

3⁶⁰/₁

Motorrad-
fahrer

TEST UND TECHNIK FÜR DIE PRAXIS



Motorrad- fahrer

3/96
März

DM 3,60,
SFR 3,60, öS 30
lFR 88,-, lIT 4,700
PTAS 450,-



Erste Wahl

Dass weniger auch mehr sein kann, beweist KTM mit der neuen EXC-Baureihe. Dieses Motorrad gibt's mit 400 und 520 Kubik. Der ultraschmale Einzylinder-Viertakter ist eine komplette Neukonstruktion, die ihre Verwandtschaft zu den Husaberg-Singles nicht verleugnen kann. Der Motor hängt extrem gut am Gas, es gibt keine

Leistungsspitze, die dem Fahrer das Leben schwer machen würde. Dieses Triebwerk sitzt in einem Rahmen, der von den 250er-Moto-Crossern übernommen wurde und der der Maschine ein ausgezeichnetes Handling verleiht. Die Feder-elemente kommen vorn wie hinten von White Power. Die 520er kostet 13.990 Mark, die kleinere 400er 12.990 Mark.



Die DR-Z400 ist die Wettbewerbsversion der normalen DR-Z400 S – sie ist fast 20 Kilo leichter, verfügt allerdings nicht über einen E-Start.



Neuer Maßstab unter den Wettbewerbs-Viertaktern: KTM EXC mit 520 oder 400 Kubik.

Der Viertakt-Single der XR 650 R hängt in einem leichten Aluminium-Rahmen.



Runderneuert

Ein bisschen überraschend die Überarbeitung der Honda Transalp. Der bewährte Zweizylinder-V-Motor kommt nun mit einem Hubraum von 647 Kubik, was zu einer Leistungssteigerung von fünf auf nunmehr 55 PS führt.

Fahrstabilität verbessern. Die Sitzhöhe wurde auf kommode 840 Millimeter verringert. Die neue Transalp wird ab März lieferbar sein. Gleichzeitig kommt ein umfangreiches Zubehör-Paket, das über Koffer bis hin zum CD-Player reicht.

Am Fahrwerk wurde ebenfalls kräftig gearbeitet. Der steifere Rahmen dürfte die



Viertakt-Kraftprotz

Offen 61 PS stark soll Hon-

mit einem komplett überarbeiteten Viertakt-Einzylinder-Motor, der seine Maximal-Leistung bei 6750 Touren abgibt und per

Maßgeschneidert

Eine Enduro von der Stange ist Ihnen nicht gut genug? Sie wollen bei der nächsten Dakar mitmischen, planen eine mehrjährige Expedition oder wollen einfach nur Ihren Individualismus zur Schau stellen? Bei diesen Firmen sind Sie an der richtigen Adresse.

Gletter

Mit einem Mix aus bewährten Edelkomponenten und Teilen aus eigener Fertigung modifiziert Motorradtechnik Gletter die altgedienten Boxer-BMWs zu rallyetauglichen Boliden. An diesem G/S-Umbau stammen 2-in-2-Auspuff, Edelstahl-Rahmenheck, Radnaben, Gabelbrücken und Lampenmaske aus Eigenproduktion, während mit Marzocchi-Magnum-



Gabel, Öhlins-Federbein und HPN-Tank auf bekannte Zulieferer gesetzt wurde. Die entsprechende Leistung besorgt ein auf 1100 cm³ aufgestockter Flat-Twin. Tel.: 07522/28641.

African Queens

Die Fangemeinde der Africa Twin wird von Stephan Jaspers mit Umbauteilen bedient, die hauptsächlich aus dem rallyebegeisterten Italien stammen. GfK-Spriffäser verschiedener Größen, Hecktanks und Verkleidun-

gen stellen das Hauptangebot dar, wer eine Marzocchi-Gabel oder zivile Teile wie Sturzbügel oder Werkzeugboxen benötigt, wird bei Jaspers aber ebenso fündig. Weiterhin im Angebot: Komponenten für TT und XR 600. Tel.: 08441/18442.

HPN

Zwei Dakar-Siege und unzählige weitere Wettbewerbserfolge von HPN-BMWs sind eine erstklassige Referenz für die bayerische Edelschmiede, die sich ausschließlich um die Zweiventil-Boxer kümmert. Kernstück einer HPN ist immer der massiv verstärkte Serienrahmen, dem Drumherum setzt nur der Geldbeutel Grenzen. Eine 190 Kilo leichte HPN Sport mit



1043-cm³-Motor, 1100 GS-Schwinge und hochwertigen Federelementen nähert sich als Neufahrzeug der 50.000-Mark-Grenze, der reine Fahrwerksumbau beläuft sich auf zirka 12.000 Mark. Tel.: 08571/5300.

Touratech

Von Fernweh geplagte Enduristen sind bei Touratech an der richtigen Adresse. Pisten-taugliche Koffersysteme, Großtanks und Rallye-Instrumentarium sind für nahezu alle gängigen Enduros im Angebot, vor allem GS-Fahrer finden darüber hinaus eine Unmenge an Spezialteilen. Die R 1100 GS »Desierto« empfiehlt sich unter anderem durch 41-Liter-GfK-Tank, neu gezeichnete Verkleidung, Öhlins-Federbeine und Verstärkungen an Getriebegehäuse und A-Lenker für Expeditionen ans Ende der Welt. Tel.: 07728/979-20.



SW Mo-Tech



Drei Räder für das Grobe

Das Spektrum der dreirädrigen Geländegänger reicht vom Billigumbau über regelrechte Expeditionsfahrzeuge bis zum rallyetauglichen Spezialgerät.

Mit Enduros und Geländewagen teilen stellenbereifte Gespanne eine Gemeinsamkeit: So mancher Vertreter ihrer Gattung dürfte sich noch nie richtig schmutzig gemacht haben. Doch abgesehen vom Hauch des Verwegenen haben zumindest die

gen Enduro 1. Bei Fietes Gespannschuppen kostet der einfachste Fahrwerkkit für alle MZs 950 DM, der hauseigene Gelände-Seitenwagen 1.950 DM. Selbstverständlich lassen sich die Billigheimer auch technisch aufrüsten – zum Beispiel mit einer Schwingengabel (ca. 2.500 DM) anstelle der verwindungsfreudigen und kräftezehrenden Tele, Solchermaßen optimierte Fahrwerke

Fotos: Koenigsback, Werk



Echte Enduro-Boote wie an der Wasp-Yamaha XTZ 750 (o.) lassen dem Beifahrer viel Platz zum Turnen. Extrem: Moto-wig K 75 (u.).

haben mit Heddingham, Walter und Wasp auch andere Anbieter für diverse Enduros im Programm. Daneben lassen sich die genannten Enduro-Gespanne auf Felgen für andere Reifengrößen umspeichen, für die BMW-Kreuzspeichenräder führen Schmidt (Heddingham) und Cassens sogar 15-Zoll-Felgen. Besonders auf

Asphalt und im Sand empfehlen sich verschleißarme Autoreifen mit großer Aufstandsfläche und viel Positivprofil. Für Gelände-Wettbewerbe,

Rallies oder Fernreisen taugen die relativ simpel aufgerüsteten Standard-Gespanne sowieso nur bedingt. Ein ernsthaft geländefestes Gespann sollte auf einem stabilen, vollverschweißten Chassis mit Schwingengabel und kräftig dimensionierter Schwinge im Heck aufbauen. Hochwertige Stoßdämpfer mit langen Federwegen sind ebenso obligat wie standfesteste Bremsen und Räder mit kräftigen Naben, Rädlagern und



Sterns Modul-Umbau mit Telegabel (o.). Kommt echten Sportlern recht nah: Walter-KLX (l. außen) mit Wasp-Boot.



Zwei Schlichtumbauten: MuZ Saxon



R 80 GS von Walter (o.). Blitzschnelle Verwandlung: Die Weiland-R 1100 kann mit Behördenboot oder Geländeaufbau bestückt werden (u.).

schlichten Exemplare einen handfesten Vorzug: Der Umbau aufs dritte Rad gestaltet sich besonders preisgünstig.

Dies liegt zum einen daran, daß der Seitenwagen nur mit spartanischer Ausstattung aufwartet. Andererseits kommen diese »Leicht-Enduros« ohne aufwendige Technik aus; Telegabel und Originalräder werden weiterverwendet. Stern oder Walling offerieren sol-



Stephan Jaspers widmet sich mit seiner Firma **African Queens** (Tel. 08441/18442) nicht wie viele seiner Tuner-Kollegen den bayerischen Boxern, sondern den V2-Enduros aus dem Hause Honda. Die abgebildete Africa Twin ist mit einem 56-Liter-Tank, dazu passender einteiliger Frontverkleidung, Sturzbügeln und höhergelegtem Fahrwerk ausgerüstet, aber auch komplette Rallye-Umbauten mit Hecktanks, Motorschutz inklusive Wasservorrat und Sportauspuff sind machbar.

Bei **HPN** im bayerischen Seibersdorf (Tel. 08571/5300) hat man sich seit 1980 ganz dem BMW-Boxer verschrieben. Mit dem Aufbau der siegreichen Paris-Dakar-Maschinen in den frühen 80ern hat man sich ein hervorragendes Renommee geschaffen. Erfahrungen, die sich in der

Für die Wüste und die Tour

Der eine sieht seine Enduro als Sportgerät, der andere als optimalen Untersatz für die Fernreise abseits befestigter Pisten. Kein Wunder, daß das Angebot der deutschen Tuner Spezialitäten für beide Einsatzzwecke bereithält.

Fotos: Werk



Feintuning: detailoptimierte Sommer-KTM (o.). Richard Schalber bringt seinen BMW-Leichtbau jetzt auch in einer Touren-Version (u.).



Zwei aufwendig veredelte BMW-Boxer: die Reisemaschine vom Römer-Team (o.) und die ultraleichte HPN Baja (l.).

schlicht »Baja« genannten Edel-Enduro niederschlagen:

1043-Kubikzentimeter-Motor, Rallye-Getriebe mit kurzem ersten und langem fünften Gang und White-Power-Federelemente (Federweg 300/240 Millimeter) gehören zu



giva Elefant. Mit Alu-Hecktanks, Bituba-Stoßdämpfern und hochgelegten Auspuffkrümmern wird die V2-Enduro wüsten-tauglich. Für den zivilen Einsatz stehen eine hohe Touren-Windschutzscheibe, Tanksturzbügel und Ölthermostat bereit.

Rallye-Spezialist **Richard Schalber** (Tel. 08324/2876)

hat vor kurzem mit der »Touring« eine langstreckentaugliche Variante seiner bekannten »Schalber Light« vorgestellt. Trotz 42-Liter-Tank, Cockpitverkleidung und zwei Packtaschen (feste Koffer werden wegen der Verletzungsgefahr abgelehnt) beträgt das Trockengewicht nur 190 kg. Selbst-

verständlich gehört auch Motortuning (bis zu 1043 Kubik) zum Repertoire.

Wüstenfuchs **Herbert Schek** (Tel. 07522/9750)

hat sich dem BMW-Tuning verschrieben. Von Federelementen nach Wunsch über Michelin-Desert-Reifen, 43-Liter-Acerbis-Tank bis zu getunten Motoren und untenliegendem Endschalldämpfer

reicht das umfangreiche Angebot für die Zweiventil-Boxer. Die BMW F 650 gewinnt in Wangen per 45er Marzocchi-Gabel und 21-Zoll-Vorderrad an Geländegängigkeit.

Daß selbst eine ausgefeilte

