

REIFENKRIEG

DAKAR

DAS SCHNELLE ÖSTERREICHISCHE MOTORRADM

Bureau de Post, A-3100 St. Pölten (Autriche), Erscheinungs- und Verlagspostamt
Taxe percue. Zur ermäßigten Gebühr. Envoi a taxe reduit, P.b.b. „022032621M“

FOLGE 221, MÄRZ 05

€ 3,30

DER

REITWAFFEN

ORIGINAL



Hornet 600

■ USD, Bikini und FKK



R 1200 RT

■ Bayernboxer: 110 PS



FERIENTRIP

■ R1 & Blade in Guadix



1000 GEBRAUCHTE
Kleinanzeigen GRATIS

GSX-R 1000

178 PS

Die Rache Suzukis. Die neuen Gesetze. Der Wille zur Macht.



STREET-ROD

Harley fürs Knie



9 005921 000031

03

Illustration: G. A. 000

178 PS, 166 KG

RW 1519



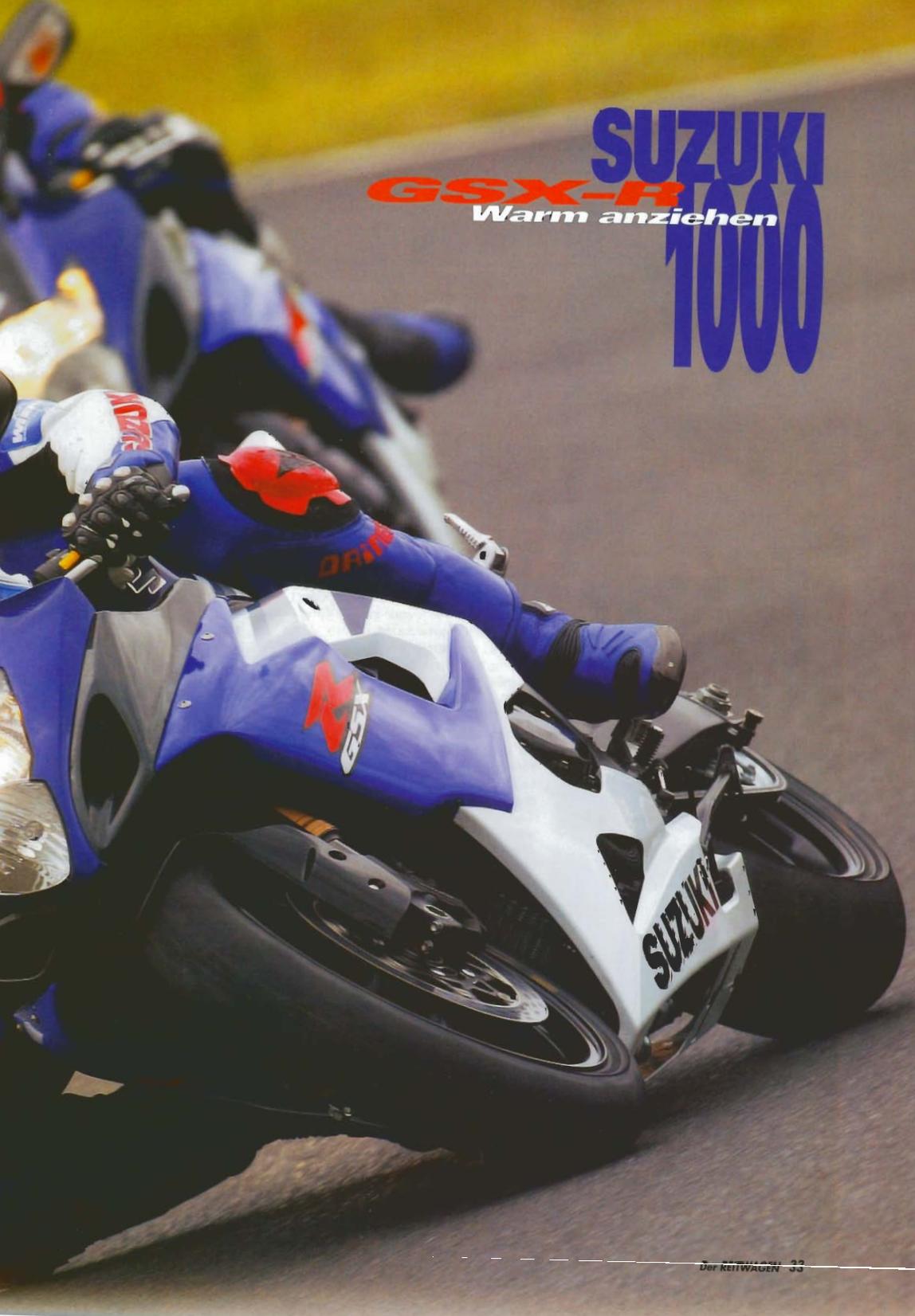
**"Bitte, Sicherheit geht unbedingt vor!
Wir haben keine Reservemaschine hier."**

Natürlich. Und weil der Herr Organisationsleiter das jetzt so schön gesagt hat, werden die drei kranksten Hunde am Platz auf den zur Zeit stärksten und leichtesten Granaten, die man kaufen kann, überhaupt nicht gasgeben und wie zum Almbtneb hintereinander herschunkeln.

Find ich immer wieder bewundernswert, den tiefen japanischen Glauben an die gefestigte Seele des Renn-Professionals an sich. Bin ehrlich gerührt, wenn sie Schwantz, Giles und Meklau ohne Ketten rauslassen. Giles war x-facher Superbike-Champ der grimmigen Australischen Meisterschaft und immer der Schrecken der Stars, wenn die WM auf Besuch in Down Under war. Giles hat als Wildcard-Fahrer auf Superbikes und auf GP-500ern immer eine furchtbare Axt geschwungen, um die Weltspitze dran zu erinnern, dass der australische Wind waagrecht weht.

Genau, und die drei treffen sich jetzt, um mit uns den neuen 178 PS-Göcker hier auf dem alten Eastern Creek Race-





SUZUKI
GSX-R
Warm anziehen
1000

GSX-R IN ARBEIT Andy Meklaus Superbike

Die beste mitteleuropäische Profifähre wird ein böses, böses Ländermatch. Mit Rennen am Salzburger und jetzt neu in Pannonien (wieder mit Reitwagen-Räuberfeiler) befehlen die IDM-Superbikes österreichische Hoheitsgewässer, und dort steuern unsere wildesten Kapitane, alle irgendwie aus dem Reitwagen-Stamm. Andy Meklau über seinen Suzuki-Vertrag.

RW: Du machst einen verschärften Eindruck auf dem neuen Eisen.

Meklau: Das ist ziemlich genau dort, wo es sein muss.

RW: Das heißt?

Meklau: Ich hab in der ersten Jahreshälfte noch Vierzylinder-Fahren lernen müssen und uns hat ein bisschen Drehzahl auf die anderen auf manchen Strecken gefehlt. Am neuen Motor hat sich das ganze Drehzahlband stark nach oben verbreitert. Genauso wie wir das brauchen. In der Mitte war das heuer schon super, aber einfach zu kurz. So, wie der Serienmotor abhebt sag ich mir: Schau wir uns das an.

RW: Hilfe die Antihopping-Kupplung?

Meklau: Das ist okay, aber ich hab mit der alten Kupplung kein Problem gehabt. Leuten mit einem anderen Fahrstil wird das vielleicht mehr entgegenkommen. Was auf Anhieb perfekt passt, sind die Bremsen. Das hat den ganzen Tag nicht nachlassen und wir sind ungefähr zehn Sekunden langsamer als der 500er GP 98 gefahren, also nicht so fad für Erstausstattungsreifen und Sensenfahrwerke. Übersetzung ist zu lang. Ist serienmäßig noch viel drin.

RW: Wie schnell ist man da am Limit als Meklau?

Meklau: Das macht erstaunliche Traktion. Am Anfang hat sie vorne beim Bremsenauslassen ein bisschen in weite Linien rausgeschoben, hat sich nicht richtig am Innenstrich halten lassen. Aber mit ein paar Klicks hat sich das deutlich verbessert. Das heißt sie reagiert, und das war früher bei Serienkomponenten nicht so.

RW: Was wird da geändert an deiner IDM-Suzuki?

Meklau: Die Gabelbasis ist erstklassig, nur die Innenteile werden komplett getauscht, soweit wie vom Reglement erlaubt. Aber das ist dann meiner Meinung nach WM-fähig, aber eigentlich nicht besonders teuer. Hinten kommt ein komplettes Ölwanne rein. Aber das ist es. Jeder kann so was haben. Keine geheime Zauberrei. Wer das will, dem stimme ich das jederzeit 1:1 wie auf dem IDM-Eisen ab.

RW: Geht sich so was aus als Vollprofi?

Meklau: Ich bin jetzt mit Suzuki um vieles besser organisiert und bin direkt an den Pannoniaring in unser neues Geschäft übersiedelt. Perfekte Verbindung aus Sport und Job, und ich bin voll auf die IDM fokussiert. Früher ist zum Beispiel das ganze Sponsoring-Handling ausschließlich auf mir gelegen. Das hab ich alles abgeben können und bin einfach dafür engagiert, Rennen zu fahren und Rennen zu gewinnen. Ist eine entscheidende Veränderung.

way zu feiern und gemeinsam mit ein paar jungen Nachwuchs-Champs aus Australien und Neuseeland einen Pensionisten-Blumencorso auf Standgas zu fahren.

So der Plan von Organisationsleiter-San, der Sekunden später mit seiner traurigen Startflagge in einer trüben Gummimölke zurückbleibt. Hätte er sich eigentlich denken können. Wenn sich zwei Menschen, die sich zehn Jahre lang nicht gesehen haben, zuerst gegenseitig begeistert erzählen, wo sie mit über 200 durchs Obst geflogen sind, sollte das zu denken geben. Meklau: "Du bist damals da vom mächtig mit zwei Kilo explodiert. Super, war genau dahinter, hab alles gesehen. Das war 1993, oder so."

Schwantz: "1995, Sonntag, neun Uhr fünf in der Früh, dritte Runde, gleich am Anfang vom Warm-Up. Bin bis zur Kassa am Ausgang geflogen."

Schwantz war damals ganz normal der Größte. Und er war Meki's erste ganz große Aufgabe: "Den Kevin hat es dauernd an meiner ausgelutschten 500er Yamaha vorbeigerissen, aber die ist oft nur 230 oder so gegangen. Andere Welt. Dann hab ich g'schaut, wie viele Kurven ich dran bleiben kann, zwei, drei oder vier, ging gar nicht so schlecht. Wollt unbedingt mithalten, und irgendwann im Qualifying, wie er wieder vorbeizoomt, hab ich g'sagt, so und jetzt is wurscht. Nachher hab ich gesehen, ich war in der ersten Rundenhälfte bis zur Zwischenzeit um eine Sekunde schneller. Dann hat's mich gleich z'rissen."

Hinter Kevin Schwantz' Lachen lässt sich ein ganz dünner Vorhang sanfter Traurigkeit erkennen. Der wäre am allerliebsten immer noch dabei und ich glaube er leidet manchmal wie ein Hund, auch wenn er ein gutes, sorgenfreies Leben führt. Der Mann ist ein Motorrad, der Größte.

Aber Giles und Meklau geben ihm einhalb Ehrenrunden, dann ist es Zeit. Schwantz winkt beide vorbei, ist schon länger nicht oben gesessen.

Die beiden machen das sehr nett. Unge-



fähr so wie man sich das als Organisationsleiter ohne Reservemaschine vorstellt.

Giles brems auf dem letzten Hangerl mit ein bisschen Feindkontakt und sanft schwanke dem Heck (weiche Seniendämpfung halt) aus, Meklau kontert quer aus der Zielkurve und geht auf der Bremse mit zwei mächtigen Vorderrad-Rutschern in die auch von GP-Pro's sehr geachtete +200 km/h Einserkurve (wir erinnern uns: 1995, Schwantz fliegt bis in die Tageskassa, Meki erklärt die richtige Technik: "Mut!"). So wie die beiden brandneu vergewaltigten Suzukis im engen Windschatten daherkommen, steht einmal Folgendes fest: Die neue GSX-R klingt leiser und restriktiver, als die alte. Und sie tut etwas, was die 1000er Suzuki noch nie getan hat: Sie dreht. Was die von hörbar kürzeren Schaltfolgen unterbrochene Heulerei bedeutet, wird man auf den Rennstrecken noch früh genug erleben. Auf der Uhr meiner Test-Tausender unterbrach der neue Motor bei 14.100/min. Erfahrungsgemäß gehen Seniendrehzahlmesser zwar zum Teil erheblich vor, damit





Mächtiger Drehmoment-Berg, der ab 8.500 ins Hinterrad schiebt. Trotzdem easy.

die Zahlen auf der Uhr ein bisschen cooler ausschauen, aber man muss davon ausgehen, dass das Drehzahl-Limit der neuen GSX-R auf das Niveau der kurzhubigen R1 von Yamaha angesetzt wurde. Unser erstes, ausnehmend gut gehendes Exemplar der R1 hat damals bei gemessenen (und in der Klasse einsamen) 13.800 abgeleert, während für den bisherigen GSX-R 1000er bei echten 12.300/min das Ende des Besenstiegs erreicht war.

Wer sich in der 1000er Klasse noch nicht mit den Drehzahlen auseinandergesetzt hat, bekommt jetzt bei diesen Zahlenspielen den ganz entspannten Zarah Leander Blick. Was soll das ganze eigentlich?

Es geht um nichts anderes als die wahre Mission, Leute. Bei den ziemlich eng beinanderliegenden Motor-Fundamenten der verschiedenen Hersteller sind die Drehzahl-Reserven die bestimmende Größe unter den 1000ern geworden, welcher Motor den großen Pokal abholt.

Drehzahl holt den Pokal

Was haben die Suzuki-Schrauber unternommen, um sich in die vorderste Reihe zu stellen? Etwas sehr Kluges. Suzuki hat den neuen 1000er Motor gottseidank

nicht in einem Innovationsrausch auf ein vollkommen weißes Blatt Papier gezeichnet, sondern die Zonen, in denen die GSX-R trotz der dichten Konkurrenz eh schon nicht zu biegen war, beibehalten. Die absolute Stärke der Suzuki ist ihr Hub. Am langen Hub hat sich auch Honda beim Aufbau des mit unglaublichen Tuning-Reserven gesegneten Fireblade-Motors orientiert, mit dem sich die Suzuki bis jetzt die beste Drehmoment-Entwicklung geteilt hat.

Um das neue, ziemlich spektakuläre Drehzahl-limit sicher servieren zu können, ohne die Gnadenlosigkeit des Langhub-Drehmoments aufgeben zu müssen, hat Suzuki tief ins Werkzeug gegriffen.

Zuerst die Druckausgleich-Bohrungen im Kurbelgehäuse vergrößert (um 4mm), um den Druckwiderstand der härter nach unten fahrenden Kolben zu senken. Dann leichtere Kolben. Der ganze Kolbensatz wiegt um 32 Gramm weniger, die Kolbenhemden sind um fast einen Zentimeter (8,9 mm) schlanker und um 1,5 mm kürzer geworden. Widerstandsärmere ChromNitrid-beschichtete Ringe.

Und trotz Gewichtsreduktion dickere Kolben. Damen und Herrn: Die neue GSX-R





Titanventile und schärfere Nockenwellen:
Was soll da noch vorbeifahren?



Mit verkehrter Renn-Schaltfolge stünde
der Wellenhebel nach unten. Perfektion.

"Wir werden Berzerk mit dem Bat-Lasso aus dem chemischen Klosett befreien und dann die Bat-Kamera auf die Bat-Suzuki kleben, Robin."

„Helliger Retourgang, Batman, ich glaube das Bat-Lasso liegt noch im Abfluss von der lauten Mitzi."



Batman und Robin

"Übe hier auf der Holzhochschau-bahn den sogenannten Weichen Bremspunkt bis zur Perfektion. Führe ihn erstmals im neuen Pannoniens-IDM-Rennen vor. Nicht vergessen: am 5. Juni."



McLoud

hat mehr Hubraum als die alte. Mit um 0,4mm vergrößerter Bohrung erzielt Suzuki jetzt 998,6 ccm (früher 987,7 ccm). Suzuki äußert sich nicht im Detail zu den Maßnahmen am Kurbeltrieb, die den brisanten Drehzahlanstieg verarbeiten sollen, aber Kurbelwelle und Pleuel der neuen sind stärker als die der alten GSX-R. An der Geometrie des Unterbaus, wie Wellenabstände und Zylinderwinkel, haben sie ansonsten nicht viel angegriffen. Tuner und Motorspezialisten der blau-weißen Liga werden sich wie daheim fühlen.

Den neuen Zylinderkopf hätten sie allerdings vor einem Jahr nur im Panzerwagen durchs Fahrerlager führen dürfen. Jeder harte GSX-R Mönch auf der Suche nach Wahrheit hätte für den Besitz dieses Stücks locker eine mehrjährige Haftstrafe in Kauf genommen.

Suzuki hat im Ventiltrieb genau das gemacht, was die Mutter verlangt hat. In schon vorher mustergültiger Winkelung (12° Einlass, 13° Auslass) hängen jetzt Titanventile. Am Einlass um 1mm größer und trotzdem im Satz um 43,2 Gramm leichter, auf der Auspuffseite im alten Standardmaß (24 mm) und um zusammen 51,2 Gramm erleichtert. Härtere Federn mit Alutellem. Vor allem: flacherer Brennraum und um 0,5 mm höhere Verdichtung. Eigenartigerweise verlieren die Suzuki-Techniker im ersten Anlauf nicht einen Buchstaben über die Steuerzeiten, Tschuldigung, wenn ich jetzt



kurz auszucken und draußen in die Steintreppe beißen muss. Aber welcher Techno-Himi betet

dir auf der anderen Seite der Erdkugel ein paar gespärte (zweifelloso extrem effektive) Zehntelgramm am Zylinderkopfbolzen vor, sagt aber kein Wort, ob die neuen Nockenwellen das ganze Leichtbauklumpert oben raus durchreißen oder nicht?

Nach ein paar Grabungen in den Archiven hier der Stand der Dinge: Die neuen Nockenwellen sollten am Einlass 0,6 mm und am Auslass 0,3 mm mehr Hub machen als die alten. Im Sinne der Liberalisierung der Öffnungszeiten jetzt noch die Winkel für Profil-Forscher dazu. Einlass öffnet bei 42° (früher 37°) vor OT und schließt bei 73° (früher 72°) nach UT, Auslass öffnet bei 57° (früher 52°) vor UT und schließt bei 38° (früher 34°) nach OT.

Also sind die Nockenprofile auf jeden Fall um Einiges wildere Dinge als bisher. Für alle, denen das ganze Zahlengewitter schon ordentlich auf die Nerven geht: Die Sache ist deshalb so wichtig, weil sie absolut entscheidet, ob die GSX-R nur ein





Der Rahmen ist in unendlicher Millimeter-Suche enger geworden. Viel Bewegungsraum.



flotter Mitschwimmer oder die Präsidenten-Loge im Starterfeld wird.

Suzuki hat besonders im Zylinderkopf mit edelsten, zielgenauen Leichtbau-Komponenten sündteures Tuning durchgezogen, ohne den Kaufpreis dramatisch anziehen zu lassen. Aber erst Nockenwellen, die den Tausender härtere und längere Atemzüge machen lassen, öffnen das summierte Potenzial dieser Tuningschritte. Das war die echte Schwäche der alten GSX-R. Egal, was du in den Motor reingearbeitet hast – ohne schärfere (und teure) Nockenwellen hast du dem Langhuber keine Drehzahl (und linear dranhängend Spitzenleistung und Topspeed) rausgerissen. Nur Drehmoment-Wucht.

Harte PS ertüchtig

Der neue Motor hat beides. Wie gesagt der springende Punkt für Racer in seriengebundenen Reglements, die keinen Nockenwellentausch erlauben (Stocksport, IDM-Superbike, und Meki darf sich ziemlich die Hände reiben), aber auch für uns daheim. Ich wage einigermaßen kühn zu prognostizieren, dass die neue GSX-R deutlich härter auf kleine erschwingliche Abstimmungs-Tunings anspringen wird als die alte. Wenn das serienmäßig weit über

13.000 dreht (Suzuki gibt objektiv einen Drehzahlgewinn von 1.000/min an, also wird sie ungefähr echte 13.300 bis 13.500/min am Begrenzer machen), wird man fast im Heimwerkerverfahren mit offenem Racingrohr, geöffneter Airbox und neu kalibrierter Einspritzung eine Menge harter Pferdestärken über der originalen Nennleistung ernten.

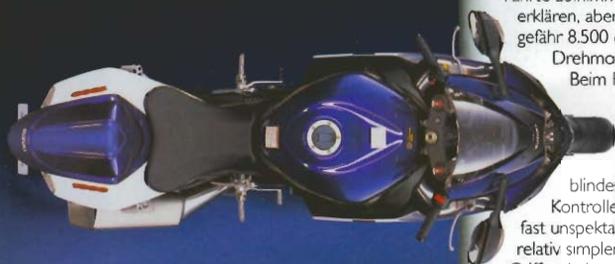
Die Leistungen solcher Motoren liegen schon in einer Zone, die du nicht mehr gesund anrühren kannst, wenn sie über die Einspritzung zu hart angeboten werden.

So, wie die ersten Produktions GSX-Rs in Eastern Creek gearbeitet haben, öffnet Suzuki eine neue Tür. Die Abstimmung der Doppeldüsen (zwei Mehrloch-Einspritzdüsen pro Einlass auf je eine Drosselklappe genchtet, die zweite Düse zielt mit 80° sehr flach in den um 2mm vergrößerten Ansaugkanal) war nicht mehr und nicht weniger als eine Sensation, nach allem, was man bis jetzt serienmäßig gewöhnt ist. Die Tausender liefert bis in den Begrenzer ihre Leistung vollkommen verzögerungsfrei. Das hat man schon öfter gehört. Aber du kannst im vollen Kurvendruck am Gasgriff herumkorrigieren, auf- und zudrehen wie du willst – der gewalt-





Berzerk freut sich aufrichtig über Pressebilder, die ihn in Führung zeigen.



Schlank, kurze Arbeitskonturen: Die achte Schokoladenseite der 1000er.

tige Tausenderblock antwortet kein einziges Mal wilder oder brutaler als ein Sechshunderter Supersportler. Obwohl er dreimal so wuchtig antaucht, wenn er die Fährte aufnimmt. Ist nicht ganz einfach zu erklären, aber die Suzuki schiebt ab ungefähr 8.500 einen ungeheuren

Drehmoment-Berg ins Hinterrad. Beim Rausbeschleunigen auf Start/Ziel steht die GSX-R im vierten Gang immer noch mit einer Macht auf, dass du erblindest. Trotzdem wirkt die Kontrolle über das Naturereignis fast unspektakulär. So viel Leistung mit relativ simpler Technik derart locker im Griff zu haben, ist ein neues Erlebnis auf unkomfortierten Serienseiten. Kann nur hoffen, dass die Moto-GP Profis von Suzuki nichts davon erfahren, sonst schieben sie den Teamtechnikern ihre jahrelang chaotischen Hightech-Einspritzungen in ganz in-

time Körperzonen. Suzuki hat die Getriebestufen zum Teil verschoben und muss auch mechanisch einiges korrigiert haben. Nur der zweite Gang ist unverändert, der Rest deutlich enger beisammen und der Hebel klickt superleicht. Bei kürzerer Racing-Sekundärübersetzung ein vollwertiges Renngetriebe. Die Verbindungsstange liegt bei Straßenschaltfolge nicht besonders günstig und kann zu Fehlberührungen führen. In verkehrter Renn-Schaltfolge liegen die Hebel perfekt. Die neue Antihopping-Kupplung ist ein nettes Feature, aber bei der neuen Schalt- und Abstimmungsqualität nicht mehr wirklich lebensnotwendig. Ihren Sinn muss sie erst mit konstant einschätzbarer Dosierbarkeit in ausgereizten Rennmotoren beweisen.

Vorderrad-Kommando

In den schwierigsten Zonen der Eastern Creek Runde, die ziemlich oft sehr harte Lasten aufs Vorderrad bringt, erkennt keiner mehr die alten Eigenschaften der GSX-R im neuen Chassis. Du hast der 04er GSX-R sehr deutlich vermitteln müssen, was du von ihr willst, bevor sie dir deine Wünsche erfüllt hat. Die neue geht auf Inputs locker und sofort ein, fühlt sich um einen halben Meter kürzer an und gibt dir das Gefühl, das alleinige Kommando über das Vorderrad innezuhaben (was mir bei der 04er nie ganz so klar war). Trotz des kurzen lebendigen Feelings lässt sie das Heck nie eckig abreißen, auch wenn der Dämpfer schon in den letzten Feder-





Unverkleidet sticht die neue GSX-R Konstruktion mit ultrakompaktem Aufbau. Wenn man sich die Straßendeckverlängerung wegdenkt, gibt's keine Gänge.



Kürzer, leichter, schlankeres Horn: Die Schmiedekolben sind bereit für flachere Brennräume und größere Hubräume.



schaft: 6 mm kürzerer Rahmen (Achtung Racer: mit verstellbarer, schlanker Lagerung der neuen mächtigen Schwinge), unter der Sitzbank um 17 mm schlanker, was enger gesetzte Einspritz-Rohre notwendig macht. Mit dem schlankeren, kürzeren Tank rücken Sitzpunkt und Lenker um 40 mm enger aneinander als am 04er Modell. Etliche Teile in Millimeterarbeit enger um den Schwerpunkt versammelt. Und ganz einfach das niedrigste Seriengewicht der Klasse. Der Rahmen allein ist um 1,2 kg leichter geworden und der Hilfsrahmen für die Sitzbank sieht ausgebaut endlich nicht mehr wie eine Aludoppelleiter aus. Racing-Bänke können auf stabilen, professionellen Schmiedeauslegern montiert werden. Die Straßenteile hängen auf einem entfernbarer Zusatzrahmen und so wie das konstruiert ist, wird mit Sicherheit superleichten Vollcarbon-Hecks das Tür aufgemacht.

weg-Millimetern knackt. Trotzdem kommt ich nicht darum herum, zu gestehen, dass die neue Tausender im Handling mehr kann, als die kleinen Gixxer der alten Generation. Abbiegen ist auf der Tausender besser und schärfer als auf der Sechshunderter. Irgendwas ist hier ganz anders. Aber was?

Die ersten Geometriedaten geben keine wirklich erfüllende Antwort. Der Radstand soll bedeutungslos geringer geworden sein (5 mm), Nachlauf und Lenkkopfwinkel sind sogar minimal in die stabilere Richtung verlegt worden (plus 5mm und plus 0,3°).

Macht der Sitzposition

Alle Indizien deuten auf eine gewaltige und in der Serienmotorrad-Entwicklung am spätesten erkannte Macht hin: die Macht der Sitz- und Arbeitsposition. Im neuen GSX-R Fahrwerk ist eine Unzahl kleinster Details konsequent zu Ende gedacht worden, die von der Fahrerbewegung in klarer Priorität ausgehen. Details, auf die früher von Kostenrechnern oder Designern gepfiffen werden durfte oder um die sich einfach keiner gekümmert hat. Ein feingliedriges Millimeterspiel an allen Fronten, das in Summe sehr ernste Voraussetzungen für Spitzenperformance

Die dramatische Handling-Wirkung des neuen GSX-R Konzepts kommt auch aus neuen Rädern, die einigen Herstellern von teuren Racing-Felgen das Leben sauer machen werden. Ein halbes erspartes Kilogramm geht auf die Rechnung der neuen Suzuki-Räder, und zwar dort, wo man es am intensivsten spürt.

Fünzig Kerzen in die Kirche für die Bremsen. 10 mm größere Scheiben, Radial-Zangen, Radial-Häuptling und kein einziges Nachgeben in zwei Rennstreckentagen. Auch nicht in der Schwanz/Meklau-Liga. Seltens, wie genau auf den Punkt die GSX-R gebaut ist, wie viel kompakter und funktionspräziser, bringen weder die Designer noch die Katalog-Fotografen bei Suzuki rüber. Naja, für mich werden Motorräder automatisch schön, wenn sie gewinnen. Mich trifft das nicht so. Sobald etwas so unschlagbar marschiert, geht für mich die Sonne auf. Mein Platz ist hinter der Verkleidung.

Berzker

Fotos: Friedemann Kirm & Berzker

REITWAGEN-TECHNIK

SUZUKI GSX-R 1000

■ MOTOR	
Bauart:	R4 DOHC 4V flüssiggek.
Hubraum:	999 ccm
Bohrung x Hub:	73,4 x 59 mm
Leistung:	178 PS bei 11.000/min
Drehmoment:	118 Nm bei 9.000/min
Verdichtung:	12,5 : 1
Gemischaufb.:	Denso-EFI 44 mm
Antrieb:	6-Gang, Anti-Hopping
■ FAHRWERK	
Rahmen:	Alubrücke
Radstand:	1.405 mm
Nachlauf:	96 mm

Lenkkopf:	23,8°
Gabel:	43 Kayaba voll abstb.
Federbein:	Kayaba, voll abstb.
Bremse v.:	310 mm radial 4-Kolben
Bremse h.:	220 mm 2-Kolben
Reifen v.:	120/70 ZR17M/C Bridges.BT014
Reifen h.:	190/50 ZR17M/C Bridges.BT014
■ SONSTIGES	
Sitzhöhe:	810 mm
Gewicht trocken:	166 kg
Gewicht voll:	193 kg
Tank:	18 Liter
Preis:	15.599,-

