Multistrada von Modellpflegemaßnahmen. Gegenüber der Vorjahres-DS dürfen sich die Passagiere über neu konturierte Sitze freuen, die mehr Rutschfestigkeit garantieren. Mehr Windschutz bietet eine höhere und steiler angestellte Windschutzscheibe, und dank vier Zentimeter längerer Spiegelarme gibt's mehr Rücksicht. Außerdem sorgt ein modifizierter Seitenständer für den rechten Halt im Stand. Aber das, was die S zur S macht, sticht zumindest dem Kenner ins Auge. Edle Federelemente von Öhlins. Natürlich sind die 43er-USD-Gabel und das High-End-Federbein voll einstellbar. Dazu kommen Carbon-Teile und ein hochwertiger Alu-Lenker.



Verwandtschaft: 620er-Multistrada (l.), DS 1000 S Multistrada (o.).

Yamaha-Offensive

Mit sechs neuen Modellen und tief greifenden Modifikationen an der bestehenden Palette feiert Yamaha 2005 das 50. Jubiläum als Motorradproduzent.

MT-01

Auf der Tokyo Motor Show 1999 war sie noch Studie, jetzt können die Intermot-Besucher die MT-01 Probe sitzen. Dominierendes Element ist der mächtige 48-Grad-ohv-Twin mit

schichtet. Die Kraft-150 Nm Spitzendrehmoment bei 3750/min wird über ein lang übersetztes Fünfgang-Getriebe und einen rechtsseitig angeordneten Kettenantrieb an das mit einem 190er-Schlappen bereifte Hinterrad übertragen. Der Alu-Druckguss-Tank der Trockensumpfschmierung sitzt im kühlen Luftstrom an der Vorderseite des Motors und schafft Platz für das horizontal angeordnete Federbein.

Die Gemischauflbereitung, die den Sprit aus einem 15-Liter-Tank mit integrierter Kraftstoffpumpe bezieht, obliegt einer 40-mm-Saugrohreinjection, wobei das

Mapping der Zündung auf die einzelnen Gangstufen abgestimmt ist. Außerdem unterstreicht eine elektronische Auslasssteuerung die Dampfhammer-Charakteristik der MT-01, verhindert Fehlzündungen zum Zeitpunkt der Ventilüberschneidungen und senkt die Geräuschkulisse. Zwischen den Edelstahlkrümmern und den megaphonartigen Titanschalldämpfern sitzt der Katalysator.

Der MT-01-Rahmen besteht aus zwei zusammengeschraubten Alu-Druckgussteilen sowie einem angeschraubten zweiteiligen Unterzug und



Hammerharder V2-Sport-Roadster: Yamahas MT-01 verquickt den leistungsgesteigerten Warrior-V2 mit einem Supersport-Fahrwerk.



1670 Kubik, Vierventilköpfen und Doppelzündung aus der Road Star Warrior. Gegenüber dem Power-Cruiser fällt zu Gunsten der Drehfreudigkeit der Kurbeltrieb leichter aus, und die Zylinderlaufbuchsen sind zur besseren Wärmeabfuhr und Verringerung der Reibungsverluste keramikbe-

stärker und fahrstabiler startet die neue YZF-R6 in die 2005er-Supersport-WM.

nimmt den Motor an acht Punkten auf.

Ebenfalls aus zwei, aber zusammengeschweißten Teilen besteht die lange Alu-Schwinge, die sich übereinander horizontal angeordnetes, voll einstellbares Federbein abstützt. Ungewöhnlich auch, dass die Schwinge mit ihren Drehpunkten den Rahmen umschließt.

Die Führung des 120/70 Vorderrads



obliegt einer voll einstellbaren USD-Gabel mit 43er-Gleitrohren, die dem Supersportler R1 entliehen wurde. Gleiches gilt für die beiden 320er-Scheibenbremsen mit Radialvierkolbensätteln.

Über dem Multirefektorscheinwerfer der MT-01 dominiert ein analoger Drehzahlmesser, die anderen Anzeigen erfolgen digital, wobei die Helligkeit jedes Instruments separat geregelt werden kann. Für Individualität bieten auch zahlreiche aufpreispflichtige Custom-Teile Raum. Zudem soll es drei Tuning-Kits, eines für den Straßeneinsatz, zwei für die Rennstrecke, geben.

YZF-R6

Gestärkt um drei PS mehr Spitzenleistung startet der 600er-Supersportler durch. Auf 40 Millimeter wuchsen die Drosselklappen der Einspritzanlage, was modifizierte Ansaugkanäle in den Zylinderköpfen erforderte. Außerdem wurden die Oberflächen der Brennräume bearbeitet und dem Kühler zwei Lüfter spendiert.

Das R6-Fahrwerk profitiert durch eine voll einstellbare 41er-USD-Gabel, die auch besser mit der Power der neuen Radialscheibenbremsen im Vorderrad fertig werden dürfte. Da die auf 310 Millimeter gewachsenen Scheibenabern noch 4,5 statt 5 mm dick sind,

fällt ihr Gewicht sogar niedriger aus. Die aufgrund der neuen Gabel veränderte Geometrie-Lenk- kopfwinkel 24,3 statt 24 Grad, Nachlauf 95 statt 86 Millimeter und Radstand 1385 statt 1380 Millimeter – kompensieren modifizierte Hebel der Federbeinlenkung. Mehr Eigendämpfung und weniger Aufstellmoment verspricht das von 60 auf 70 geänderte Querschnittsverhältnis des 120er-Frontpneus.



BT 1100 Bulldog: dank Kat sauberer und dank neuer Sitzbank sowie einem samt Gabelbrückenaufnahme geänderten Lenker bequemer.

BT 1100

Yamahas 1100er-Bulldogge ist dank zweier Katalysatoren und entsprechend modifizierter Vergaser mit Absperrsystem der Kraftstoffzufuhr stubenrein ge-

worden. Mehr Bewegungsfreiheit ermöglichen eine neue Sitzbank und ein flacherer, gerader Lenker, der in einer neuen Gabelbrücke mit veränderten Klemmfäusten sitzt. Neu präsentiert

125er-Flutwelle

Gleich vier neue 125er sollen Yamaha verlorenes Terrain zurückerobern.

Einsam hielt Yamahas DT 125 RE die 125er-Stellung. 2005 bekommt der Zweitakter die Supermoto-Variante DT 125 X mit 17-Zoll-Alu-Felgen von Excel und 120er- bzw. 140er-Pneus zur Seite gestellt. Gekürzte Federwege sorgen für flacheren Lenkkopfwinkel und kürzeren Nachlauf, was sportliche Handling-Eigenschaften bringt. Dazu gibt's eine 298er-Frontbremse mit Zweikolben-Bremssattel.

Am Styling der XT 660 R/X orientieren sich die XT 125 RE- und XT 125 X-Geschwister. Beide werden von einem luftgekühlten ohc-Viertakter mit 11 kW und



XT 125 X (o.) und XT 125 RE orientieren sich optisch an den XT 660-Modellen.

Fünfgang-Getriebe befeuert. Während das Enduro-Modell RE mit 21er- beziehungsweise 18er-Hinterrad aufwartet, weist die X 17-Zöllern auf. Unterschiede gibt's auch bei den Bremsen: Die X verzögert vorn mit einer 260er-Scheibe, die RE begnügt sich mit einer 245er-Scheibe.

Ganz neu ist auch das Straßenmodell YBR 125, deren luftgekühlter ohc-Viertakter 8,8 kW leistet. Mit der YBR 125 hat Yamaha preisbewusste Einsteiger im Visier, die an der klassischen Linie mit Stereofederbeinen im Heck Freude haben. Alle Modelle haben E-Starter. **GS**



Klein aber fein: die YBR 125 mit 12 PS.

sich auch das Cockpit mit großem Analog-Drehzahlmesser und integriertem Analog-Tacho. Die übrigen Anzeigen erfolgen digital. Damit die BT 1100 Bulldog nicht zu schnell in falsche Hände gerät, ist sie nun serienmäßig mit einer Wegfahrsperrung ausgerüstet.

TDM 900 A

Eine zumindest für engagierte Reisefreunde wesentliche Änderung geht bei den Informationen zu den Yamaha-Modellneuheiten fast unter. Neben neuen Farben erfreut uns Yamaha mit einer TDM 900 A, die das ABS der FJR 1300 A bekommen hat. Zwar gibt es auch noch eine ABS-lose Variante, die wird bei uns aber nicht angeboten. **GS**



Auf den ersten Blick ganz die Alte: Yamahas TDM 900 A mit ABS.

Die Gigamoto von KTM

Der ultimative Supermoto-Hammer heißt KTM 990 Superduke. Ihr Herzstück ist der bärenstarke V-Zwei aus der Reise-Enduro 950 Adventure, der dank größerem Hubraum und Einspritzung an Leistung zulegt. G-Kat samt Sekundärluftsystem sorgen für geringe Emissionen. Ein nur zehn Kilo leichter Gitterrohrrahmen und das voll einstellbare Fahrwerk mit 48er-USD-Gabel locken mit 17-Zöllern und kurzem Radstand zum Gipfelsturm. Für den Abtrieb stellt Brembo mit 320er-Scheiben und Vierkolben-Sätteln das Rüstzeug.

Auch den Einzylinder-Typen wird Modellpflege zuteil. Dank neuer Nockenwelle und geänderter Zündung dürften sie noch kräftiger anreißen. Die nötige

Standfestigkeit verspricht eine zusätzliche Öl-Spritzdüse zur Kühlung des Kolbenbodens. Neben neuen Blinkern und vernieteter Kette muss das der 640 LC4 genügen, während die Supercomp SXC 625 zudem mit neuem Benzinhahn, geänderten Bremsscheiben, Seitenständer und Multifunktionsstacho ausrückt, der auch die EXC-Wettbewerbstypen zielt. Letztere wurden grundlegend renoviert: Ovalrohrrahmen, verstärkte Schwingen und überarbeitete Feder-elemente. Dazu kommen hochwertige Excel-Felgen (außer EXC 125/200). Unabhängig von der Taktart erfahren alle Motoren eine Leistungsoptimierung mittels neuer Zündkennfelder und verbesserter Kupplungskomponenten.

Hamp





»FIGHTERAMA«

Die Intermot hat kaum ihre Pforten geöffnet, da locken auch schon die Herbstmessen. Vom 5. bis 7. November findet – bereits zum vierten Mal – die Internationale Motorrad-Sport- und -Tuning-Messe in 47495 Rheinberg, Messe Niederrhein, Römerstraße 84, statt. Das Mekka der Custom-Szene ist an den drei Messetagen jeweils von 10 bis 18 Uhr zugänglich. Erwachsene zahlen zehn Euro für die Tageskarte, Kinder unter zwölf Jahren haben freien Zutritt, Parkplätze gibt's gratis. Weitere Infos unter www.Fighterrama.de oder Telefon 0211/30066111.

Aprilias Zukunft

Der Zweiradhersteller hat einen Investor gefunden.

Zwischen Roberto Colaninno mit seiner Investment-Firma Immsi S.p.A. und der Aprilia S.p.A. gibt es eine Vereinbarung bezüglich der Übernahmesämtlicher Verbindlichkeiten von Aprilia sowie einer Kapitalerhöhung in Höhe von 50 Millionen Euro. Damit wird Aprilia mit den Marken Moto Guzzi und Laverda unter demselben Konzerndach vereint wie Piaggio, Gilera und Derbi, womit der größte Motorrad-Konzern Europas mit über 6000 Beschäftigten und einer jährlichen Fahrzeugproduktion von 600.000 Einheiten entsteht. Aprilia und Piaggio haben bislang schon in der Entwicklung und dem Teileeinkauf zusammengearbeitet. Viele Aprilia-Roller werden von Piaggio-Motoren angetrieben.

Helm-Spende

Der Zubehör-Multi Götz GmbH spendete dem Deutschen Roten Kreuz 150 Helme. Damit verfügen die DRK-Ausbilder bei den Erste-Hilfe-Kursen wieder über aktuelles Material, um Kursteilnehmern das korrekte Abnehmen des Helms bei verunglückten Bikern zu lehren.



Wüdös R 1150 GS-Funbike

Mit Leichtmetallrädern (3,50 x 17 v./5,00 x 17 h.) und Straßenreifen (120/70 v./180/55 h.) strickt Wüdo aus der »alten« BMW R 1150 GS ein waschechtes Funbike. Eine geänderte Gabelbrücke passt die Lenkgeometrie an. Der Booster-Lenkervon ABM, die Adventure-Scheibe mit Verstellmöglichkeit sowie tiefergelegte Fußrasten runden das Bild ab. Optisch wie akustisch setzt indes der Side-Pipe-Endschall-

dämpfer, den Wüdo eigens bei BSM fertigen lässt, der Kreation die Krone auf. Informationen unter www.wuedo.de oder Telefon 02301/91880. A.K.



Reifenflut

Dunlop, Metzeler und Pirelli bieten eine Vielzahl neuer Freigaben für unterschiedliche Reifentypen.

Die brandaktuellen Super-Sportler in der Liga von 600 bis 1000 Kubik japanischer Herkunft sowie Ducatis 998 wie 999 und die exotischen Buells versorgt Dunlop mit dem Supersportreifen D208 Race Replica. Die Mittelklassemaschinen aktuellen und älteren Datums sowie Klassiker der 70er-

Jahre bedienen neue Dimensionen und entsprechende Freigaben des tourensportlichen Dunlop Arromax GT501. Nähere Infos und Freigaben unter www.dunlop.de oder Telefon 06181/681930.

Metzeler hat für den Sport-Touring-Reifen Roadtec Z6 und 120 neue Freigaben erwirkt. Da-



bei wird die Mittelklasse, wie sie Suzukis SV 650 repräsentiert, ebenso bedient wie die großen Tourer und Sportler vom Schlag einer Kawasaki ZX-9R. Detaillierte Infos unter www.bikerclub.de oder Telefon 089/14908350. Extreme wie gemäßigte Sportmaschinen lassen sich – dank weiterer über 120



neuer Freigaben – auf den wettbewerbstaughlichen Pirelli Diabolo Corsa stellen. Hiersind die Freigabe-Infos unter www.pirellimoto.de oder Tel. 089/14908350 zu bekommen. GS

Pirelli Diabolo Corsa (l.), Metzeler Roadtec Z6 (M.), Dunlop GT501 (r. o.), Dunlop D208 RR (r. u.).



Benelli zahlt drauf

Wer eine neue Benelli Toronado (TRE oder RS) kauft, bekommt bei Inzahlungnahme seiner Gebrauchten bis zu 3.000 Euro über dem Wert der Eurotax-Schwacke-Liste. Für gebrauchte Motorräder und Roller wird ein Mindestankaufwert von 2.000 Euro garantiert, unabhängig vom Zustand. Weitere Infos unter www.benelli.de oder beim Benelli-Vertragshändler.



Rückruf Kawasaki VN 2000

Weil bei der VN 2000 die Leitungen der Vorderradbremse beim starken Einfedern der Gabel an den Gabelrohrabdeckungen scheuern und so beschädigt werden können, werden die Besitzer der Maschinen mit folgenden Rahmennummern umgehend in die Werkstätten gerufen: JKBVNMA#4A000059 bis JKBVNMA#4A004668 (amerikanische Ausführung), JKBVNW00AAA000120 bis JKBVNW00AAA004629 (europäische Ausführung) und VNW00A-000092 bis VNW00A-004594 (allgemeine Ausführung), # steht dabei für eine einstellige Zahl in der Fahrgestellnummer. Nach Prüfung und eventuellem Austausch der Bremsleitungen werden Bremsleitungshalter montiert.



AngeKlickt

www.ibike.de
Wer günstig ein gebrauchtes Bike schießen möchte, sollte mal bei ibike vorbeischaun. Die Fahrzeugbörse bietet neben gebrauchten Autos und Motorrädern auch eine Fahrzeugbewertung sowie eine Ersatzteil- und Zubehör-Suchfunktion.



www.Biker-Zentrale.de
Hier in der Zentrale einer privaten Homepage steht ein vielseitiges Forum zum Informationsaustausch zur Verfügung. Nach kurzer Registrierung können von den Mitgliedern eigene Beiträge zu den Themen Motorrad, Zubehör, News, Bekleidung, Reifen, Sport und Spaß gepostet werden. Reinschauen lohnt sich.



www.swissbikers.ch
Swissbikers gibt es erst seit März 2004. Dafür sind die über 175.000 Seitenaufrufe mehr als sensationell. Die Forenseite aus der Schweiz informiert über Neues aus der Motorradszene und versteht sich als Plattform, um Treffpunkte mit anderen Bikern zu arrangieren. Ein besonderer Service ist die Wettervorhersage auf dieser Seite.



Hessens Sheriffs fahren Yamaha

Mit der FJR1300A konnte sich Yamaha bei der Ausschreibung des hessischen Innenministeriums durchsetzen. Bis No-

vember werden zunächst 19 Maschinen ausgeliefert, die bei der Firma Baumeister & Trabant in Korschenbroich mit Signal-Einrichtungen, Funk und den übrigen polizeiüblichen Accessoires ausgestattet werden.

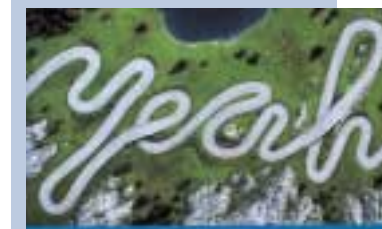
BÜSE

Lazer goes Büse

Die Heino Büse GmbH, Importeur und Großhändler, hat seit dem 1. September den Import der Helm-Marke Lazer übernommen. Damit ändert die IMAG, Konzernmutter von Lazer, nach sechs Jahren die Praxis des Direktvertriebs.

Aus für Boxer-Cup

Für den erfolgreichen BMW-Markenpokal ist 2004 zunächst die letzte Saison. Letztes Rennen ist am 30. Oktober in Valencia, Spanien, im Rahmen der WM-Läufe. Mehr im Sportteil ab Seite 88.



Großes Motorrad-Gewinnspiel:
Aral Tourenfahrer-Cup
2004



Stichtag 30. September

Der Aral Tourenfahrer-Cup geht zu Ende.

Spätestens jetzt reicht die Zeit noch knapp, die Mindeststempelanzahl – je drei aus drei Regionen, die es wie die Booklets an allen Aral-Tankstellen gibt, zu sammeln. Sonderstempel verteilen die Louis-Filialen, wo es auch Warengutscheine gibt. Weder bei Aral noch Louis ist die Stempelung an Warenkauf gebunden. Für alle anderen gilt: Das Einsenden des Booklets nicht vergessen.

Infos: www.tourenfahrer.de oder www.bikerclub.de. GS

Neun Stempel im Booklet berechtigen zur Teilnahme an der Verlosung. Hauptgewinn: eine Honda XL 1000 V Varadero.



„Und plötzlich hat man das Gefühl, bei anderen fehlt was.“



Der neue KIA Cerato. Komplette statt nur kompakt.

Infoline 0180/542 4 968
(€ 0,12/angef. Minute)
oder www.kia-cerato.de

KIA Service-Plus-Paket inklusive*

5 + 5 5-mal Jahresinspektion +
5 Jahre Garantie inklusive

Oder kennen Sie ein Auto, das Ihnen die nächsten 5 Jahre sorgenfreies Fahren garantiert? Ob Steil- oder Stufenheck – das neue KIA Service-Plus-Paket ist mit an Bord. Wählen Sie zwischen zwei Benzinern, 1.6 Liter, 77 kW (105 PS), oder 2.0 Liter, 105 kW (143 PS), und dem 2.0 Liter Common-Rail-Diesel mit 83 kW (113 PS). Der neue KIA Cerato. Ab € 13.600,-**.

*Bis 31.12.2004 gibt es den KIA Cerato mit dem neuen KIA Service-Plus-Paket: 5-mal Jahresinspektion und 5 Jahre Garantie (3 Jahre Werksgarantie und 2 Jahre Anschlussgarantie) inklusive. **Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers, zzgl. Überführung.



The car that cares.

Abbildungen zeigen EX-Version.