

BIKERS JOURNAL[©]



DAS KOSTENLOSE MOTORRADMAGAZIN JEDEN MONAT NEU DOWNLOAD UNTER WWW.BIKERS-JOURNAL.NET

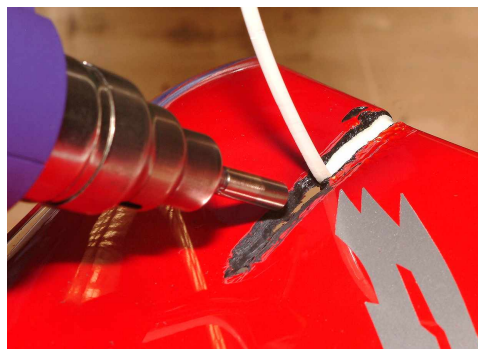
TEST | REISEN | SPORT | TECHNIK | WEBVISITOR | ANZEIGEN

HONDA FIREBLADE



FAHRBERICHT

MIT DEM BIKE IN DIE USA 100% :: PRIVAT ORGANISIERT ::



PRAXIS-TIPP

SO REPARIEREN
SIE IHR PLASTIK
PROFESSIONELL

KUNSTSTOFF

SCHWEISSEN

SO GEHT'S

WHEELLEN WIE
CHRISTIAN
PFEIFFER

INTERVIEW

EXKLUSIV

MOTOGP: ROSSI SCHNELLSTER BEI IRTA-TESTS

SUCHST DU NOCH ODER LIEST DU SCHON?

JEDEN MONAT NEU
KOSTENLOS ZUM HERUNTERLADEN

INHALT

AKTUELL

- 3 Buchvorstellung, „DDR-Motorräder“ von Frank Rönicke
- 4 Aprilia Leonardo 300, neue Helme von Shark
- 4 Alarmanlagen für Quads und ATV's von Softline
- 6 Honda Bremssysteme
- 7 Leserfragen: Festsattelbremse/Schwimmsattelbremse
Dunlop-Reifen für Roller, Freigaben für Sportmax D252
- 8 Zubehör für BMW Roadster-Modelle von hesa
Situation um Kraftstoffpreise
- 9 BMW-Zubehör für R 1200 GS von Wunderlich
- 10 Jarno Müller verurteilt
Mad Mladin gewinnt 200 Meilen von Daytona
Fernstreckenblockade in Österreich
MotoMotion - Ausstellung Schweiz
- 11 12. Große Dresdner Motorradausfahrt
Neue Homepage von Buell
Uvex wieder in aktiv in Motorrad-WM

FAHRBERICHTE & TESTS

- 12 Fahrbericht: Honda CBR 1000 RR Fireblade

TECHNIK

- 23 Kunststoffschweißen

MAGAZIN

- 18 Marktsituation
- 19 Interview Christian Pfeiffer

REISEN

- 29 USA-Tour - privat organisiert
- 30 Testtour durch die Alpen

SPORT

- 30 MotoGP - Ergebnisse IRTA-Tests
- 33 Superbike - Pirelli schnürt Spezial-Paket

WEB-MARKT

- 34 Links und Kleinanzeigen



Los Angeles, Santa Barbara, San Francisco (Bild) - eine Tour durch die USA über die legendäre A1, die „Traumstraße“ - ohne kommerziellen Hintergrund. Sowa's gibt's nur bei BIKERS JOURNAL. Alle Infos ab Seite 28.



Eine der attraktivsten Hauptdarsteller der Saison ist die neue Honda CBR 1000 RR Fireblade - den Fahrbericht lesen Sie ab Seite 12.



Aktuelle Infos von den offiziellen IRTA-Test lesen Sie ab Seite 30.

HÜBEN WIE DRÜBEN



Mit dem neuen Buch „DDR-Motorräder“ aus der Reihe „Typenkompass“ findet der Klassik-Fan ostdeutscher Zweiräder die wichtigsten Fakten mit kompakter Datentabelle.



Wenn die Rede von AWO, EMW IWL, Schwalbe & Co. ist, kommen Ossi-Fans an Frank Rönickes Standard-Werk „DDR-Motorräder“ nicht vorbei. Getreu dem Motto „In der Kürze liegt die Würze“ findet der Leser die wichtigsten Daten ostdeutscher Ostdeutscher Motorräder seit 1945 quasi auf einen Blick.

Keinen Einheitsbrei, sondern vielmehr eine außerordentlich große Palette an Zweirädern hatte die ehemalige DDR zu bieten. Motorräder in allen Klassen, mit verschiedensten Motorisierungen und mit ganz unterschiedlichem Charakter. Kurz: Die Motorräder der DDR sind es wert, in einen Typenkompass aufgenommen zu werden. Wie gewohnt, finden sich in diesem Band Marken- und Modellgeschichten mit technischen Daten, Fakten und Bildern. Alles also, was man als Liebhaber dieser schon Geschichte gewordenen Maschinen wissen muss. Und so manches darüber hinaus. Nicht nur für den, der sie selbst noch gefahren hat, sondern auch für alle, die sie gerne einmal fahren würden. Zu jedem geführten Modell findet sich 23 Daten im Katalogteil. Genug, um sich einen Überblick zu verschaffen. Zum genüsslichen Schmökern gerieten die Bildfelder zwar recht klein, dafür fällt der Preis mit 9,95 € (DE) vergleichsweise günstig aus. Die Bilder vermit-

Typenkompass


Frank Rönicke

DDR-Motorräder

seit 1945



Frank Rönicke liefert kurze und knackige Informationen zu historischen DDR-Motorrädern.

teilen dennoch einen authentischen Eindruck und werden dem Anspruch eines übersichtlichen Sammelsuriums gerecht.

METZELER



www.metzeler.de

BUCH-TIPP

Typenkompass - DDR-Motorr.
 Autor: Frank Rönicke
 Umfang: 128 Seiten
 Bilder: 80 farbig, 30 sw
 Format: 200 x 140 mm, hoch
 Web: www.motorbuch-verlag.de
 Preis: 9,95 € (DE), 18,20 sFr (CH)
 ISBN: 3-613-02404-7

VERLOSUNG

BIKERs JOURNAL verlost ein Exemplar dieses Buches. Ein-sendeschluss ist der 10. Mai 2004. Teilnahme per eMail an folgende Adresse:
ddr-bikes@bikers-journal.net

BIKERs JOURNAL

IMPRESSUM
 Dieses kostenlose Magazin ist ein Produkt der Motothek.de und ausschließlich über die zum Download vorgesehenen Homepages des Herausgebers zu beziehen.

Redaktionsanschrift
 BIKERs JOURNAL,
 Postfach 20 02 51, D-40776 Monheim
 Tel.: +49-(0)2173-27713-2, Fax -3,
 eMail: redaktion@bikers-journal.net
 Internet: www.bikers-journal.net

Herausgeber
 Andrea Hoffmann

Marketing
 Markus Reich, Tel.: +49-(0)201-355305,
 Fax +49-(0)201-369159, Mobil: 0171-411 26 72

Freie Mitarbeiter:
 René Werse, Friedrich Weisse, Rolf Schlicht

Alle Angaben erfolgten nach Informationen der Hersteller, Importeure eigenen Recherchen sowie nach bestem Wissen und Gewissen. Für die Richtigkeit aller Angaben, Wertungen und Preise übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung. Alle urheberrechtlichen Verwertungsrechte liegen ausschließlich beim Herausgeber. Auch auszugsweiser Nachdruck, Fotokopie oder gewerbliche, mechanische oder Datenträgerauswertung ist nur mit schriftlicher und ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers gestattet. Unaufgefordert eingesandte Berichte, Artikel oder Bilder können nicht zurückgeschickt und im Veröffentlichungsfall nicht honoriert werden.

Bankverbindung: Raiffeisenbank Monheim, BLZ 370 695 21, Konto-Nr.: 212914010, Andrea Hoffmann, Steuer-nummer: 135/5116/1724, Ust-Id-Nr.: DE230529665

www.CITY-HOTEL-DIEZ.de
 Restaurant & Bauernschänke
BIKER WELCOME !
 Gutbürgerliches Haus in Diez-Zentrum
 alle Zimmer DU/WC/TV, Wellness-Center im Haus, Tel.: 06432-921569 -
 Fax 921570 Mail: City65582@aol.com

DER LEO WIRD GRÖßER

Der beliebte Roller aus dem Hause Aprilia bekommt eine Hubraumspritze und wächst von 250 auf nominell 300 ccm. Der Gaswechsel des 264,5 ccm großen Einzylinder-Viertaktmotors wird nachwievor über ein Zweiventil-OHC-Zylinderkopf inklusive Vergaser gespeist. Der genaue Preis steht noch nicht fest.

DAS HOCHWALD

Biker-freundliche Pension mit Gasthaus im Bayerischen Wald freut sich auf Gäste!

ÜB/FR ab 20,50 €
Tel.: 0049-(0)8556-301
eMail: DAS-HOCHWALD@t-online.de
www.das-hochwald.de

www.ci7.net/sunfun Hotels buchen
Charterflüge
Lastminute
**AUF ZWEI RÄDERN
MACHT DER
URLAUB MEHR SPASS!**

TOURENPARTNER

**GENIEßEN SIE DIE BERGE
FEIERN SIE DIE KURVEN
UND ENTSPANNEN SIE BEI** 

Die motorradfreundlichen Hotels in den Alpen

BJ -GEPRÜFT

Dorfwirt

Franz (Rocky) und Roswitha Rockenschau, A-4252 Liebenau 5, Tel.: +43 (0)7953-247, Fax: +43 (0)7953-2476, dorfwirt-rockenschau@utanet.at

Landhaus Jausern

Günther Fresacher und Familie, A-5753 Saalbach 497, Tel.: +43 (0)6541-7341, Fax: +43 (0)6541-7341-10, landhaus@jausern.com

Iselsberger Hof

Sepp Obersteiner und Familie, A-9991 Iselsberg 42, Tel.: +43 (0)4852-64112, Fax: +43 (0)4852-64112-4, iselsbergerhof@netway.at

Gailtaler Hof

Familie Engl, A-9641Kötschach/Mauthen, Tel.: +43 (0)4715-318, Fax: +43 (0)4715-3185, gailtalerhof@netway.at

Bergler Stubn

Franz und Brigitte Mayrhofer, A-8254 Wenigzell, Tel.: +43 (0)3336-2639, Fax: +43 (0)3336-26392, bergler-stubn@utanet.at

Panorama

Familie Clemens, A-8785 Hochentauern 111, Tel.: +43 (0)3618-217, Fax: +43 (0)3618-217-70, info@panorama.at

Hotel Solaria

Familie Schmidt, Dr. Kressestraße 96, A-5562 Obertauern, Tel.: +43 (0)6456-7250, Fax: +43 (0)6456-7549, info@hotel-solaria.at

OFFIZIELLE PARTNER VON BIKERS JOURNAL

GUTEN EINSTIEG

Weitere Verbesserungen machen der Shark-Composit-Helme



Der Shark RSF 2 erfährt für 2004 weitere Verbesserungen. Im Detail etwas kantiger und schnittiger gestaltet wurde die bewährte Fiberglas-Helmschale. Das Futter ist jetzt komplett herausnehmbar und waschbar. Geblieben ist die gehobene Ausstattung. So besitzt auch der neue RSF 2 serienmäßig ein hochwertiges Antibeschlag-Visier (Total Vision), das mit einem Dauendruck links und rechts zu wechseln ist. Nasen- und Kindeflektor können

wahlweise montiert werden, der Kinnriemen wird per Klickschloss gesichert. Mit Preisen ab 239,95 € für die schwarze Variante bildet der RSF 2 den Einstieg in die Composite-Welt von Shark. Zwischen 289,95 € (Vision) und 299,95 € (Matrix) kosten die Dekorvarianten. Neu sind Versionen mit matter Lackierung in Anthrazit (Full Mat, 269,95) oder Dekor (Bild, Impulsion, 289,95 €). Alle RSF 2 sind in den gängigen Größen XS bis XL lieferbar.

QUAD-ALARM

Speziell für ATV & Quads gibt's jetzt eine neuartige Alarmtechnik, die bei Abschleppen, Aufliften oder bereits bei versuchtem Aufsteigen und geringer Lageveränderung reagiert. Ein in der Alarmanlage integrierter digitaler, mehrachsiger Neigungssensor mit Selbstnullung, erfasst eine Winkeländerung von unter 2°. Als Basistechnik dient die in Deutschland hergestellte MagicAlarm 6 mit Wegfahrsperrung, Zündkreisdetektor, per Fernbe-

dienung einstellbarer Stoß und Erschütterungssensoren gegen (Teile-)Diebstahl und vor Vandalismus schützt. Weitere Funktionen: Pre-Alarm, Memory-Alarm, Panik-Alarm, Quad-Suche, Warnblinken und Anschluss für den Funkalarmruf "Stiller Alarm". Für einen einfachen 15-Minuten-Einbau werden Plug-In Kabelsätze angeboten. Infos unter www.softline-online.de oder per Telefon unter 030-49308446.

TREFFPUNKT ALPEN



WOHER KOMME ICH? WER BIN ICH? »

» WAS MACH' ICH HIER ÜBERHAUPT?

Mitunter wird man recht unverhofft mit wichtigen Fragen konfrontiert.

Grundsätzlich gilt: Es ist nie zu spät, sich über zentrale Fragen des Lebens den Kopf zu zerbrechen. Aber manchmal ist es einfach der falsche Zeitpunkt und der falsche Ort.

Also überlegen Sie sich genau, wann und wo Sie anfangen nachzudenken.



FORTSCHRITT AUS TRADITION

Honda hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2007 die Ausstattung mit fortschrittlichen Bremssystemen auf nahezu alle Modelle in Deutschland auszuweiten.



Kommt gut an: Die neue Honda CBF 600 F ermöglicht den preisgünstigen Einstieg in die Klasse der ABS-Motorräder.

Für das Modelljahr 2004 baut Honda die Modellpalette an Fahrzeugen mit fortschrittlichen Bremssystemen weiter aus. Bereits jede zweite Honda wird mit einem dieser fortschrittlichen Bremssysteme ausgeliefert.

Im Rahmen seiner Sicherheitsaktivitäten legt der Hersteller großen Wert auf die Ausbildung der Fahrer zur "vorbeugenden Sicherheit". Hierzu hat Honda eigens einen Fahrsimulator entwickelt. Darüber spielt der Schwerpunkt im Bereich "aktive Sicherheit" auf die stetige Weiterentwicklung von Bremssystemen eine wichtige Rolle. Bereits 1992 stellte Honda mit der ST 1100 Pan

European ein Motorrad mit Anti-Blockiersystem (ABS) vor und entwickelte diese Systeme kontinuierlich weiter. Gerade bei unvorhergesehenen und plötzlichen Bremsungen ermöglicht das ABS eine effiziente und stabile Verzögerung. Mit den neuen Modellen CBF 500 und CBF 600 bietet Honda nun erstmals auch ABS bei Motorrädern der mittleren Hubraumklasse an, und ermöglicht damit nebenbei den preiswertesten Einstieg in die Welt der ABS-Motorräder.

Die Entwicklungen der Honda Ingenieure sind jedoch noch weitreichender. In der CBR 1000 F wurde 1993 erstmals das Kombibremssystem Dual-

CBS in Serie verbaut. Dieses System bewirkt dank einer ausgeklügelten Technik eine nahezu optimale Bremskraftverteilung auf Vorder- und Hinterrad, unabhängig davon welcher Bremshebel betätigt wird. Wird beispielsweise beim Bremsen nur die Fußbremse betätigt, so bremst immer auch das Vorderrad mit. Umgekehrt wird über den Handbremshebel auch das Hinterrad mit verzögert. Somit erleichtert Dual-CBS effizientes Bremsen.

Das derzeitige Optimum fortschrittlicher Bremstechnik stellt die 1996 von Honda vorgestellte Kombination von ABS mit sehr feiner Druckregelung und

dem einfach bedienbaren Dual-CBS dar. Es vereint die Vorteile beider Systeme auf nahezu perfekte Weise. Das CBS-ABS wie es für Pan European, VFR, Gold Wing und neu auch für die Varadero 1000 angeboten wird, überzeugt aufgrund seiner hervorragenden Bremsleistung bei hoher Fahrzeugstabilität sowohl Hobbyfahrer als auch Routiniers.

Die VFR nimmt in diesem Feld eine Vorreiterrolle ein, ist sie doch als erstes Motorrad mit einem sportlich abgestimmten CBS-ABS ausgestattet. Weltweit wurden bereits über 1.5 Millionen Fahrzeuge mit fortschrittlichen Bremssystemen verkauft.



LESERFRAGEN

Sie haben Fragen rund ums Motorrad? Dann schildern Sie uns Ihr Problem per E-Mail an die Redaktion: redaktion@bikers-journal.net

FESTGESCHWOMMEN

Bei preisgünstigen Motorrädern wie beispielsweise der neuen Honda CBF 600 ABS findet man wie vor über zehn Jahren Schwimmsattelbremsen. Ist das überhaupt noch zeitgemäß? Vor allem in Verbindung mit einem Antiblockiersystem.

Rüdiger Grassmann per eMail

Ein interessanter Denkansatz, Herr Grassmann! Es ist richtig, dass die Schwimmsattelbremse schon sehr mehreren Jahrzehnten (genaugenommen seit 1969 in der Honda CB 750 Four) verwendet wird. Der Grund war damals wie heute derselbe: Dank des vergleichsweise einfachen Aufbaus fallen die Herstellungskosten gegenüber einer Festsattelbremse niedriger aus. Nachteilig kann sich die ungünstigere Dosierbarkeit auswirken - zumindest wenn man überdurchschnittlich hohe Ansprüche an die Dosierbarkeit stellt. Für den Einsteiger oder Normalfahrer kann dies durch die „weiche“ Arbeitsweise der Schwimmsattelbremse hingegen auch vorteilhaft sein. Aggressive Ein- oder Zweifinger-Festsattel-Stopper beißen in einer Schrecksituation teilweise derart heftig zu, dass sie den Fahrer schlichtweg überfordern und bis zum Sturz führen können. Im Falle der CBF 600 ließe sich freilich trefflich streiten: Zum einen, weil sie ein Ein- und Wiedereinsteiger-Motorrad ist (pro Schwimmsattel), zum anderen, weil sie ein ABS hat (pro Festsattelbremse). Vermutlich haben letztendlich Logistik und Rotstift den Ausschlag gegeben. Schließlich gibt's die CBF ja auch ohne ABS, womit das Pro für den Festsattel dahin wäre.

Die Redaktion

FOR SCOOTER ONLY

Speziell für kleine Roller hat Dunlop den D306 entwickelt.

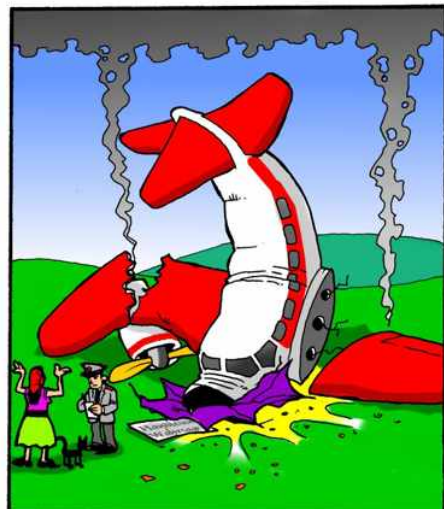


Damit auch Fahrer kleinerer und älterer Roller in den Genuss eines modernen Reifens kommen, bietet Dunlop den neuen D306 an. Der Pneu ist speziell für den unkomplizierten Straßeneinsatz bei allen Witterungsbedingungen konzipiert und ist in langlebiger Diagonalbauweise gefertigt. In der Erstausrüstung kommt bereits bei dem Honda Lead 100 zum Einsatz. Lieferbare Größen: 3.50-10, 90/90-10, 90/100-10 und 100/90-10.

FREIGEgeben

Der neue Dunlop Sportmax D252 in Radialbauweise wurde speziell für schwere bis mittelschwere Sporttourer sowie Sportler entwickelt. Hoher Grip sollen mit hohen Laufleistungen dank JLB-Aramid-Gürtel Hand in Hand gehen. Kategorisch liegt er zwischen dem D220 ST und D208. Erhältlich ist er in der Größe 120/70 ZR17 (vorn) und 180/55 ZR17 (hinten) für alle Buell-Modelle, Ducati Multistrada, Honda CBR 600 F (PC35), VFR 800, VTR 1000 S, Kawasaki Z 750, ZRX 1200 /R, ZZ-R 1200, Suzuki GSF 1200 /S Bandit, SV 1000 /S, Triumph Daytona 600, Speed Four, Sprint RS und Yamaha FZS 1000 Fazer, sowie den FZ 6 /Fazer und XJR 1300 (Erstausrüstung).

Tattoo Joe BY O BERGER



BAYRISCHE DUKE

hesa Motorsport macht aus den braven BMW Roadstern ein freches Funbike.

Durch die schöpferische Ader von Karsten Henkel inspiriert, bringt hesa Motorsport zu Beginn des Jahres nicht nur ihre sechste Universalverkleidung, sondern zugleich auch ein wirklichen Hingucker auf den Markt. Bei dem schlanken Typ „VI“ wird durch die übereinander liegenden Scheinwerfer eine Optik verliehen, die vielleicht nicht ganz ungewollt an die KTM Duke erinnert. Umso besser, dass sie an zahlreiche Motorräder passt. Die Montage, ist denkbar einfach, da sie an den Originalhaltepunkten erfolgt. Geliefert wird die aus GFK gefertigte Universalverkleidung unlackiert, komplett mit verchromtem Doppelscheinwerfer, Edelstahlhaltersatz, TÜV-Teilegutachten mit Verwendungsbe-reich sowie einer ausführlichen Montage-anleitung ab sofort zum Preis von 449 €.

Passend dazu gibt 's auch ein schickes Heckbürzel für die BMW R 850/1150 R ab Baujahr 2002. Die originale Kennzeichenbeleuchtung bleibt übrigens erhalten. Kostenpunkt: 399 Euro. Kontakt: hesa Motorsport, Tel.: 02359-299680, www.hesa-motorsport.de

Kaum zu glauben, mit welch vergleichbar einfachen Mitteln eine brave BMW Boxer zum piffigen Bike wird. Die Verkleidung passt auch an andere Motorräder.



DIE PREISTREIBER

Zu Ostern schlagen die Mineralölkonzerne wieder mächtig drauf. Wo Sie sonst noch günstig Kraftstoff bekommen, erfahren Sie hier.

Mit 1,121 Euro beim Super liegt die durchschnittlichen Kraftstoffpreis an deutschen Tankstellen derzeit schon deutlich zu hoch. Dennoch ist zu befürchten, dass die Mineralölkonzerne – wie schon so oft – mit Beginn der Osterreisewelle noch einmal zusätzlich aufschlagen werden. Nach Ansicht des ADAC gäbe es für eine solche Preisgestaltung keine plausible Begründung. Im Gegenteil: Aufgrund der derzeitigen Marktsituation müsste der Kraftstoffpreis sogar leicht sinken. Eine weitere Anhebung wäre

somit ausschließlich darauf zurückzuführen, dass die Mineralölgesellschaften am Feiertagsverkehr und an den Ferienreisewellen kräftig verdienen wollen.

Doch sind Motorradfahrer diesem Verhalten der Mineralölkonzerne nicht hilflos ausgeliefert. Sie haben einige Möglichkeiten, teuren Anbietern ein Schnippchen zu schlagen. Je nach Urlaubsziel kann man mit dem Tanken warten, bis man an Ort und Stelle ist. In vielen Nachbarländern Deutschlands

ist der Kraftstoff weit billiger als bei uns. So kostet das begehrte Super in Frankreich derzeit nur rund 1,03 €. Noch günstiger ist es in Österreich (91 Cent). Wer nach Westen oder Osten fährt, findet in Polen oder in Luxemburg ein wahres Paradies in Sachen preiswert tanken. Würden sich alle Biker entsprechend preisbewusst verhalten, könnten sich die Ölkonzerne willkürliche Preistreibereien wie im Augenblick jedenfalls nicht leisten. Ob sich etwas ändert, liegt jedenfalls an jedem Einzelnen.



**Regionales
Motorradmagazin
für Ostfriesland und
das nördliche Emsland**

Ostfriesischer Motorrad Anzeiger
www.OMA-LIVE.de

BEQUEMER BISS

Neue Accessoires aus dem Zubehör gibt's schon jetzt für die brandneue BMW R 1200 GS.

Schon kurz nach der Vorstellung der neuen BMW R 1200 GS bietet die Firma Wunderlich passendes Zubehör für die große Reise- und Fun-Enduro an. Die Lenkererhöhung gehört da fast schon zum Pflichtprogramm. Diese hier sorgt bei einer Erhöhung um 35 Millimeter nicht nur für eine entspanntere, weil aufrechtere Sitzposition, sie vermittelt dem Fahrer auch ein besseres Gefühl zum Vorderrad und vereinfacht so das Handling. Außerdem erleichtert die erhöhte Lenkerpositionierung das Aufstehen im Gelände, und das Fahren im Stehen wird zum reinsten Vergnügen. Aus vollem Aluminium gefräst, schwarz eloxiert und mit TÜV-Segen. Lieferung komplett mit Schraubensatz für einen schnellen Umbau. Weitere Änderungen sind am Fahrzeug nicht nötig. Preis per Satz: 49,80 € inkl. fünf Jahre Garantie.

Für 149 € bietet Wunderlich auch einen fünf Millimeter starkem Alu, auf Wunsch auch aus Carbon, an. Wer den frei liegenden GS-Ölkühler effizient vor Steinschlag und Flugobjekten jeder Art schützen möchte, kommt um das »Ölkühlergitter« nicht herum. Das hochfeste Gitter verfügt über einen stabilen Alu-Halterahmen, ist silbern eloxiert und ruck zuck montiert. Preis: 49,89 €. Mehr Licht versprechen die beiden leuchtstarken »Microfloater Zusatzscheinwerfer« Zum Lieferumfang gehören zwei Floater in Freiflächen-Bauweise inklusive H3-Leuchtmittel mit je 55 Watt, ein lasergeschnittener Alu-Haltesatz und die komplette Verklebung. Preis: 159,80 €.

Das alles und noch viel mehr kann man sich auch online unter www.wunderlich.de anschauen. Infos direkt unter der Telefon-Hotline 02642-97980.



Mit neuem Kühlergrill, Zusatzscheinwerfern und höher gelegtem Lenker gewinnt die neue R 1200 GS an Individualität und Bequemlichkeit.



GLÜCK IM UNGLÜCK

Gummersbach – Als ein 26-Jähriger sein Motorrad abbremste, um einen Zusammenstoß mit einem Lkw zu vermeiden, verlor er dabei die Kontrolle und rutschte unter einen bereits stehenden Lkw. Nach Angaben der Polizei befuhr ein 38-jähriger Lkw-Fahrer am Unfallabend gegen 17:30 Uhr die Gummersbacher Andienungsstraße und beabsichtigte nach links in die dortige Tiefgarage einzubiegen. Während er nach links abbog, leitete ein entgegenkommender 26-jähriger Motorradfahrer Notbremsvorgang ein, um den Zusammenstoß mit dem Lkw zu verhindern. Dabeistürzte er und rutschte unter den bereits stehenden Lkw. Er musste aufgrund schwerer Verletzungen in ein Krankenhaus verbracht werden.

Bearbeiten Ansicht Favoriten Extras ?

rück Suchen Favoriten Medien

www.westbikers.de

WWW.WESTBIKERS.DE

Hauptmenu

- » Portal
- » Foren
- » Motonews
- » Netnews
- » Schraubertipps
- » Westlocator
- » Fotogalerie
- » Downloads
- » Gästebuch
- » Kontaktliste
- » Mitmachen
- » Impressum
- » Kalender
- » Westshop
- » Wer war da
- » Neue Beiträge
- » Akt. Umfragen
- » Suchen
- » Letzte 24h
- » Westbikers TOP 100

Ein Stammtisch mit Internetanschluss
Wir sind: motorradbegeistert, freundlich, hilfsbereit, ausgeflippt, informativ, unabhängig, weltoffen.
2 x im Monat gibt's reale Benzingsprache, an den Wochenenden nach Absprache Ausfahrten.
Wer oder was Du bist, ist egal. Entscheidend ist wie Du bist. Also,willst Du mitmachen?

Registrierte Westbiker: 190
Themen im Board: 2380
Beiträge der User: 22321
Zur Zeit Online: 4 User

Unsere Partner-Seiten. (Refresh 5 sec.)

Bike & Owners

Unser Newsletter **159** Abo's -aktuelle Ausgabe- >Archiv- >Anmelden>

German > English German > France Translate Westbikers

Live to Ride [Westbikers.de](#) Regeln & Datenschutzerklärung Ride to Live

Infomenu

- » Weiterempfehlen
- » Kontakt
- » @ Favorit
- » @ Startseite
- Unterhaltung:
- » W.B.-Games
- » music

Besucher

Datum: 08.03.04
Heute: 91
Gesamt: 175
Gesamt: 56862
Statistiken

TOP 50 MOTORRAD

TOP 50 DÜSSELDORT



Mat Mladin siegt bei den legendären 200 Meilen von Daytona/USA auf seiner Suzuki GSX-R 1000 - und ist damit ebenso erfolgreich wie Kenny Roberts, sr. Foto: Brian J. Nelson

AUF BEWÄHRUNG

Der ehemalige GP-Fahrer Jarno Müller (26) wurde kürzlich zu sieben Monaten Haft auf Bewährung und drei Monaten Fahrverbot verurteilt. Zudem muss er 100 gemeinnützige Arbeitsstunden leisten. Müller soll im Mai 2003 am Sachsenring mit dem Auto durch eine gesperrte Straße gefahren sein und dabei zunächst die Stoppzeichen einer 27-jährigen Ordnerin ignoriert haben, die sich anschließend durch einen Hechtsprung retten konnte. Ein Mitarbeiter einer Sicherheitsfirma geriet auf die Motorhaube und stürzte mit Schürfwunden und Prellungen auf die Straße. Den Ordner habe er versehentlich angefahren, sagte er vor Gericht.

FERN-BLOCKADE

Bürgerinitiative plant Blockade auf vier Fernstrecken in Österreich

An den ersten drei Tagen der Karwoche muss mit einer vorübergehenden Blockade auf den österreichischen Fernrouten Inntalautobahn, Fempassstraße und Loferer Bundesstraße rechnen. Mit den geplanten Aktionen will die Bürgerinitiative „Transitforum Austria-Tirol“ gegen den unverändert starken Lkw-Transitverkehr protestieren. Folgende Abschnitte sollen gesperrt werden:

Montag, 5. April: 15 bis 20 Uhr Inntalautobahn A12 von Kramsach nach Wiesing

Dienstag, 6. April: 11 bis 15 Uhr Loferer Bundesstraße B 178 zwischen Wörgl und St. Johann

Dienstag, 6. April: 13 bis 17 Uhr Fernpassstraße B179 zwischen Lermoos und Reutte

Mittwoch, 7. April: 12 bis 24 Uhr Inntalautobahn A12 zwischen Vomp und Volders

Protestversammlungen drohen auch auf der Tauernautobahn vor dem Katschbergtunnel und zwar am Montag, 5. April, von 16 bis 21 Uhr, und am Mittwoch, 7. April, zwischen 18 und 22 Uhr, am Südportal des Tauerntunnels.

JE OLLER, JE DOLLER

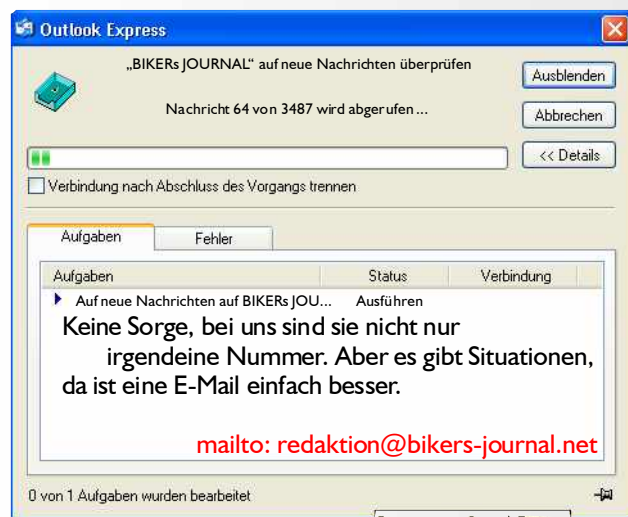
Senioren sind auf deutschen Straßen besonders gefährdet: Die über 65-jährigen sind die einzige Altersgruppe, bei der es 2003 im Verkehr mehr Tote und Verletzte gab als im Vorjahr. Auch die Zahl der getöteten Zweiradfahrer stieg um 4,1 Prozent auf 1693 ... Im Sommer 2003 seien viele Menschen aufs Zweirad umgestiegen, darunter auch ältere Männer, die sich mit einem Motorrad einen Jugendtraum erfüllen wollten, erläuterten die Statistiker. "Leute, die seit 20 Jahren nicht Motorrad gefahren sind, kommen jetzt auf den Dreh, dass das ein schönes Hobby ist. Sie kaufen sich gleich eine schwere Maschine, können damit aber nicht umgehen", sagte Jochen Hövekenmeier vom Automobilclub von Deutschland (AvD) in Frankfurt ... Quelle: Märkische Oderzeitung

SCHWEIZER LEGENDEN

Bis zum 17. Oktober 2004 findet eine Sonderausstellung unter dem Motto „MotoMotion“ am Vierwaldstättersee in der Schweiz statt.

Das Verkehrshaus der Schweiz zieht kräftig am Gas! Mit der Sonderausstellung "Moto Motion" zeigt es vom 27. März bis 17. Oktober 2004 die Geschichte des Motorrades von den Anfängen bis heute - mit besonderer Würdigung legendärer Schweizer und internationaler Motorradmarken. Die diversen Ausstellungsinhalte, die dem Motorrad neben seiner eigentlichen Funktion als Transportmittel auch vielfältige und interessante Einflüsse auf Gesellschaft und Kultur zugestehen, machen den Besuch der Ausstellung auch für Nicht-Motorradfahrer besonders

wertvoll. Die eigenwillige Ausstellungsarchitektur in Form eines an ein römisches Amphitheater erinnernden Motodroms sowie eine Weltpremiere - der legendäre Schweizer Rennfahrer Luigi Taveri zeigt zum ersten Mal seine Siegermaschine aus dem Jahr 1966 - unterstützen die Einmaligkeit der Ausstellung. Die mehrmonatige Sonderausstellung bietet einen aufregenden und informativen Mix aus historischer Schau, E-vents, Mitmachmöglichkeiten, Tagesveranstaltungen sowie Sonderschauen. Infos unter www.verkehrshaus.ch



TROTZ ARSCHTRITT ZUM SUPERLATIV

Am 2. Mai 2004 startet wieder die 12. Große Dresdner Motorradausfahrt (GDMA - www.grossedresdnermotorradausfahrt.de).

Petrus hat ihm in den vergangenen Jahren zwei Mal mit echtem April-Wetter einen "Tritt in den Arsch" gegeben - die Polizei hat ihn zum Verhör zitiert, seine Kollegen pflegen etwas mehr Zurückhaltung. Doch durchweg positive Reaktionen der Biker überzeugen Mario Gerbet jedes Jahr aufs Neue. Von Null auf mehr als 10.000 Motorräder in zwölf Jahren ist eine respektable Zahl.

Mit 80 Zweirädern startete er 1992 eine kleine - eher weniger als mehr - organisierte Ausfahrt an seinem damaligen Geschäft im Dresdner Osten. Mehr als 10.000 Motorräder (amtlich bestätigt!) rollten im vergangenen Jahr aus der City der sächsischen Landeshauptstadt zur 11. GDMA, die Gerbet zuvor in seinem Motorradhaus ausgebrütet hatte.

1993 hat der heute 39-jährige erstmals für seine Ausfahrt gewonnen, vier Jahre später hatte die Teilnehmerzahl die Toleranzgrenze der Dresdner Polizei überschritten. Mit 650 Bikes quer durch Dresden ohne offizielle Genehmigung - das war den Ordnungshütern zuviel; Gerbet musste am nächsten Tag in der Polizeidirektion antreten. Doch keine "Acht" klickte an seinen Handgelenken, ganz anders: Die Polizei wollte mitmachen und wurde fortan unter dem Motto "Fair im Verkehr!" zum Wegbereiter dieses Saisonstarts. Die Beamten begleiten das Event bis heute mit großem Einsatz. Selbst Politiker erkannten, welches Potential diese stets perfekt organisierte Veranstaltung hat. Schirmherrschaften vom Ordnungsbürgermeister, den Verkehrsämtern bis zum sächsischen Ministerpräsidenten sind inzwischen fast selbstverständlich. Landtagsabgeordnete, Behördenleiter und die "Blue

Knights", der weltweit agierende Club motorradfahrender Polizisten, gehören mittlerweile zum Stammpublikum der größten ostdeutschen Motorradesaisonöffnung.

Und was macht Mario Gerbet? Mit einer Simson S50 im Möbelwagen kam er 1981 nach Dresden, als gelernter Kfz-Mechaniker startete er 1992 mit einer Motorrad- und Trikevermietung in die Selbstständigkeit; Mittlerweile kennt ihn (fast) jeder Motorradinteressierte im Dresdner Einzugsgebiet, auch als Suzuki-Vertrags-händler. "Mein Hobby ist mein Beruf! Ich glaube, das mit der GDMA nicht besser ausdrücken zu können.", beschreibt er den Effekt des Mai-Events für sein Geschäft. Denn viele Händlerkollegen in der Region wissen zwar, dass die Ausfahrt auch bei ihren Kunden längst ein Pflichtterminus ist, aber Erfolg wird von der Konkurrenz auch in diesem Geschäft argwöhnisch beäugt. Unbenommen: Motorradhäuser aus Sachsen, die diese Ausfahrt nicht zumindest im Internet-Terminkalender stehen haben, verlieren bei ihren Kunden an Glaubwürdigkeit. Denn zum größten Event seiner Art in Ostdeutschland sind Marken-Miesmacherei und Hubraum-Neid keine Themen. Lederjacke neben Jeansweste, Ganzkörperkombi neben freien Oberkörpern, Big-Bikes neben 50er-Rollern, Japan-Renner neben Ami-Knatter

Die Fahrt selbst war und bleibt der Mittelpunkt. Spektakuläre Shows am Start in Dresden und an Zielorten wie schon dem Eurospeedway oder dem Sachsenring sind schmückendes Programm. Am 2. Mai startet das diesjährige Event unter dem Motto „Biker! Kurven! Grenzenlos!“. Infos unter www.grossedresdnermotorradausfahrt.de



Mehr Action versprechen die neuen Features der Buell-Homepage unter www.buell.de. Ganz nebenbei: Ab sofort gibt's auch einen 34 PS-Drosselsatz für die XB-Modelle.



Identische Maschinen mit identischen Reifen - um Chancengleichheit gewährleisten zu können, werden beim Yamaha R6-Dunlop-Cup durchweg der Sportmax D208 GP eingesetzt. Infos zum Cup unter www.r6-cup.de

HEISSE URLAUB IN THAILAND

Für viele Biker endete der Urlaub unter tropischer Sonne im vergangenen Jahr nach Angaben der Deutschen Botschaft in Bangkok tödlich. Häufigste Ursache: Motorradunfälle, bei denen die Touristen angetrunken auf dem Sattel saßen und weder Schutzkleidung noch Helm trugen. An zweiter Stelle der Todesstatistik: Herzattacken beim Sex, häufig nach der Einnahme von Viagra.

COMEBACK IN MOTORRAD-WM

Alles passt zusammen. Ein blühendes Konzept, ein begabter Fahrer und ein großes Ziel. Nach drei Jahren Abstinenz meldet sich u vex als Helmausrüster von Georg Fröhlich in der Motorrad-Weltmeisterschaft zurück. Der 16-jährige Sachse wird 2004 alle europäischen Grand Prix in der Klasse bis 125 ccm bestreiten. Er ist der erfolgreichste Aufsteiger aus der mittlerweile seit drei Jahren bestehenden Nachwuchsförderung von ADAC und Honda, die auch von u vex unterstützt wird.

BREAKFAST IN AMERICA



Rennfahrer führen ein schönes Leben und genießen viele Privilegien. Michael Schulten, Deutscher Supersport-Meister auf einer CBR 600 RR des alpha-Technik-Teams, wurde von Honda zu den Testfahrten der neuen CBR 1000 RR Fireblade nach Amerika eingeladen.

Text: Michael Schulten

Foto: Buenos Dias

Ich fahre seit 20 Jahren Rennen, aber so weit war ich noch nie von zu Hause weg. Erst mit dem Flieger von Frankfurt nach London, gefolgt von einem gewaltigen Hüpfen (über 10 Stunden Flugzeit!) über den großen Teich nach Phoenix im Bundesstaat Arizona.

Der Flughafen "Phoenix Sky Harbour" (Himmels-Hafen) hat intergalaktische Ausmaße, bis zum Ausgang läuft man sich fast die Füße platt, aber in

Amerika ist eben alles etwas größer: die Autos, die Trucks, die Straßen, die Wolkenkratzer und auch die Hamburger.

Kerstin Martens, Pressesprecherin von Honda Motor Europe (North) in Offenbach, führt unserer deutsche Delegation an. Neben meiner Wenigkeit sind noch drei Motorradtester dabei: Wulf Weis von "Motorrad News", Michael Joos von der "Mo" und Marcus Klass vom "Motorradfahrer". Alles ist

durchorganisiert: Wir werden abgeholt und sind knapp eine Autostunde später im äußeren Westen der 1,3-Millionenstadt. „Wigwam-Resort“ heißt unsere Unterkunft, eine noble Golfpark-Anlage mit rundum verstreuten Bungalow-Häuschen.

Erster Programmpunkt: den Jetlag wegschlafen, weil wir acht Stunden zusätzlich verkraften müssen. Total kaputt fällt man ins Bett und wacht dann trotzdem mitten in der er-

sten Nacht auf, jedenfalls viel zu früh.

Den ersten vollen Tag beginnen wir locker - downtown in Phoenix in einer Shopping-Mall, einem atemberaubend riesigen Einkaufszentrum. Klein und bescheiden, glaube ich, das gibt's in Amerika überhaupt nicht. Dafür sind die Amis ziemlich easy drauf. Absolut freundlich und hilfsbereit. "How are you doing", fragen sie jeder Gelegenheit selbst Wildfremde mit einer

Selbstverständlichkeit, als würde man sich schon zwanzig Jahre kennen. Die extreme Freundlichkeit steht in krasssem Gegensatz zu dem, was man auf allen Kanälen im US-Fernsehen serviert bekommt. Gewalt, Action, Unfälle und Brutalität - es kracht, ballert und rummt am laufenden Band. Dieser Kontrast zum daily life untereinander ist frapierend.

Am Nachmittag beginnt der Ernst unserer Mission. "Technical Briefing" in einem großen Saal unserer Unterkunft. Zwanzig Tester aus Australien, Frankreich, Kroatien, Portugal, Holland, Schweden plus unsere deutsche Abordnung füllen den Raum, plus jeweils ein Importeurs-Vertreter pro Land, plus ungefähr 10 Honda-People sowie einige Mitarbeiter von Bridgestone. Honda-Werksfahrer und GP-Pilot Nicky Hayden ist anwesend, ebenso Supersport-600-Weltmeister Chris Vermeulen. Anschauungsmaterial gibt's in Hülle und Fülle: ein Motor-Schnittmodell, dazu Einzelteile wie Rahmen, Tank, Lampen-Einheit, Schwinge sowie eine Demo-Apparatur für den neuen Lenkungsdämpfer.

So langsam dämmert mir, was für einer gewaltigen Operation des weltgrößten Motorradherstellers ich hier beiwohne. Wir sind die dritte Gruppe, an den Tagen vor uns wurden bereits zwei Gruppen mit insgesamt vierzig Profi-Testern aus Europa durchgeschleust. In der Vorwoche erhielten die Berichterstatter der amerikanischen Fachpresse Gelegenheit, die neue Fireblade auszuprobieren.

Nun bin ich kein Journalist, nur Rennfahrer, werde aber trotzdem versuchen, den fast zweistündigen Vortrag über Konzept und Technik der neuen Fireblade so knapp wie möglich einzudampfen: Bei den bisherigen Fireblades hatten Leichtbau und Handling Priorität. Beim neuen 2004er Bike stehen nun Sport- und Rennstrecken-Tauglichkeit im Vordergrund. Sieg-Potential bei nationalen und Superbike-WM-Rennen (seit einem Jahr dürfen dort 1000er Fours mitfahren) und überragendes Fahrerlebnis sollen alles bisher Dagewesene überstrahlen. Bei der Entwicklung wurde reichlich Know-how vom erfolgreichen RC211V-MotoGP-Bike übernommen.

Der Fireblade-Vierzylinder hat jetzt volle 1000 Kubik, 998 ccm - um genau zu sein. Erreicht wurde dies durch mehr Hub, der von 54 auf 56,5 mm anstieg. Die Bohrung blieb unverändert. Neue Schmiedekolben aus Aluminium, die mit einem trickreichen Oberflächen-Behandlungsverfahren veredelt wurden, minimieren zusammen mit speziellen Zylinderlaufbüchsen die Reibungsverluste. Dazu sind neue, mutterlose Pleuel verbaut. Im Zylinderkopf wurden die Ventilwinkel reduziert und dünnere Ventile verbaut. Der Ventilschaft-Durchmesser beträgt nur noch vier Millimeter (vorher 4,5 mm) - das kommt Spaghetti-Dimensionen schon recht nahe. Weiter geriet das Motorgehäuse kürzer und kompakter. Neu ist nicht



Kunitaka Hara (links), Honda-Entwicklungsleiter der CBR 1000 RR, und Michael Schulten - zwei Welten, eine Meinung: Die neue Fireblade ist schon ziemlich ..., naja, sie ist wirklich flott ...



Gas auf, Vorderrad hoch - was soll bei 171 PS auch sonst passieren? Natürlich geht's auch vorwärts. Und das nicht zu knapp.



Extrem viel Power auf engstem Raum. Dazu ein Fahrwerk, dass weniger sensibel ist und letztendlich die verbesserter Fahrbarkeit ausmacht.

GEGEN DIE RODEO-GÄULE VON VOR DREI, VIER JAHREN FÄHRT DIE NEUE FIREBLADE IN EINER ANDEREN WELT. DER TECHNISCHE FORTSCHRITT IST ÜBERDEUTLICH.

nur das Kassettengetriebe, auch die Lichtmaschine wurde verkleinert, der Startermotor neu positioniert und der Kühlkreislauf optimiert.

Über dem Motor thront eine riesige Airbox, die über ein Ram-Air-System versorgt wird. Eine spezielle, servogesteuerte Klappe regelt den Luft-Durchsatz, um Leistung und Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich zu optimieren. Der Airbox-Einlass ist mit freiem Auge nicht sichtbar, sondern versteckt sich im Bereich zwischen Lenkkopf und Kühler-Oberkante. Den kleinen Luftgitter-Dreiecken in der Verkleidung kommt also eher kosmetische Wirkung zu. Wie bei der Honda

CBR 600 RR funktioniert die elektronische Benzineinspritzung dual und sequentiell. Das heißt: jeder Zylinder wird von gleich zwei Hochleistungs-Einspritzdüsen gefüttert. Diese Düsen mit jeweils zwölf kreisförmig angeordneten Bohrungen sind very special und zerstäuben das Gas-Luft-Gemisch viel schneller und feiner als bisher. Eine Düse ist jeweils im Drosselklappengehäuse konventionell am Zylinderkopf montiert, einen zweite direkt über dem Ansaugtrichter. Ein superschneller 32-Bit-Prozessor in der elektronischen Steuereinheit überwacht und steuert das gesamte Einspritzsystem. Auf der Auslass-Seite finden wir das neue 4-in-2-in-1-Centre-

Up-Auspuffsystem, das aus Edelstahl und Titan gefertigt ist. Laut Honda beeinträchtigt der geregelte Katalysator, der nur in die Modelle für den deutschen Markt eingebaut wird (!), die Leistung ausdrücklich nicht. Ein servogesteuertes Klappenventil im Aufwärtstrakt kurz vor dem Endschalldämpfer optimiert weniger Leistung und Ansprechverhalten, sondern kontrolliert und steuert lediglich das Geräuschverhalten - Stichwort "sound-engineering".

Ein Geniestreich der besonderen Art ist der elektronisch angesteuerte, hydraulische Lenkungsdämpfer. Kaum zu spüren und ohne Handling-Beeinträchtigung bei langsamer Fahrt, da-

für segensreich wirksam bei voller Beschleunigung gegen Kickback und stabilisierend in schnellen Kurven. Theoretisch das Ei des Kolumbus, mich faszinieren solche Erfindungen immer wieder.

Die Kupplung wurde verstärkt und ist jetzt hydraulisch betätigt. Die Ölwanne wird aus Magnesium gefertigt, was 375 Gramm gegenüber herkömmlichen Aluguss einspart. Ein Öl-Vorfilter darin ist aus Nylon statt Stahl gefertigt, wieder 50 Gramm gespart. Dies nur als Beispiel dafür, dass an allen Ecken und Kanten versucht wird, Gewicht einzusparen. Ein neuer, riesiger Wasserkühler soll die Motortemperaturen

selbst im harten Rennbetrieb im Zaum halten.

Der Rahmen setzt sich aus gegossenen Aluteilen zusammen und umschmiegt eng den Motor, wie man es vom Moto-GP-Renner her kennt. Zentralisierung der Massen und Gewichtsverteilung sind angeblich stark RCV-inspiriert. Die Aluschwinge ist länger denn je (589 statt 551 mm), um den mechanischen Grip zu optimieren. Die Schwingenachse ist nicht mehr in das hintere Ende des Motorgehäuses integriert, sondern wie früher im Rahmen gelagert. Das Rahmenheck ist aus Alu-Guss konstruiert und mit dem Hauptrahmen verschraubt.

Bei der Upside-down-Gabel wurde lediglich der Gabelbrückenversatz von 30 auf 25 mm reduziert, was den Nachlauf um fünf Millimeter verlängerte. Neu sind, neben dem Lenkungs-dämpfer, die radial verschraubten Vierkolben-Festsattel-Bremszangen von Zulieferer Tokico, die auf verkleinerte Bremsscheiben (310 statt vorher 330 mm Durchmesser) zugreifen. Bei der Alu-Schwinge mit Schweißnähten wie aus dem Bilderbuch, kommt das neue Unit-Pro-Link-Aufhängungssystem zum Einsatz, welches das Federbein mitsamt Umlenkmechanik zwischen und unter dem Schwingenarmen trägt. Diese trickreiche Bauweise isoliert den Rahmen vor auftretenden Federkräften. Entsprechend leichter konnte dieser konstruiert werden.

Speziell entwickelte Bridgestone-Reifen vom Typ BT014 sind auf die hohlgegossenen Dreispeichen-Felgen montiert. Aus Umweltgründen wurden die Auswuchtgewichte aus Blei durch solche aus Zink ersetzt. Die Instrumenteneinheit im Cockpit ähnelt der der RCV-Honda - mit LCD-Anzeigen um ein Drehzahlmesser-Zifferblatt. Angezeigt werden: Tacho, Kilometerzähler, Kühlflüssigkeit-Temperatur. Dazu gibt's einen

Schaltblitz, der zwischen 5.000 und 11.500 Touren eingestellt werden kann. Diese Anzeige verfügt dazu über drei Modi (on, langsam oder schnell blinkend) sowie drei Helligkeitsstufen. Wie üblich, ist auch Hondas Langfinger-Schreck, die Wegfahrsperrung HISS, welche über das Zündschloss aktiviert wird, serienmäßig eingebaut. Soviel Techno-Infos können ganz schön ermatten. Zum Glück baut uns Honda mit einem superben Dinner am Abend wieder auf. Bevor ich schließlich ins Bett sinke, denke ich: Morgen wird gefahren - endlich ...

Der Arizona Motorsports Park ist eine vier Kilometer lange Piste für Clubsport-Rennen, die erst vor einem halben Jahr fertig gestellt wurde. Ein guter Mix aus langsamen und schnellen Kurven. Keine Tribünen, keine Funktionsbauten im Fahrerlager, nur ein simples Dach an der Boxengasse. Die Anlage ist pretty basic, aber absolut top - und bietet schon Spektakel, bevor man überhaupt losfährt. Gleich nebenan ist ein Militärflugplatz, auf dem permanent US-Army-Jets mit ungeheurem Getöse starten und landen und abenteuerliche Luftmanöver üben. Honda of America ist mit einem riesigen Peterbilt-Truck aus Kalifornien herüber nach Arizona gekommen. Die Bridgestone-Leute haben auch so ein Lkw-Unge-tüm und sind mal eben 1.800 Meilen von Indiana direkt hierhin geknattert.

Die Sonne scheint, der Himmel strahlt in fantastischem blau. Das Wetter ist ideal. Zehn nagelneue Fireblades warten in Reih und Glied. Im Dutzend schwirren japanische and amerikanische Mechaniker umher. Gleich drei Event-Fotografen stehen mit Mörder-Digital-Kameras bereit, uns abzulichten: ein Italiener, ein Amerikaner und ein Deutscher. Ein paar Zelte für Catering und für Umziehen dazu - fertig ist die Bühne für die Weltpräsen-ta-



Wer strahlt da mehr? Wer ist Herr, wer Meister? Egal - den Spaß haben beide gehabt.

TECHN. DATEN HONDA 1000 FIREBLADE

Motor:

Wassergek. Vierzylinder-Viertakreihenmotor, Hubraum 998 ccm, Leistung 171 PS/126 kW bei 11.250 /min, max. Drehmoment 115 Nm bei 8.500 /min, Bohrung x Hub 75 x 56,5 mm, Verdichtung 11,9:1, vier Ventile pro Zylinder, DOHC, Ventile über Tassenstößel betätigt, elektr. Saugrohrspritzung, ø44 mm, digitale Zündung über Motormanagement, G-Kat + SLS, Druckumlaufschmierung, hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe, E-Starter, Sekundärtrieb über 530er-Rollenkette 16/42 Z

Fahrwerk:

Brückenrahmen aus Aluminium, Heck verschraubt, Radstand 1.410 mm, Nachlauf 102 mm, Lenkkopfwinkel 66,3°, Sitzhöhe 820 mm, Gewicht fahrfertig 208 kg, Tank 18 Liter, Upside-Down-Gabel vorn, ø43 mm, kompl. verstellbar, hinten Zentralfederbein, kompl. verstellbar, Unit-Pro-Link-Zweiarm-schwinge, elektr.-hydr. Lenkungs-dämpfer, Federwege vo./hi. 120/125 mm, Doppelsch.br. ø 310 mm mit radial montierten Vierkolben-Fests., Einfach-Scheibenbr. hinten ø 220 mm, Eink.-Schwimms., Reifen vo. 120/70-17", hi. 190/50-17", Felgenbreite vo./hi. 3.50/6.00

Praxis:

Höchstgeschwindigkeit ca. 280 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h in ca. 3,0 Sek., Verbrauch: Superkraftstoff, zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung

Ausstattung:

G-Kat, Lenkungs-dämpfer, elektr. Wegfahrsperrung

Preis: 13.100 € (DE, inkl. NK)

Kontakt: www.honda.de

tion. In Natura sieht die neue Fireblade nicht nur kleiner aus als auf Bildern, sondern auch noch besser. Das Design finde ich absolut hinreißend. In Nullkomma-nix habe ich meine Lederkombi an. Erste Sitzprobe. Die 1000er ist fast genauso klein und kompakt wie die 600er. Verblüffend. Mit verbundenen Augen bestünde akute Verwechslungsgefahr. Im Vergleich zur bisherigen Fireblade ist die Sitzposition gestreckter. Die Knie sind stärker angewinkelt, die Lenkerstummel tiefer angeschellt.

Die Auftakt Test-Session dauert dreißig Minuten. Mein erster Eindruck: Die neue Fireblade klebt förmlich auf der Straße. Kein Vergleich mit der alten 900er. Die neue ist eine ganze Generation weiter, das ist deutlich zu spüren. Kein nervöses Vorderrad, die Front der CBR 1000 RR führt sicher, wie auf Schienen. Unglaublich einfach zu fahren. Überhaupt nicht nervös oder brutal, aber auch nicht langweilig - ganz und gar nicht.

Zweite Session: Ich bin voll im Fireblade-Fieber und längst am Limit. Zusammen mit Chris Vermeulen drehe ich höchst unterhaltsame Runden. Ich stelle überrascht fest, dass die Honda auch bei hartem Beschleunigen lammfromm bleibt. Kein Auskeilen vorne oder hinten, das Motormanagement und der Lenkungsdämpfer funktionieren großartig. Was für ein Spaß! Wenn ich daran denke, wie große sportliche 1000er vor drei, vier Jahren fahren - viel aggressiver und ständig mit dem Vorderrad in der Luft - gegen diese Rodeo-Gäule fährt die Honda in einer anderen Welt. Der technische Fortschritt ist überdeutlich.

Leistung ist reichlich vorhanden, keine Frage. Aber gleichmäßig über das gesamte Drehzahlband verteilt. Das macht das Schnellfahren unspektakulär, fast einfach. Das geht so

weit, dass ich mich gefragt habe: Das sollen 171 PS sein? Aber man soll sich nicht täuschen lassen: Power gibt's massig. Wie sehr merkt man spätestens, wenn die nächste Kurve auf einen zufliegt.

Insofern erinnert mich die CBR 1000 RR an die Rossi-Honda, die ich im Winter in Barcelona fahren durfte. Die lies ihre Mörderpower auch nur wie durch Samthandschuhe spüren und insgesamt total easy und einfach fahren.

Beim Mittagessen stärke ich mich mit einem perfekt gegrillten Hamburger. Auch die testenden Journalisten hauen tüchtig rein. Obwohl alle abgeklärte Profis sind, ist ihnen die Begeisterung schon anzumerken. Ein Franzose ist zur Belustigung aller mit einem Cowboy-Kostüm und Colt aufgetaucht, um das Arizona-Ambiente auf einigen Fotos wildwest-gerecht umzusetzen. Asterix würde sagen: Die spinnen, die Gallier...

Kunitaka Hara ist der Chefingenieur der CBR 1000 RR. Er ist der Nachfolger von Fireblade-Erfinder Tadao Baba, der jetzt in Ruhestand weilt. Hara erzählt mir, dass er schon lange bei Honda ist, eine seine ersten Arbeiten war die Chassiskonstruktion der legendären RCB-Honda, die Ende der Siebziger Jahre in der Langstrecken-Szene für Furore sorgte. Später entwickelte er jene ebenfalls weithin bekannte Renn-Honda mit 930 ccm-V4-Motor für Daytona und die US-Meisterschaft. Inzwischen ist er als LPG (Large Project Group leader) für alle hubraumstarken Straßen-Hondas verantwortlich. Sein persönliches Lieblings-Bike ist übrigens nicht die Fireblade, sondern die nackte CB 1300 - da habe ich gestaunt.

Doch zurück zur CBR 1000 RR. In drei folgenden Sessions à zwanzig Minuten versuche ich Details herauszuarbeiten. Zum

Beispiel zu den Bremsen, die nicht nur überraschend gut verzögern. Am schnellsten Punkt der Strecke zeigte der Tacho 253 km/h, dann gilt es Anker zu werfen für eine etwa 100 km/h schnelle Rechtskurve. Ich habe immer gebremst, was das Zeug hielt - der Druckpunkt blieb konstant, kein Fading. Ich habe mehrfach extrahart gebremst, um eine Reaktion des Hinterrads zu provozieren. Keine Chance. Kein Stempeln, kein Abheben. Die Gewichtsverteilung ist äußerst gelungen, die Grundabstimmung für ein Serienmotorrad geradezu brutal gut. Ich habe dazu mehrfach besonders hart runtergeschaltet, um ein stempelndes Hinterrad zu produzieren. Ohne

Erfolg. Zur Hinterradbremse kann ich nicht viel sagen ... ich bremsen hinten einfach nicht.

Ich habe versucht, gerade im Hinblick auf kommende Rennsätze mit der Fireblade in der Superbike-IDM, Kritikanätze zu finden - allerdings erfolglos. Ein paar Mal sind die sogenannten Angstnippel der Fußrasten über den Asphalt gestreift - aber da habe ich mich schon arg anstrengen müssen. Das ganze Paket - Motorrad, Chassis, Reifen - funktioniert wirklich wunderbar. Die Bridgestone-Reifen sind sicher Sportreifen und keine extremen Supersport-Racing-Pneus, wie ich es sonst gewöhnt bin - dafür haften sie erstaunlich gut.



Die neue Fireblade ist nicht mehr so ultra-handlich wie die „alte“ - dafür aber leistungsmäßig extremer, insgesamt aber dennoch ausgewogener. Schwer zu beschreiben - am besten selber fahren.



Selbst wenn man mit ordentlich Wheelspin in Schräglage aus den Ecken kommt, lässt sich das Hinterrad gut kontrollieren. Wenn man es genügend übt, kann man mit der neuen Fireblade schöne Slides à la Garry McCoy hinlegen.

Wenn das Motorrad nach dem Absteigen auf dem Ständer steht, sieht man Hitzewolken hinten am Auspuff flimmern. Beim Wieder-Aufsteigen spürt man davon aber nichts. Ein Aluminiumblech und diverse Belüftungen verhindern erfolgreich einen Aufheizungs-Effekt an der Sitzbank. Einen Kritikpunkt habe ich dennoch: Die Sozius-Fußrasten sehen verdammt hoch aus. Ich stimme mit Nicky Hayden überein, dass

es sicher besser ist, die Freundin nicht auf der Fireblade mitzunehmen. Die läuft dann nämlich gleich weg. Dann macht auch die schöne Soziusabdeckung Sinn.

Im Fahrerlager war eine Fireblade mit HRC-Superbike-Kit ausgestellt. Fahren durfte man mit dem carbon-schwarzen Teil leider nicht - nicht einmal Chris Vermeulen, der damit kommende Saison in der Superbike-WM für das TenKate-Team antreten wird. Keine Frage: dicke Spezialgabel, anderes Federbein, Schaltautomat, Höckersitz und Rennauspuff sind schon das Tüpfelchen auf dem „i“. Dazu soll mit Hilfe des HRC-Motorkits die Leistung noch mal deutlich um über 20 PS gesteigert wer-

den. Da könnte ich fast neidisch werden. Denn die Fireblade, die ich in der Superbike-IDM 2004 fahren werde, muss ja annähernd nach Superstock-Reglement aufgebaut sein. Die meisten der supertollen HRC-Spezialteile dürfen da gar nicht eingebaut werden. Trotzdem bin ich sehr zuversichtlich. Michael Franz, mein Tuner im alpha-Technik-Team wird sicher auch um die 10 bis 15 Mehr-PS herauskitzeln können. Franz hat schon die bisherige Fireblade super hingekriegt. In Salzburg waren wir damit bereits über 300 km/h schnell. Also werden wir auch mit der neuen Fireblade konkurrenzfähig sein. Weil die Basis deutlich stärker auf Power und Performance ausgelegt ist. Nach den Test-

fahrten möchte ich sogar sagen: Wenn es mit dem Meistertitel diese Saison nicht klappt, wird es am Motorrad ganz sicher nicht gelegen haben. Dafür ist die CBR 1000 RR, wie sie serienmäßig für 12.990 Euro beim Honda-Händler zu haben ist, einfach zu gut.

Man sieht sich ...

Anmerkung der Redaktion: Damit wir die Qualitäten der neuen Fireblade auch im Alltag auf die Probe stellen können, ist der lange Rolf bereits mit ihr unterwegs. „296“ zeigte das digitale Display auf der A3. Mehr konnte er noch nicht verraten. Er ist einfach immer nur unterwegs. Das kann nichts Schlechtes heißen ...

EASY LIVIN' HARD WORK

Für die Branche hat das Jahr schlecht begonnen. Woran es liegt, was der Händler tun kann und welche Marken auch in Zukunft gut schlafen können, klärt ein Bericht.

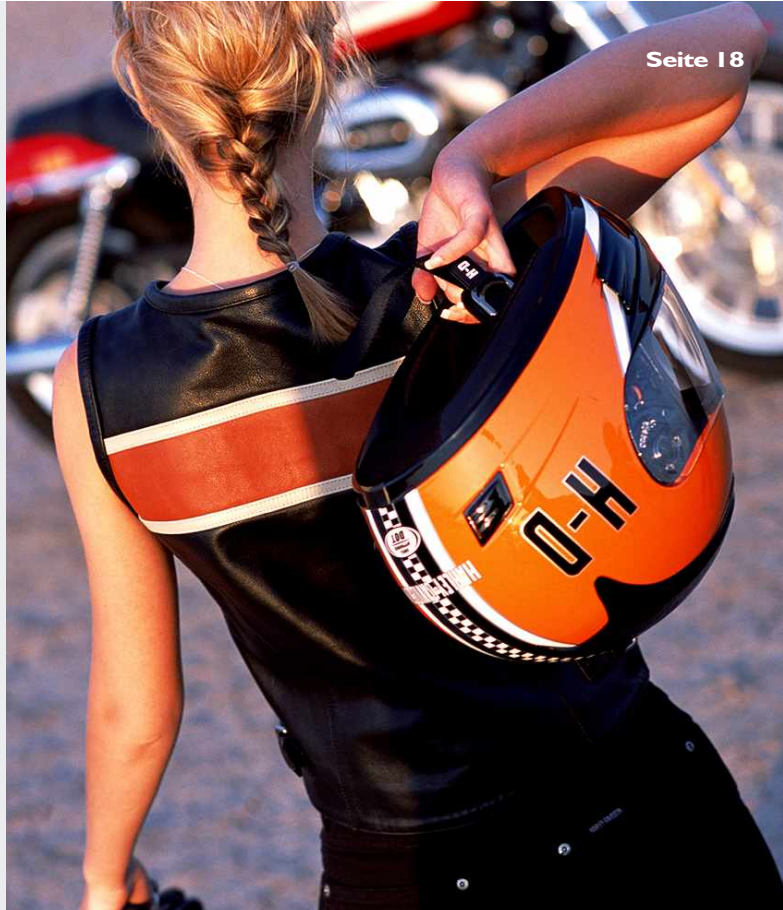
Es war anders geplant. Die Frühlingssonne vertrieb Schnee und Eis von den Straßen, die Temperaturen kletterten wieder auf Biker-freundliches, haftfreudiges Niveau - und dennoch blieb der erwartete Run auf die neuen Modelle vorerst aus. Die Branche, die mit dem Hobby "Motorrad" ihr Geld verdient, wird mit einem Umsatzvolumen von Verkauf und Service mit sieben Milliarden Euro im Jahr (DE) angegeben. Hört sich viel an, doch täuscht der erste Eindruck. Die Verkaufszahlen der beiden Monate Januar und Februar 2004 weisen ein Minus von rund 20 Prozent gegenüber den Vorjahresmonaten aus.

Rund 9.800 fabrikneue Maschinen wurden in diesen beiden Monaten zugelassen, knapp 3.000 weniger als im Vergleichszeitraum 2003. Enttäuschend, hatten die Betroffenen doch gehofft, der "Turnaround" gelänge und der Absatz würde in diesem Jahr wieder auf breiter Front wachsen, nachdem es ihnen 2003 zumindest noch gelungen war, "den Abwärtstrend zumindest deutlich zu bremsen" - so Michael Kusmanov, Sprecher des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland.

2002 musste man ein Minus von 12,5 Prozent bei den Neuzulassungen registrieren, im vergangenen Jahr gelang es der Branche, den Rückgang auf 6,3 Prozent zu verringern und knapp 139.000 Maschinen zu verkaufen. Der Zweiradbestand liegt derzeit bei knapp 3,8 Millionen Motorrädern, Leichtkraftfahrzeugen und Rollern über 50 Kubikzentimetern und knapp 1,57 Millionen Mopeds bis 50 Kubikzentimeter Hubraum.

"Das Kaufinteresse ist deutlich größer geworden, das hat der positive Verlauf der Frühjahrmessen gezeigt", so Verbands-sprecher Kusmanov. Laut eigenen Erfahrungen, sinken jedoch auch die Besucherzahlen auf den Messen. Die Medien, insbesondere das Internet gewinnen mehr und mehr an Bedeutung. Außerdem haben viele Interessenten einfach nicht mehr das nötige Kleingeld, um das Hobby "Motorrad" zu finanzieren. Job-Verlust, Unsicherheit darüber, was denn die Berliner Reform bringen wird - Fakten und Emotionen, die nicht unbedingt dazu beitragen, sich ein "Nice-to-have-fun"-Produkt ans Knie zu binden.


Beim Händler sieht es etwas anders - aber wenig besser aus. An sarken und großen Motorrädern lässt sich noch gut verdienen. Was jedoch fehlt, sind lukrative Margen im Mittelklassebereich. Service ist ein probates Mittel, um Kunden zu werben. Service heißt, den Kunden das zu bieten, was nicht so einfach zu bekommen ist. Zum Beispiel eine ausgiebige "Testfahrt". Wer investiert schon gern 12.000 oder mehr Euro in ein Bike, wo er vorher gar nicht weiß, ob es später nicht bereut? Mit einer "Standard-Probefahrt" von 15 oder 30 Minuten ist es meist nicht getan. Diplomkaufmann Nek aus Wiesbaden verrät einen Kniff: die begleitete Ausfahrt. An einem sonnigen Samstag veranstalten Nek und seine Kollegen für potentielle Kunden eine Art Schnupperfahrt, bei der die "potentiellen Kunden" testen können, welche der verschiedenen Maschinen am ehesten ihrem Geschmack entspricht. "70 bis 80 Prozent



Das Motorrad ist ein „Nice-to-have-fun“-Produkt geworden. Wird der „Fun“ zu kostspielig, wird gespart. Nicht so bei emotionsträchtigen Image einer Marke.

der Leute kaufen dann auch", freut sich Nek, der zusammen mit einem Partner die Geschäfte bei Tullius führt. Nach BMW folgt auf den Plätzen der Verkaufsranliste das Feld der Japaner, angeführt von Suzuki mit einem Marktanteil von 19,2 Prozent. Den nächsten Rang belegt Yamaha (15,9), dann folgen Honda (15,5) und schließlich Kawasaki (10,6). Hinter vorgehaltener Hand heißt es allerdings in der Branche, dass da auch eine nicht unerhebliche Zahl von Maschinen darunter sei, die man auf Mitarbeiter zulasse, um der Statistik des eigenen Hauses ein wenig mehr Glanz zu verleihen.

Nach den Großen folgen die Marken, die jeweils ein besonderes Marktsegment oder einen besonderen Geschmack bedienen, beispielsweise der Enduro-Hersteller KTM aus Österreich, Ducati und Moto Guzzi aus Italien oder Harley-Davidson aus den USA. Die Maschinen dieser Hersteller liegen überwiegend in gehobenen oder höheren Regionen des Preisgefüges - und verkaufen sich ausweislich der Verbandszahlen bestens. Dass es sich beim Kauf vor allem um eine emotionale Angelegenheit handelt, belegt wohl keine Marke auf dem

Zweiradmarkt besser als Harley-Davidson. Der Industrieverband weist für den Hersteller der Maschinen mit jenem wuchtigen Zweizylinder-V-Motor in Deutschland einen stetig wachsenden Marktanteil aus, obwohl eines der größeren Modelle durchaus schon einmal um die 30.000 Euro kosten kann. Für Matthias Korte, Betreiber der "Harley Factory" in Frankfurt, sowie von Harley-Vertretungen in Hannover und demnächst auch in Wiesbaden, besteht denn auch nach eigenem Bekunden kein Grund zur Sorge. Ganz im Gegenteil: "Wir sehen die Zukunft sehr positiv". Gleichwohl weiß auch er, dass er sein Geld nicht mit dem Verkauf von Grundnahrungsmitteln verdient: "Rein vom Kopf her gesehen, braucht kein Mensch ein Motorrad, wir verkaufen ein Bauchprodukt." Das aber hat gerade Harley-Davidson bis zur Perfektion, zum Kult, entwickelt. Zur Serienausstattung jeder Maschine gehört der Hauch eines freiheitlichen Lebensgefühls und eine "After sale"-Betreuung, um dem Kunden quasi jeden Wunsch von den Augen abzulesen. Motorräder in einen sauberen Raum zu stellen oder sich auf seinem Image auszuruhen, kann sich heutzutage keiner mehr leisten. 

MR. ONE O'CLOCK

Er ist 33 Jahre jung, Fahrlehrer und Psychologe für ehrgeizige Hobby-Stuntrider und hauptberuflich amtierender Stunt-Weltmeister: Christian Pfeiffer im etwas anderen Gespräch mit BIKERS JOURNAL.

Trotz unzähliger Versuche mit suboptimalen Ergebnissen, bin ich mir nun endlich sicher: Diese Saison wird das Jahr des Wheelies! Mit Hilfe des Mannes, der die entscheidenden Tipps zur sicheren Beherrschung des Wheelies drauf hat: Christian Pfeiffer.

Als erwachsener Mensch fragt man sich häufig, was am Wheelies eigentlich so interessant ist, dass man sich trotz des Risikos und der Materialschädigung mehr oder weniger häufig dazu hinreißen lässt. Die Antwort ist genauso einfach wie emotional, so, wie das Motorrad fahren an sich: Es macht einfach tierisch Bock, steigert das Wohlbefinden um etwa 4.000 Prozent und macht süchtig. Der Power-Wheelie, meist in der Rennsituation zu beobachten müsste für den Betroffenen aufgrund des Zeitverlustes eher ärgerlich sein, doch wieviel Spaß so ein spontan entstehender Wheelie macht, wird daran deutlich, dass sich selbst Profis wie Valentino Rossi schon im GP in Führung liegend dazu hinreißen ließ, ein Wheelie über die gesamte Start-Ziel-Gerade durchzuziehen, trotz dass er dabei die Führung verlor.

Unser Wheelie-Berater Chris Pfeiffer frönt eher dem Stunt-wheelie, der auch für uns "normale Menschen" interessant ist (mit normal meine ich übrigens eher unsere Möglichkeiten, als die Einstellungen zu diesem Thema). Allein schon deshalb, weil er mit Motorrädern erzielt werden kann, deren Leistungsgewicht unter einem PS/kg liegt. Der Stuntwheelie ist ein Ausdruck von Freude und wenn ein Mann nach 28 Jahren Stuntriding (ja, rechnet mal, der Kerl ist wie gesagt erst 33) nach eigener Aussage noch je-



Was mag in diesem Kopf vorgehen? Einem, der mit dem Motorrad zu spielen begann, als andere noch mit dem Teddy ins Bett gingen. Geblieben ist seine offene, herzliche Art, auch mit wichtigen Dingen im Leben locker umzugehen. Und was gibt es wichtigeres als einen guten Wheelie ...?

des Mal Spaß dabei hat, ist das wohl ein weiterer Beweis für die Droge Wheelie.

Beim landläufigen Image muss man klar unterscheiden wer urteilt: Erschrocken und wirklich verständnislos reagieren jene, die sich für Motorrad fahren und Fahrphysik nicht interessieren oder auskennen (Normalbürger, Sonntagsfahrer, Spießler). Unvernünftig, weil Material mordend und unnötig riskant ist es aus Sicht eingefleischter Tourenfahrer.

Peinlich, angeberisch, trotzdem insgeheim faszinierend und beneidenswert empfinden sportliche Fahrer, die sich nicht selbst trauen oder denen die Übung

fehlt. Macht tierisch Spaß und ist nicht so gefährlich wie es aussieht meinen sportliche, emotionale Fahrer. Geil, provokativ für Streetfighter und andere Outlaws.

Schauen wir doch mal genau hin, was denn so gefährlich am Wheelie ist. Der gefürchtete Überschlag beim Wheelie sorgt bei den meisten für ein ungutes Gefühl in der Magengegend. Es gibt einige Beispiele aus dem Motorsport, wo so etwas tatsächlich auch passiert ist. Wahrscheinlich gibt es jedoch eine größere Dunkelziffer an Fällen, aus dem privaten Bereich, die aus nachvollziehbaren Gründen nicht dokumentiert wurden. Max Biaggi bei-

spielsweise schlug sich zu seinen 250er Aprilia-Zeiten einmal Monate lang mit einer ominösen Prellung herum, die von einem Sturz während eines Trainingswochenendes in Assen stammte, der jedoch auf dem Parkplatz hinter der Strecke geschah. Manfred Herweh verschenke einmal einen GP-Sieg aufgrund eines überschlagenen Wheelies auf der Zielgeraden.

Christian Pfeiffer hält den Überschlag jedenfalls für überbewertet. Die natürliche Angst davor ist in den meisten Fällen größer, als die eigentliche Gefahr. Nun könnte man meinen: "Klar, was soll jemand auch anderes sagen, der selbst unter Stuntfahrern als -Mr One o'-

clock- bekannt ist (in Anlehnung an den -12 o'clock- Wheelie). Aber er hat eine schlagkräftiges Argument: Bis auf einen Fall (im wahrsten Sinne des Wortes), bei dem nach einem Reifenwechsel, wohl bemerkt "beim Warmfahren" die hintere Bremse noch nicht anlag, ist er noch nie hinten rüber gefallen. (Dies ist als eindringliche Warnung für alle anzusehen, die mit einem Overhang-Wheelie vom Hof des Reifenhändlers fahren!). Christian "Pfiif" Pfeiffer gibt auch direkt den entscheidenden Tipp zu diesem Thema: Von vornherein den Fuß auf der Bremshebel halten. Voraussetzung ist natürlich, dass dieser auch bequem von der Raste aus erreichbar ist. Schon bei den ersten Wheelieversuchen rät Pfiif, sollte mit leicht getretener Hinterradbremse als erstes Gefühl und Reflex geschult werden, um diese Lebensversicherung gegen den Überschlag auch anwenden zu können. Die instinktive Reaktion ist in solch einem Moment nämlich, den Körper wieder in die Vertikale zu bekommen. Nicht wenige rutschen genau dabei mit den Füßen über die Rasten nach hinten ab.

Jetzt hat man mit dem Motorrad im Gegensatz zum Moped, Mofa oder Fahrrad das Problem, dass es wohl nur die wenigsten schaffen dem Gefährt bei 50 bis 130 km/h zu Fuß zu folgen, um dann mit krampfhaft gehaltenen Lenker (und wahrscheinlich voll gezogenem Handbremshebel) das umkippen zu vermeiden. Auch wenn man meint, die Hinterradbremse nur als Reserve im Hinterkopf behalten zu müssen, läuft man Gefahr den entscheidenden Moment zu langsam zu sein, wie es Max Biaggi bei seiner Zieldurchfahrt beim GP in Donington 2002 vorführte. Er konnte die Situation mit einem beherzten Tritt in die Bremse zwar gerade noch retten, gab dabei allerdings keine wirklich gute Figur ab. Ich bin mir sicher, dass er sich dabei in sein teures Dainese-Leder gemacht hat ...



Stand up for the Champion: Einen Finger an der Kupplung, eine Hand am Gas und den Bremsfuß auf der Raste - genug für Christian, um Kunststücke der Extraklasse vorzuführen.

Also: Fuß auf die Bremse, dann kann sozusagen nichts mehr passieren (glauben wir dem Stuntweltmeister einfach mal. Er muss es schließlich wissen. Die nächste Gefahr beim Wheelie ist der mögliche Kon-

trollverlust durch einen zu heftigen Aufprall oder zu starken Lenkeinschlag beim Runterkommen. Der Profi-Tipp von Christian ist, die zunehmende Absenkgeschwindigkeit durch Beschleunigung aufzufangen.

Problematisch ist das vor allem im Zusammenhang mit der eingangs beschriebenen Schrecksekunde, wie sie der Wheelie-Neuling erlebt. Unter Missachtung der Fußbremse hat man die Situation wahrscheinlich eher

durch die leicht verzögert einsetzende Motorbremse geteet, als durch parallel zum Rahmenheck ausgerichteten Beine. Während dieser Schockphase macht man wahrscheinlich so ziemlich alles eher, als zu beschleunigen. Die Strafe folgt auf den Fuß: Ein Mensch und Material grenzwertig belastender Aufprall, der einem den Atem verschlägt (... und manchmal auch einen Teil der Männlichkeit raubt). Das alles muss nicht sein. Schließlich gibt's ja die Hinterradbremse und einen Gasgriff, den man auch sanft bedienen kann.

Hat man neben der aufkommenden Freude noch die Geistesgegenwart, die nötige Drehzahlreserve zum Beschleunigen zu lassen und den Lenker wieder gerade auszurichten, ist der Wheelie perfekt.

Zum richtigen Bikerleben gehört (leider) auch der öffentliche Straßenverkehr, wo es auf die Kontrolle ankommt. Während eines Wheelie ist ein Motorrad jedoch nicht steuerbar und kann nebenbei auch nur sehr eingeschränkt bremsen. Verschärft wird die Problematik dadurch, dass man aufgrund der erforderlichen Beschleunigung in der Regel zu schnell unterwegs ist. Das ist jedoch eigentlich das übliche, dauernde Problem mit den anderen Verkehrsteilnehmern, bei dem das Motto gilt: Obacht geben, länger leben.

Der nächste Negativpunkt ist der höhere Materialverschleiß. Doch auch dazu fällt mir außer abgedroschenen Sprüchen nicht mehr ein, wenn ich Neupreise und Inspektionskosten heutiger Motorräder ansehe, mal ganz abgesehen von den Spritpreisen. Ob eine Kupplung, Kette oder Lenkkopflager nun nach zehn- oder zwanzigtausend Kilometern den Geist aufgibt, fällt bei den heutigen Kilometerkosten nur unwesentlich ins Gewicht. Wenn akzeptiert wird, dass ein Satz neuer Sportreifen für 350 Euro innerhalb viertausend Kilometern abgefräst wird, weil 2,5 Grad zusätzliche Schräglage mehr

Spaß machen, lassen sich diese Mehrkosten nicht automatisch mit dem Spaßzuwachs durch Wheelies und den daraus resultierenden Kosten vergleichen. Im Vergleich mit ultimativen Schräglagen hält der Wheelie übrigens auch einem Risikovergleich stand. In beiden Fällen hängt ein wesentlicher Teil der Fahrfreude daran, doch darf man es halt nur nicht übertreiben.

Widmen wir uns abschließend den physikalischen Faktoren. Ziel eines guten Wheelies ist es, möglichst zügig und lang andauernd an den Kipppunkt zu kommen. Das geht nach Christian's Aussage am besten mit dem so genannten Kupplungswheelie, bei dem man die Kupplung mit einem Finger schnappen lässt. der restlichen Finger bleiben zur besseren Kontrolle am Lenker. Im Gegensatz zum Beschleunigungswheelie, der ohne hin nur mit hubraumstarke und/oder kurz übersetzten Mopeds funktioniert, verliert man bei dieser



Seinen bekannten 110°-Hang-Over-Wheelie vom vergangenen Jahr will Christian Pfeiffer demnächst noch übertreffen.

Methode am wenigsten Zeit und verfügbares Drehzahlband, um an dem Punkt anzugelangen bei dem man zumindest theoretisch nicht mehr beschleunigen muss. Je ängstlicher man ist, umso weiter bleibt man von diesem Punkt entfernt und muss unentwegt beschleunigen.

Wer nun meint, damit ist die wesentliche Physik erkannt, muss sich eines Besseren belehren lassen. Geht man grundsätzlich davon aus, dass der Kippwinkel bei einem Aufstellwinkel von 90° erreicht ist und dahinter nur noch Gottes Gnade hilft (oder Shoei, Arai, usw), bleibt einem schon bei der Vorstellung daran die Spucke weg. Chris („Mr. One o'clock“) schaffte kürzlich mit seinem 110°-Overhang-Wheelie einen Eintrag ins Guinnessbuch - Weltrekord! Dafür musste dann aber selbst Pfiff ordentlich üben und dass obwohl er seit seinem fünften Lebensjahr nahezu täglich auf dem Bike sitzt. Er denkt jedoch zurzeit darüber nach, das Heck seiner übrigens nahezu serienmäßigen Ducati Monster noch weiter zu kürzen und noch einen drauf zu setzen: "Da geht noch mehr. Im Sommer! Wenn ich dann mal hinten rüber fallen sollte, kann das ja nicht mehr so schlimm sein, weil man bei noch mehr Neigung ohnehin schon fast auf dem Boden liegt!". Ein Mann ohne Nerven.

Der Wheelie beginnt mit etwa 30 km/h, im ersten Gang, wie eben beschrieben, mit Hilfe der Kupplung, recht schnell bis zum Kipp-Punkt. Nicht ganz so schnell geht's darüber hinweg und wenn die Kiste im Begriff ist, komplett überzuschlagen, wird sie wieder mit der Hinterradbremse eingefangen. Zu diesem Zeitpunkt ist er dann kaum schneller als 40 km/h. Eine der größeren Schwierigkeiten sieht Pfiff bei dem Aufsetzen mit dem Abschlussblech, welches eigentlich in diesem Sinne keine Wheeliebar darstellt. Es ist ein Winkelblech, welches eigentlich als Trittlech für verschiedene Stunts vorgesehen ist. Ein zu festes Aufsetzen kann die Fuhre aushebeln, der Hinterreifen verliert die Haftung und das Brem-

sen nutzt nichts mehr. Soweit zum Thema physikalische Grenzen. Zur Technik des Beschleunigungswheelies, also der ohne Kupplung, hat unser Fahrlehrer Christian Pfeiffer noch weitere Tipps. Hat man richtig Druck in der Tube und eine kürzere Übersetzung, geht's im ersten und zweiten Gang durch reines Beschleunigen. Vereinfacht wird das Hochkommen indem man auf der Sitzbank etwas nach hinten rutscht und das Gas einmal komplett zudreht und dann wieder aufreißt. Je nach Bedarf kann man gleichzeitig, im Rhythmus des Lastwechsels, den vorgebeugten Oberkörper nach hinten werfen, was mit einem ordentlichen Zug am Lenker endet. Auch die persönliche Neigung eines jeden Fahrers ist ausschlaggebend für die eine oder andere Art des Wheelies. Chris bevorzugt jedenfalls den Kupplungswheelie, wobei man davon ausgehen kann, dass er beide Arten im Schlaf beherrscht.

Mir wurde bei dem Gespräch mit Christian Pfeiffer klar, dass er der falsche Gesprächspartner ist, für einen Erfahrungsaustausch zu den Themen wie Hemmschwelle, Angst, Motivation und Überwindung von Traumata ist. Wer nach seinem einzigen schlimmen Unfall (übrigens auch ein Bremsversagen) bereits in der Reha-Klink wieder ein Moped hinter dem Haus stehen hat, um heimlich zu üben, ist für uns wohl kaum nachvollziehbar. Er hatte jedenfalls nie Angst, doch wie er sagt "immer den nötigen Respekt". Die Ereignisse haben lediglich sein Vertrauen zur Technik insofern beeinflusst, dass er vor jedem Stunt noch einmal genau die komplette Bremshydraulik prüft.

Zwischenzeitlich war ich draußen und habe den ersten sonnigen Sonntag ausgenutzt, um in einem Industriegebiet mit den gesammelten Erkenntnissen mein Jahr des Wheelies beginnen. Mit einem Fuß an der Hinterradbremse. Und zwischendurch im Internet unter www.christian-pfeiffer.de vorbeischaun. **Rolf Schlicht** 



Fun, Fun, Fun: Immer wenn Du meinst es geht nicht mehr, kommt von irgendwo der Christian her - und zeigt wie's geht.

"Schon mein Vater fuhr Ducati. Damals hatte ich wegen des druckigen Motors großen Respekt vor der Monster, mittlerweile bin ich total happy damit. Das Fahrwerk ist handlich, und überhaupt ..."

"Wie das mit dem freihändigen Wheelie funktioniert? Ganz einfach: man ziehe bloß die manuelle Drehzahlanhebung am Lenker - fertig!"

"Meine Monster ist bis auf wenige Änderung komplett original. Wegen der großen Neigungen beim Wheelie und Stoppie wurde die Kurbelgehäuseentlüftung etwas geändert. Außerdem hat meine Duc eine zusätzliche Ölleitung. Ansonsten habe ich einen breiteren Lenker montiert und die Übersetzung kürzer gewählt."



Play the game: Anlieger, Driften, Wenden quasi auf der Stelle, Stoppies, Wheelies - was Chris auf seiner Ducati Monster zeigt, ist ein Drahtseilakt. Ein Spiel zwischen Mensch, Motorrad und Physik.

HEISSER DRAHT

Spätestens seit die Außenhaut vieler Motorräder aus Kunststoff besteht, ist die Reparatur von Plastik in Werkstätten als auch beim privaten Biker ein aktuelles Thema. BIKERs JOURNAL testete das Weldy-System von Herz.



Schnell ist es geschehen. Ein Umfaller, ein Ausrutscher - und das schöne Plastik ist geborsten. Wenn's knirscht und knarrt, das Blinkerglas nicht mehr da sitzt, wo's hingehört, kann's empfindlich teuer werden. Neuteile schlagen mit saftigen Ersatzteilpreisen zu Buche, eine guter Rat, eine gute Adresse, ist in einem solchen Fall Gold wert. Bei Youngtimern kann es sogar vorkommen, dass weder Neu- noch Gebrauchtteil lieferbar sind. Dann kommt man um eine Reparatur nicht herum. Wie bei marodem Blech ist Kunststoffschweißen eine der

Reparaturmöglichkeiten. Wer's selber kann, spart nochmals viele Taler.

Ob der Kotflügel der Honda CBR, die Seitenverkleidung einer Suzuki GSX-R oder das schicke Bürzel des seltenen Youngtimers Kawasaki Z 900 - beschädigter Kunststoff lässt sich einfacher reparieren, als viele glauben.

Bereits in den sechziger Jahren hielten Kunststoffe ihren Einzug in die Motorradproduktion. Ob solche Teile an den Young- oder Oldtimer gehören oder nicht,

wollen wir hier nicht diskutieren. Bei einer Wiederaufbereitung finden sich jedenfalls oft genug Risse, Brüche oder abgebrochene Befestigungslaschen, Ersatz ist meist schwer zu finden. So blieb bisher nur die Reparatur bei einem der wenigen Kunststoffspezialisten, die meist ganz ordentlich bezahlt werden wollten. Bei der österreichischen Firma Herz haben wir ein komplettes Reparaturset im Koffer entdeckt, mit dem solche Arbeiten von jedem halbwegs geübten Selbstschrauber in Eigenregie durchgeführt werden können. Wir waren neugierig und schauten uns das "Weldy Set" näher an.

Das komplette Set inkl. Stahlblechkoffer beinhaltet eine professionelle Heißluftpistole mit 2.000 Watt Leistung, die nicht nur in Leistung und Luftstrom stufenlos geregelt werden kann, sondern die über 11 Programme verfügt. Neun dieser Programme (zwei sind nicht belegt) sind bereits fest eingespeichert und passen von der jeweiligen Hitze und Luftmenge genau zu bestimmten Kunststoffen. Darüber hinaus liegen dem Set mehrere

rig und schauten uns das "Weldy Set" näher an. Das komplette Set inkl. Stahlblechkoffer beinhaltet eine professionelle Heißluftpistole mit 2.000 Watt Leistung, die nicht nur in Leistung und Luftstrom stufenlos geregelt werden kann, sondern die über 11 Programme verfügt. Neun dieser Programme (zwei sind nicht belegt) sind bereits fest eingespeichert und passen von der jeweiligen Hitze und Luftmenge genau zu bestimmten Kunststoffen. Darüber hinaus liegen dem Set mehrere

Düsen, ein Fräser, ein Schaber und eine handvoll verschiedener Schweißdrähte bei. Nicht zu unterschätzen ist die detaillierte Arbeitsanleitung an, die auch den Laien zielstrebig zum kleinen Kunststofftechniker macht. Am Anfang steht die Identifizierung des Kunststoffs. Diese werden zunächst in zwei Obergruppen unterteilt: Eine Gruppe sind die Duroplaste, wie glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK), auch Fiberglas genannt, Kohlefaserkunststoff oder Karbon. Sie lassen sich thermisch nicht reparieren, hier fällt das Schweißverfahren demnach aus.

Die andere Gruppe sind die so genannten Thermoplaste. Diese sind wie geschaffen für das Kunststoffschweißen. Im Zweifel hilft der Hitzetest: Dazu das Material erwärmen, bleibt es formstabil handelt es sich um ein Duroplast, kann es unter Hitzeeinfluss verformt werden, liegt ein Thermoplast vor. Wir hatten einen Riss in einem Verkleidungsteil einer Honda und ordneten das Material schnell als Thermoplast ein. Nun muss es noch näher definiert werden. Dazu sind in der Anleitung mehrere mögliche Verfahren, wie ein Schwebetest im Wasser oder ein Hafttest mit Schweißdraht, beschrieben. Am sichersten ist aber die so genannte Brandprobe.

Also schnitten wir einen kleinen Span des Materials an einer nicht sichtbaren Stelle mit dem Messer ab und schabten Schmutz und Farbreste ab, sie könnten das Ergebnis beeinflussen. Wir zündeten den Span an und stellten folgende Eigenschaften fest: Gelbe Flamme, schwarzer Rauch mit Rußflocken und nach dem Verlöschen der Flamme einen süßlichen Geruch. Nach der Tabelle in der Anleitung konnte es sich eindeutig nur um ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol-Copolymere) handeln.

Robert Einberger, Kunststoff-/Wärmetechniker und Filialleiter der deutschen Herz-Niederlass-

ung in Gablingen bei Augsburg, zeigte mir die weiteren Schritte. Bei Bedarf hält er für kleiner Gruppen auch Lehrgänge über das Kunststoffschweißen ab. Unser Riss in der Verkleidung muss zunächst vorbereitet werden. Dazu bohrt der Fachmann ein Endloch mit drei Millimeter Durchmesser, das ein weiteres Reißen verhindert. Nun fräst er mit dem beiliegenden Fräskopf eine V-förmige Fuge mit 90 Grad Winkel entlang des Risses. Bei besonders dicken Materialien würde diese Fuge von beiden Seiten gefräst und später auch beidseitig geschweißt, der Profi nennt das dann, wie beim Metallschweißen, XNaht. Bei uns aber reicht eine einseitige V-Naht. Rechts und links der Schadenstelle kratzte der Techniker noch in einem etwa fünf Millimeter breiten Streifen den Lack bis aufs blanke Material ab. Nun setzte er die Runddüse auf und schaltete die Heißluftpistole ein. Mit den Tasten "Select Menu" und "Plus" und "Minus" wählt er das passende Programm, bis im Display folgende Angaben zu sehen sind: "ABS 360° Luftstufe 3".

Die Elektronik der Pistole hält die Temperatur und die Luftmenge absolut konstant. Gut ist eine Standby-Taste, mit der das Gerät auf kleinste Leistung herunterfährt. So kann eine kurze Arbeit an der Schweißstelle erfolgen und bei neuerlichem Druck auf diese Taste ist die gewünschte Temperatur sehr schnell wieder erreicht.

Der ausgewählte ABS-Schweißdraht wird spitz zugeschnitten und mit dem Messer auf eine bestimmte Länge abgeschabt, das entfernt störende Oxydschichten. Übrigens müsste auch eine am Vortag vorbereitete Schweißstelle nochmals abgeschabt werden, denn auch dort würde sich über Nacht eine Oxydschicht bilden.

Nun geht's los: Robert Einberger erwärmt gleichzeitig den Anfang des Schweißdrahtes und die ersten Millimeter am



2

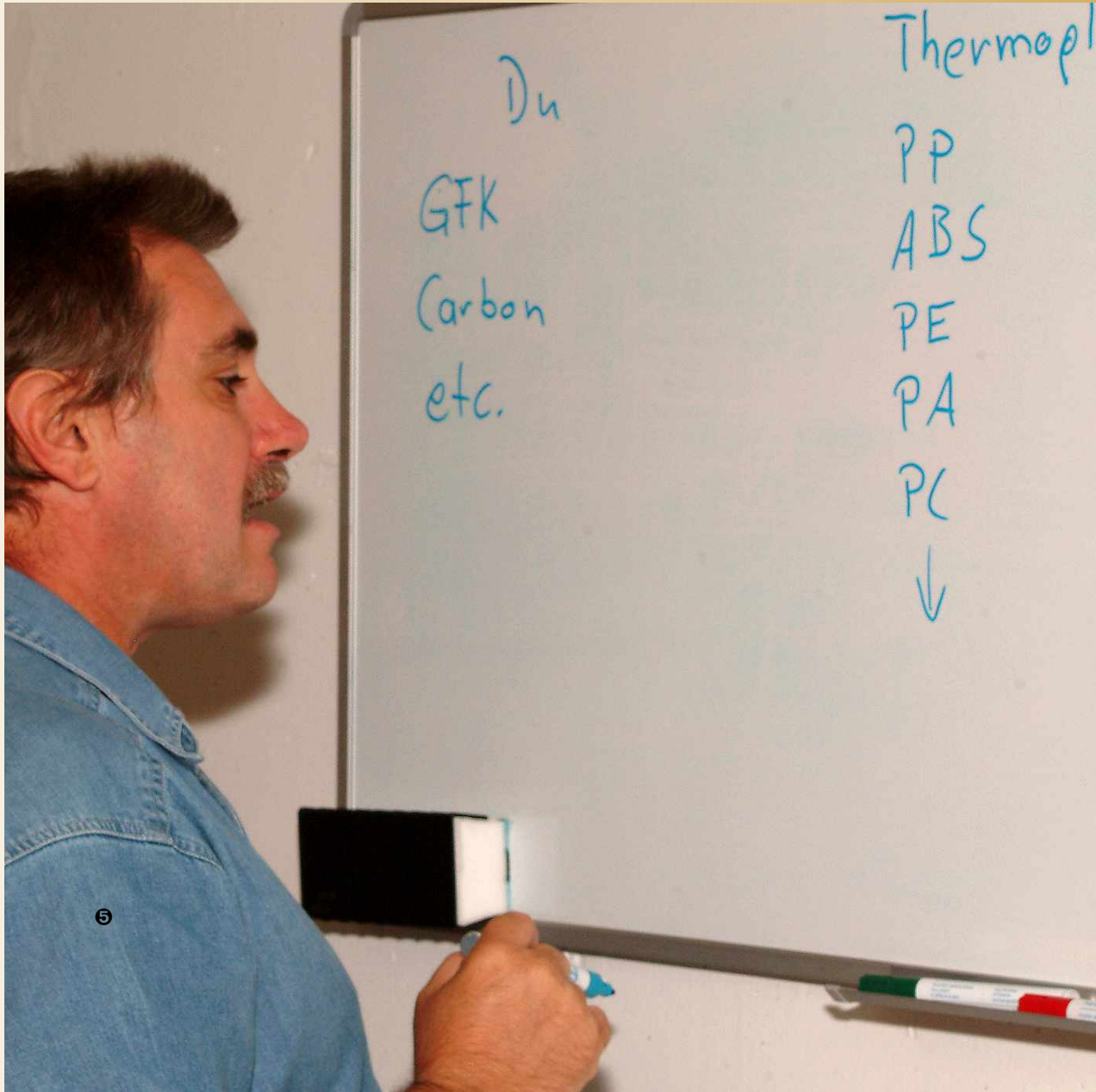


3



4

- 1 Kunststoffschweißen ist eine sinnvolle Art der Reparatur verschiedenster Kunststoffteile. Mit ein wenig Übung gelingen schon nach kurzer Zeit solch traumhaft schönen Nähte.
- 2 Das Weldy-Set wird im Stahlblechkoffer verkauft. Der Inhalt ist auf den Hobbybereich zugeschnitten.
- 3 Gespeicherte Programme erleichtern das Arbeiten mit unterschiedlichen Werkstoffen.
- 4 Ein Span wird mit dem Messer vom beschädigten Bauteil abgenommen. Er dient zur genauen Bestimmung des Kunststoffes.



Kunststoffe voneinander zu unterscheiden ist keine Kunst, sondern reine Lernsache. Je nach Zusammensetzung, sind unterschiedliche Einstellungen bei der Reparatur nötig.

Riss. Noch haben Schweißdraht und Verkleidung einen kleinen Abstand voneinander. Wer genau hinsieht, kann nach kurzer Zeit die Plastifizierung der Materialien erkennen. Das ist der Moment, in dem der Schweißdraht in die Fuge gelegt wird und sich dort sofort mit dem Verkleidungsmaterial verbindet. Gleichzeitig wird die heiße Luft etwas weiter in Rissrichtung hin und her bewegt.

Diese Bewegung längs der Rissrichtung nennt der Fachmann Fächeln, den Schweißvorgang ansich demnach Fächelschweißen. Im Zeitlupentempo drückt Robert Einberger so den Schweißdraht immer senkrecht in die Fuge hinein, bis das Rissende erreicht

ist. Hier darf der Druck nicht nachlassen, bis schließlich auch die letzte Ecke des Risses gefüllt ist. Die Heißluftpistole kann nun zur Seite gestellt werden, der Druck auf den Schweißdraht bleibt aber noch einige Sekunden erhalten, bis das Material etwas erkaltet ist. Nun wird der überstehende Schweißdraht mit einem Seitenschneider abgezwickelt. Nach dem Abkühlen muss eine stabile Reparaturstelle vorliegen, das Material muss in sich fest und belastbar sein.

Wenn wie in unserem Fall die Fuge noch nicht ganz ausgefüllt ist, kann ohne weiteres in einem zweiten Arbeitsgang nachgeschweißt werden. Und um ein Bauteil besonders zu stabilisie-

ren, empfiehlt der Fachmann das Aufbringen eines Steges an der Materialkante auf der Rückseite. Das verhindert mit Sicherheit jeden neuerlichen Schaden.

Die Reparatur des Bauteils ist damit abgeschlossen, zumindest was das Kunststoffschweißen anbelangt. Die weitere Verarbeitung: Schleifen, Grundieren, Spachteln, Lackieren erfolgt genauso wie bei einem nicht geschweißten Bauteil und ist meist Sache des Lackierers. Beim Honda-Händler hätte das Seitenteil unserer Verkleidung stolze 365 Euro gekostet, allerdings lackiert und mit Dekor versehen. Der Dekorsatz einzeln kostet 29 Euro, der Lackierer wollte 100 Euro inklusive

Farbe haben. Rechnet man den Anschaffungspreis des "Weldy Set" in Höhe von 248 Euro hinzu, kommt man auf eine Summe von netto 377 Euro.

Bis auf 12 Euro hat sich also die Anschaffung bereits bei einer einzigen Reparatur bezahlt gemacht. Nun durfte auch ich erste Schweißversuche machen und kam eigentlich auf Anhieb mit dem Verfahren zurecht. Zwar waren die ersten Nähte nicht wirklich fotogen, doch zumindest aus technischer Sicht in Ordnung. "Das Fächeln mit der Pistole ist letztendlich reine Übungssache und nach ein paar Metern Schweißnaht hat man das im Gefühl", kommentierte der Fachmann die ersten Gehversuche. Sehr ähnlich er-

folgt übrigens das Schweißen anderer im Fahrzeugbau üblichen Kunststoffe. Voraussetzung ist immer die Identifizierung und die Auswahl des richtigen Schweißdrahtes. Die bereits abgespeicherten Programme in der Heißluftpistole sind dabei sehr hilfreich.

Nun trumpfte Robert Einberger aber auf und zeigte mir einen viel einfacheren Weg zum Verschweißen von Kunststoffen: Die dem Set beiliegende Schnellschweißdüse vereinfacht die Sache erheblich. Sie wird auf die Runddüse aufgesteckt, hat einen Führungskanal für den Schweißdraht und ist so konstruiert, dass man eigentlich nicht viel falsch machen kann. Dabei werden Luftmenge, Schweißdraht und Werkstück genau aufeinander abgestimmt. Auch hier schrägt der Profi den Schweißdraht etwas an und schabt die Oxydschicht ab.

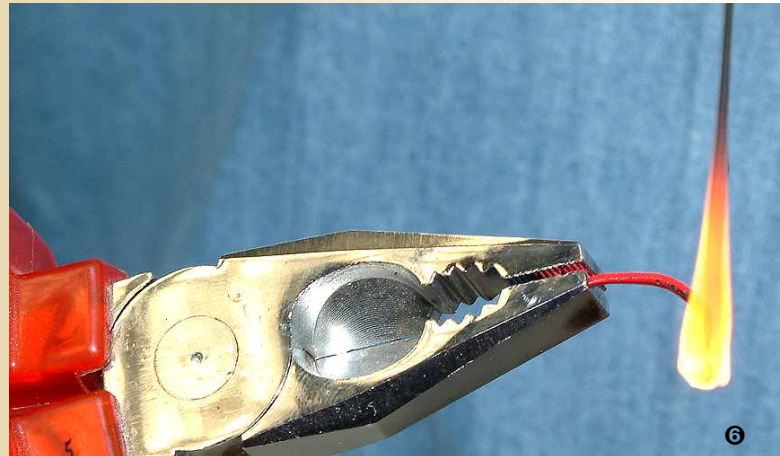
Nach kurzer Erwärmung mit etwas Abstand drückt er schließlich den Fuß der Düse auf den Anfang des Risses. Nun bewegt er die Düse langsam in Rissrichtung, wobei die Zähigkeit des Schweißdrahtes die mögliche Geschwindigkeit vorgibt. Mit dieser Schnellschweißdüse wird die Sache beinahe zum Kinderspiel. Die fertige Naht sah auch deutlich gleichmäßiger aus als im Fächelschweißverfahren. Trotzdem wird letzteres oft gebraucht, weil die Reparaturstell-

en nicht immer mit der Schnellschweißdüse zugänglich sind.

Robert Einberger zeigte mir an einer Van-Stoßstange die weitere Verarbeitung. Hier hat er einen gut 20 Zentimeter langen Riss geschweißt und in einzelnen Stufen über das Schleifen, Spachteln, Grundieren und Lackieren bearbeitet. Das Ergebnis überzeugt.

Zum Schluss zeigte mir der Profi noch ein paar typische Fehler. Er ließ mich in aller Ruhe eine Fuge in einer schwarzen Kunststoffplatte schweißen. Natürlich gab ich mir nun besonders viel Mühe und die Schweißnaht sah bombig aus! Mit leichtem Grinsen nahm er den noch nicht abgewickelten Schweißdraht mit zwei Fingern und zog ihn ohne Kraftaufwand aus der Reparaturstelle heraus. Mein Fehler: Bei der Materialbestimmung hatte ich nicht genau genug in der Tabelle geschaut und prompt einen falschen Schweißdraht ausgewählt. Verbrauchte Schweißdrähte lassen sich übrigens in hobbygerechten Mengen nachkaufen.

Ich denke, das Weldy-Set kann in vielen Fällen nicht nur schnell und ohne großen Aufwand zum perfekt reparierten Teil führen, sondern spart oft sogar bei einer einzigen Reparatur bares Geld. Der Preis von 248 Euro plus Mehrwertsteuer darf als fair betrachtet werden, da nicht



⑤ Wer sich Hintergrundwissen aneignen und sich alles von einem Profi zeigen lassen möchte, findet bei der Firma Herz GmbH in D-56566 Neuwied, Biberweg 1, einen Ansprechpartner. Tel.: 02622-81086, Internet: www.herz-gmbh.com, eMail: herz-gmbh@t-online.de

⑥ Vor der Brandprobe müssen Schmutz und Lack entfernt werden. Schwarzer Rauch mit Rußflocken, nach dem Ausblasen steigt süßlicher Geruch auf - eindeutiges Zeichen für einen ABS-Kunststoff.

⑦ Durch das Anbringen eines Endloches wird verhindert, dass der Riss sich vergrößert.

⑧ Mit dem beiliegenden Fräskopf wird eine V-förmige 90°-Fuge angebracht. Im Bereich der Reparaturstelle muss natürlich noch die Farbe abgeschabt werden.

WEB-VISITOR

HERZ GmbH
www.herz-gmbh.com

nur die Heißluftpistole nebst Zubehör und die Schweißdrähte enthalten sind, sondern vor allem eine Menge KnowHow mitgekauft wird, das durch die gute Anleitung schnell und anschaulich vermittelt wird. Im Problemfall helfen die Mitarbeiter der Herz GmbH auch gerne weiter. Darüber hinaus lässt sich

die Pistole auch für andere üblichen Arbeiten, wie Entlacken, Schrumpfen, Verformen, Weichlöten, Trocknen oder Auftauen, verwenden. Und wenn die Mühen eines harten Arbeitstages in der Hobbywerkstatt hinter Ihnen liegen, können sie damit auch noch die Holzkohle im Grill anzünden ...



1



2



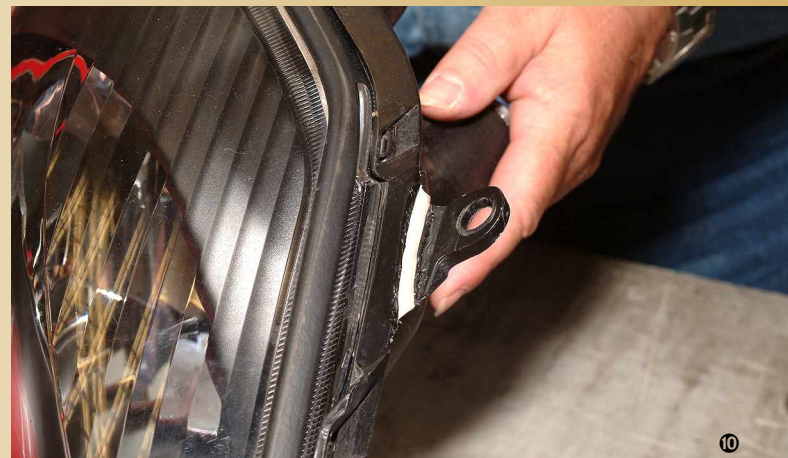
3



4



5



10

9 Die Schnellschweißdüse wird auf die Runddüse aufgesteckt. Der Fuß steht parallel zum Werkstück. Anschließend läuft der Schweißdraht fast von allein. So wird die Naht bis zum Ende gezogen, dort nicht zu früh aufhören. Die fertige Naht mit der Schnellschweißdüse macht am Ende einen professionellen Eindruck.

10 Schnell bricht eine Aufnahmelasche (wie hier vom Scheinwerfer) ab. Nach der Kunststoffschweißung ist die Montage wieder problemlos möglich.

FÜNF TYPISCHE FEHLER BEIM KUNSTSTOFFSCHWEISSEN

Die typischen Fehler:

Erstens:

Zu schnelles Schweißen, die Naht liegt auf der Fuge und nicht in ihr. Möglich ist auch zu geringe Temperatur.

Zweitens:

Schweißvorgang zu spät begonnen und zu früh beendet, beidseitig Löcher.

Drittens:

Schweißdrahtende wurde nicht angeschrägt, Lochbildung.

Viertens:

Draht im falschen Winkel gehalten, Schweißnaht zu niedrig.

Fünftens:

Temperatur zu hoch, Blasenbildung beidseitig der Naht.

DIE VIER GRUNDREGELN BEIM KUNSTSTOFFSCHWEISSEN

Erstens:

In der Regel kann nur Gleiches mit Gleichem verschweißt werden, deshalb ist die Identifizierung des Materials extrem wichtig.

Zweitens:

Die Temperatur muss stimmen. Durch die Erwärmung wird der Kunststoff plastifiziert (teigig), darf aber nicht wegfließen.

Drittens:

Der Schweißdraht wird der Reparaturstelle senkrecht und mit gleichmäßigem Druck zugeführt.

Viertens:

Um eine gute Verschweißung zu erzielen, muss auf eine gleichmäßige Arbeitsgeschwindigkeit geachtet werden. Klingt alles ganz einfach und leuchtet ein.

VON L.A. BIS FRISCO

Der Dollar steht günstig. Gute Voraussetzungen, um einen Biker-Traum wahr werden zu lassen. Vom 9. bis 23. September 2004 können sich Interessenten zur privat organisierten USA-Tour für Kenner und Genießer anmelden.



Die Kalifornien-Tour über die legendäre A1, die so genannte „Traumstraße“ ist für zehn Motorräder geplant. Von Los Angeles über Santa Barbara, Monterey, Carmel (17 Milen Drive), Yosemite Nat. Park, Lake Tahoe, und in den "Wilden Westen" Carson City, Virginia City, Reno (das ausgegebene Geld wird hier wieder gewonnen) Sacramento (Eisenbahnmuseum) und San Fransisco. Die Tour ist völlig privat organisiert, hat also keinerlei gewerblichen Hintergrund.

In Reno gibt es noch eine große Überraschung. Gefahren wird mit Leihmaschinen (der Vorteil ist, dass es preiswerter ist und wir auch nichts mit technischen Problemen zu tun haben, falls mal was defekt gehen sollte). Übernachtet wird in Motels, gegessen wird dort, wo's gefällt. Es ist keine straff geführte

Massenreise - jeder soll die Freiheit genießen. Die Leistungen bestehen lediglich in der Organisation der Flüge und Motorräder sowie den Motelreservierungen und dem Ausarbeiten der Strecke. Los geht 's in Los Angeles über die A1 längs der schönen Küstenstraße Richtung Santa Barbara. Am nächsten Tag geht es weiter bis San Simeon Beach, dann folgt eine der schönsten Tagestouren über Big Sur nach Monterey /Carmel über den „17 Mile Drive“. Nächstes Ziel ist Sonora, anschließend landeinwärts Richtung Yosemite Park (Übernachtung). Dort kann man einen der schönsten Naturparks genießen. Fahrerisch bietet der rund 3.000 Meter hohe Tioga-Pass einen Genuss für Aug' und Biker-Herz. Nach diesem Erlebnis geht 's weiter in den idyllischen Ort Bridgeport. In einer Bar kann man sich dort gepflegt

an der Theke erholen und das Erlebte verarbeiten. Tags darauf heißt das Ziel Reno. Über den Highway 395 zum Lake Tahoe geht's ins berühmt berüchtigte Heirats- und Scheidungsparadies im westlichen Nevada. Dort ist ein Zweitesstop geplant, den man trefflich zum Kennenlernen des Wilden Westens nutzen kann. Carson City, Silver City und Virginia City - Begriffe, die zum klassischen Wildwest-Film dazugehören wie der Whiskey.

Nach der ausgiebigen Erholung geht es weiter über den Donner Pass nach Sacramento, wo man das legendäre Eisenbahnmuseum besuchen kann - und einen der weltbesten Hamburger serviert bekommt. Bis dahin ist der größte Teil geschafft, so dass San Francisco für zwei weitere Tage zur freien Verfügung steht. Die Tourroute ist so

ausgewählt, dass auch Anfänger bequem mithalten können. Selbst die Pässe bestehen aus gut ausgebauten, breiten Straßen. Jeder kann, wenn er möchte, auch mal ein anderes Teilstück fahren - nur muss man abends zum Motel kommen, da die Übernachtungen vorgebucht werden. Jeder der mitfährt bekommt ausführliches Kartenmaterial und sämtliche Informationen. In den Großstädten kann man mit dem eigenen Handy telefonieren - vorausgesetzt man hat ein Tri-Band-Gerät.

Interessenten mailen am besten an bigobi@aol.com oder rufen unter Tel. 0049-(0)171-6824336 (zwischen 19 und 21 Uhr) an. Wichtig: Raser und Heizer sind Fehl am Platz. Ziel dieser Tour ist der Genuss von Land und Leute. Anmelde-schluss ist der 15. Mai 2004.

ÜBER ALLE BERGE

Auch 2004 kann wieder Funktionsbekleidung der Firma Rukka in den „Let´s bike together“-Hotels kostenlos entliehen und getestet werden. Das Testrevier reicht von Tirol über Südtirol bis ins Salzburger Land.



Mopedzeit ist Reisezeit. Vorausgesetzt die Bekleidung stimmt und das Bike hält was es verspricht, steht einer gelungenen Alpentour nichts mehr im Wege. In Sachen Bekleidung stellt die Firma Rukka auch 2004 wieder Anzüge zur Verfügung. Die Motorräder kommen von Triumph. Zwei Indikatoren für eine passende Wahl.

Motorradbekleidung kann erst auf dem Motorrad wirklich zeigen, was sie zu leisten vermag. Was eignet sich dazu besser, als eine Alpentour? Zu diesem Zweck stellt der finnische Hersteller von Textilkombis zwei Modelle aus der AirPower Kollektion in den gängigen

Größen zur Verfügung. Vor allem an den warmen Tagen werden die Anzüge „AirPower R2“ und AirPower R3“ die „Testfahrer“ mit ihrem luftdurchlässigen und trotzdem reißfestem Außenmaterial Cordura AFT überzeugen. Auf die Damen wartet der „AirPower R3 Amazon“,

dessen Schnitt insbesondere im Schulter-, Brust und Hüftbereich der weiblichen Anatomie angepasst ist.

Komplettiert wird das Programm durch insgesamt fünf Triumph 955i Tiger-Motorräder (Test in BIKERS JOURNAL 05-

2004), Stiefel von der Marke Daytona und Schuberth-Helme.

Wer sich für eine Testfahrt über die schönsten Alpenpässe nicht entgehen lassen möchte, findet unter www.motorrad-hotel.com weitere Infos zu den entsprechenden Unterkünften.

ZIEHT EUCH WARM AN

Valentino Rossi stieß bei den offiziellen IRTA-Tests in Jerez die Konkurrenz ordentlich vor den Kopf: Als schnellster Fahrer umrundete er den Kurs auf der Yamaha M1.



Valentino Rossi rückte bei den IRTA-Tests im spanischen Jerez die Stühle gerade und verwies die komplette Konkurrenz auf die hinteren Ränge.

Testfahrten sind seit Jahren - wie etwa in der Formel 1 - auch im Motorradrennsport nicht mehr wegzudenken. Die Hightech-Maschinen bedürfen einer minutiösen Vorbereitung, die Wochen oder gar Monate in Anspruch nimmt. Daher fanden sich so gut wie alle MotoGP-Teams nach dem bis 15. Januar dauernden Testverbot abermals in Sepang (Malaysia) und anschließend in Phillip Island (Australien) ein, um unter klimatisch bevorzugten Bedingungen neues Material zu testen. Oder, was für die Fans interessanter sein dürfte, neu verpflichteten Fahrern Gelegenheit zu geben, sich mit dem neuen Arbeitsgerät anzufreunden. Die getesteten Maschinen waren indessen erst verbesserte Vorjahresmodelle, deren Test-

ergebnisse in jene Fahrzeuge einfließen, die sich am 18. April in Südafrika zum Grand Prix-Auftakt einfinden werden.

Gespannt warteten die Beobachter auf den Auftritt von Weltmeister Valentino Rossi. Nach vier erfolgreichen Saisons mit Honda hat der Italiener zu Yamaha gewechselt. Rossis erster Eindruck von der M1 war zur eigenen Überraschung äußerst positiv. Nach den eher bescheidenen Resultaten, welche die Markenkollegen im vergangenen Jahr erzielt hatten, rechnete Rossi mit schwerwiegenden Problemen. Die erzielten Zeiten waren jedoch beachtlich. Nach drei Testtagen auf dem Rundkurs von Sepang bei Kuala Lumpur figurierte Rossi hinter den

RTL ÜBERTRAGT MOTOGP-LÄUFE

Der Kölner Privatsender RTL überträgt in diesem Jahr alle 16 Rennen zur Motorrad-WM. Von den Läufen in der 125er- und 250er-Klasse berichtet der Sender in Zusammenfassungen. Die Rennen in der MotoGP-Kategorie werden anschließend live übertragen.

Der TV-Vertrag mit dem Rechteinhaber (Dorna) ermöglicht es RTL darüber hinaus, bei Bedarf mindestens eine weitere WM-Klasse pro Rennsonntag live zu zeigen. Start ist am 18. April beim Großen Preis von Südafrika in Welkom. RTL hatte bereits im vergangenen Jahr drei Rennen zur Motorrad-WM übertragen.

„Ich bin von der Dynamik und der Fernsehtauglichkeit der Motorrad-WM überzeugt. Dieser Sport hat in Deutschland eine große Tradition, auf der wir aufbauen wollen, um ihm hierzulande zu einer neuen Popularität zu verhelfen“, so RTL-Informationdirektor Hans Mahr.



Loris Capirossi auf der neuen Ducati GP4.

Honda-Fahrern Nicky Hayden, Max Biaggi, Sete Gibernau und Colin Edwards mit nur 0,7 Sekunden Rückstand im 5. Rang; die gleiche Platzierung ergab sich in Phillip Island, eine halbe Sekunde hinter Biaggi, Edwards, Gibernau und Hayden. Rossi testete in Malaysia mehrere Motorvarianten mit verschiedenen Zündfolgen und Verdichtungsverhältnissen des Reihenvierzylinders mit fünf Ventilen pro Zylinder. An der M1 gilt es gemäß dem Italiener nun noch die Fahrbarkeit des Motors zu verbessern. Denn der am zweiten Testtag benutzte Motor mit geänderter Zündfolge ließ sich zwar besser kontrollieren, wodurch der Verschleiß des Hinterreifens etwas minimiert wurde, doch mangelte es diesem Triebwerk an Leistung. Insider wissen von einem in Entwicklung befindlichen und bereits auf der Straße getesteten neuen V4-Motor mit vier Ventilen je Zylinder sowie einer elektronisch gesteuerten Dämpfung des Fahrwerks. Beides könnte, falls Rossi mit der M1 nicht konkurrenzfähig ist, im Lauf der Saison zum Einsatz kommen.

Honda wird in der kommenden Saison mit sechs Werkfahrern auf der RC211V alles versuchen, um Rossi den Titel zu entreißen. Die Vorzeichen dafür stehen sehr gut. Die Japaner werden das Repsol-Team mit Hayden und Barros bevorzugt behandeln und jeweils zuerst mit neuen Teilen belie-

fern, was Biaggi, Gibernau, Edwards und Tamada wenig Freude bereiten dürfte. Es ist deshalb jetzt schon vorauszusehen, dass unter den Honda-Teams eine große Rivalität bestehen wird - vielleicht mit einem lachenden Dritten: Valentino Rossi. Oder mit Vorteil für Ducati. Das italienische Werk hat in Sepang zwar nur die Plätze 8 und 9 belegt, doch soll die neue Maschine, die zu rund 70 Prozent aus neuen Teilen besteht, über ein sehr großes Potenzial verfügen. Der Vierzylindermotor wurde mit einem neuen Brennraum, neuen Kolben und einer komplett überarbeiteten Kurbelwelle ausgestattet. Die Ducati-typischen Merkmale aber blieben: die 90-Grad-V-Form mit der sogenannten desmodromischen Ventilsteuerung. Der Benzintank wurde nach unten verlegt, und eine neue Auspuffanlage erlaubt höhere Drehzahlen. Die Leistung der D16GP4 beträgt bei 16.500 /min über 230 PS.

Nach Barcelona standen die offiziellen IR-TA-Tests in Jerez auf dem Programm - und stellte die bisherige Vormachtsstellung der Honda zumindest stark in Frage. Die bis jetzt eher stiefmütterlich betrachtete Suzuki GSV-R trieb Kenny Roberts auf Bridgestone-Reifen zur zweitschnellsten Rundenzeit im Feld. Valentino Rossi schenkte der Konkurrenz trotz kurzem Notausritt auf seiner Yamaha M1 mächtig ein. In einem

Gespräch gestand er dennoch, dass sich die Yamaha nach einigen schnell gefahrenen Runden zunehmend schwieriger kontrollieren lasse. Auf Platz drei findet sich die erste Honda RC211V. Enttäuschung hingegen bei Ducati. Loris Capirossi und Troy Bayliss fanden sich abgeschlagen auf Platz 16 und 17 wieder. Da war selbst Neil Hodgson auf einer privaten Ducati Desmosedici schneller unterwegs.

ZEITEN BEI DEN IRTA-TESTS

1. V. Rossi (Yamaha); 1.42,656 Min.
2. K. Roberts (Suzuki); 1.42,761 Min.
3. C. Edwards (Honda); 1.42,771 Min.
4. C. Checa (Yamaha); 1.42,927 Min.
5. A. Barros (Honda); 1.42,974 Min.
6. J. Hopkins (Suzuki); 1.43,314 Min.
7. S. Nakano (Kawasaki); 1.43,386 Min.
8. S. Gibernau (Honda); 1.43,408 Min.
9. N. Hayden (Honda); 1.43,457 Min.
10. M. Tamada (Honda); 1.43,541 Min.
11. M. Biaggi (Honda); 1.43,980 Min.
12. A. Hofmann (Kawas.); 1.44,009 Min.
13. N. Hodgson (Ducati); 1.44,140 Min.
14. M. Melandri (Yamaha); 1.44,470 Min.
15. G. Lavilla (Suzuki); 1.44,494 Min.
16. L. Capirossi (Ducati); 1.44,544 Min.
17. T. Bayliss (Ducati); 1.44,595 Min.
18. R. Xaus (Ducati); 1.44,662 Min.
19. N. Abe (Yamaha); 1.45,564 Min.
20. V. Guareschi (Ducati); 1.48,730 Min.
21. N. Aoki (Proton KR); 1.49,414 Min.

FB Fahrbericht
 KT Kurzttest
 KV Konzeptvergleich
 T Test
 LT Lesertest
 V Vorstellung
 VT Vergleichstest

KURZ & KNAPP

Hier finden Sie eine Liste bisher erschienener Berichte von BIKERS JOURNAL.

TECHNIK

Abgastest ADAC	Ausgabe 18-2003
ABS-Systeme	Ausgabe 15-2003
Allradantrieb	Ausgabe 22-2003
Bremsen, Radialzangen	Ausgabe 14-2003
Bremsen I.	Ausgabe 20-2003
Bremsen II.	Ausgabe 21-2003
Einmotten	Ausgabe 22-2003
Fahrwerk (Fed./Dämpf.)	Ausgabe 08-2003
Fahrphysik (Handling)	Ausgabe 03-2004
Fahrstile	Ausgabe 09-2003
Fit für den Frühling	Ausgabe 02-2003
Gespanntechnik	Ausgabe 18-2003
Getriebe Primär/Sekundär	Ausgabe 02-2004
Kraftstoffe	Ausgabe 01-2003
Kunststoffschweißen	Ausgabe 06-2004
Kurbeltrieb	Ausgabe 05-2004
Lastwechselreaktionen	Ausgabe 01-2002
Lenkgeometrie	Ausgabe 10-2003
Scheinwerfersysteme	Ausgabe 02-2002
Schwerpunkt	Ausgabe 19-2003
V-Motoren	Ausgabe 07-2003
Der Wheelie	Ausgabe 25-2003

BLICKPUNKT

Buell -20 Jahre-	Ausgabe 07-2003
BMW -Einsteigerpaket	Ausgabe 10-2003
BMW -80 Jahre-	XTRA 02-2003
BMW R 1150/1200 GS	Ausgabe 02-2004
Führerschein-Spezial	Ausgabe 11-2003
Harley-D. -100 Jahre-	Ausgabe 05-2003
Kawasaki Z 1000 -Spezial	Ausgabe 06-2003
KTM -50 Jahre-	Ausgabe 12-2003
Metzeler Z6 Roadtec	Ausgabe 21-2003
Motorrad des Jahres 2003	Ausgabe 20-2003
Polizei-Motorräder	Ausgabe 08-2003
Sachsenring	Ausgabe 14-2003
Vorschau 2004	Ausgabe 19-2003
Wheelie -So geht 's-	Ausgabe 25-2003

KLASSIK

Aprilia RS 250	Ausgabe 12-2003
Ducati 996 R	Ausgabe 04-2004
Honda Africa Twin	Ausgabe 11-2003
Honda CX 500/650	Ausgabe 05-2003
Kawasaki Z 1000	Ausgabe 06-2003
Kawasaki Zephyr 550	Ausgabe 09-2003
Kawasaki ZZ-R 1100	Ausgabe 13-2003
Suzuki GS 500 E	Ausgabe 15-2003
Suzuki GSX Katana	Ausgabe 26-2003
Yamaha XS 750/850	Ausgabe 08-2003

TESTS & VORSTELLUNGEN

Aprilia ETV Caponord (KT)	Ausgabe 16-2003
Aprilia RS 250 (T)	Ausgabe 12-2003
Aprilia RST 1000 Futura (FB)	Ausgabe 05-2003
Aprilia RSV Mille R (T)	Ausgabe 14-2003
Aprilia RSV Tuono (FB)	Ausgabe 01-2002
Aprilia RSV Tuono Racing (T)	Ausgabe 22-2003
Aprilia RSV Tuono Racing (V)	Ausgabe 10-2003
Aprilia SL 1000 Falco (T)	Ausgabe 08-2003
BMW R 1150 GS (T)	Ausgabe 02-2004
BMW R 1150 Rockster (V)	Ausgabe 02-2002
BMW R 1200 CL (KT)	Ausgabe 13-2003
BMW R 1200 GS (V)	Ausgabe 02-2004
Buell XB 12S Lightning (T)	Ausgabe 26-2003
Cagiva 1000 Raptor (KT)	Ausgabe 21-2003
Cagiva 650 V-Raptor (T)	Ausgabe 25-2003
Ducati 998 (VT)	Ausgabe 10-2003
Ducati 999 S (VT)	Ausgabe 10-2003
Ducati DS 1000 Multistrada (T)	Ausgabe 20-2003
Ducati Monster S4 (T)	Ausgabe 07-2003
Ducati M 1000 Monster S (T)	Ausgabe 18-2003
Ducati Blackvolution (FB)	Ausgabe 18-2003
Ghezzi & Brian Furia (V)	Ausgabe 11-2003
Harley-D. VRSCA V-ROD (T)	Ausgabe 09-2003
Harley-D. Wide Gl./E-Gl. (KV)	Ausgabe 22-2003
Honda CB 1300 (V)	Ausgabe 01-2002
Honda CB 1300 (T)	Ausgabe 16-2003
Honda CB 900 F Hornet (KT)	Ausgabe 14-2003
Honda CBF 600 /S (V)	Ausgabe 25-2003
Honda CBF 600 S (FB)	Ausgabe 04-2004
Honda CBR 600 RR (V)	Ausgabe 02-2003
Honda CBR 900 RR Fireblade (T)	Ausgabe 17-2003
Honda CBR 1000 RR Fireblade (FB)	Ausgabe 06-2004
Honda RC 211V (FB)	Ausgabe 04-2004
Honda VFR-ABS (KT)	Ausgabe 23-2003
Honda X-Eleven (KT)	Ausgabe 10-2003
Kawasaki EL 252 (KT)	Ausgabe 15-2003
Kawasaki Z 1000 (T)	Ausgabe 06-2003
Kawasaki Z 1000 (T2)	Ausgabe 12-2003
Kawasaki Z 1000 (VT)	Ausgabe 01-2004
Kawasaki Z 750 (VT)	Ausgabe 01-2004
Kawasaki ZR- 7/S (KT)	Ausgabe 16-2003
Kawasaki ZRX 1200 (FB)	Ausgabe 02-2002
Kawasaki ZX-6 R (T)	Ausgabe 21-2003
Kawasaki ZZ-R 1200 (KT)	Ausgabe 11-2003
KTM 640 Duke II (T)	Ausgabe 03-2004
KTM 950 Adventure /S (FB)	Ausgabe 01-2004
Moto Guzzi VI Le Mans (T)	Ausgabe 03-2003
Moto Guzzi Cali. Titanium (T)	Ausgabe 23-2003
MV Agusta Brutale S (T)	Ausgabe 24-2003
Suzuki AN 125 Burgman (LT)	Ausgabe 04-2004
Suzuki SV 1000 S (T)	Ausgabe 13-2003
Suzuki VL 1500 Intruder (FB)	Ausgabe 14-2003
Triumph Speed Triple (T)	Ausgabe 19-2003
Triumph 955i Tiger (T)	Ausgabe 05-2004
Yamaha BT 1100 Bulldog (KT)	Ausgabe 18-2003
Yamaha FJR 1300 A (T)	Ausgabe 17-2003
Yamaha FZ 6 Fazer (V+T)	Ausgabe 24-2003
Yamaha FZS 1000 Fazer (T)	Ausgabe 15-2003
Yamaha XJR 1300 (FB)	Ausgabe 01-2003
Yamaha 650 Drag Star (KT)	Ausgabe 19-2003
Yamaha 1600 Wild Star (KT)	Ausgabe 23-2003
Yamaha YZF-R1 (T)	Ausgabe 11-2003
Yamaha YZF-R6 (V+T)	Ausgabe 04-2003
Yamaha 50er-Mokicks (V)	Ausgabe 10-2003

SERVICE-SITES



www.ktm.de
 SUPERMOTO
 ENDURO
 MOTO CROSS
 FUNBIKE



www.kaese-motorrad.de
 OTTO KAESE
 Sontra
 SUZUKI

ANSPRECHPARTNER
 Markus Reich
 Tel.: 0049-(0)201-355305
mreich@bikers-journal.net



www.motorradrennen.com
 msd
 Rennsportbilder vom Profi
 Friedrich Weisse
 Tel.: 06204-4486

AUF DEN LETZTEN DRÜCKER

GO SBK !



PIRELLI GO SBK!
www.pirellimoto.de

Für alle Fans der beliebten Motorrad-Superbike-WM hat Reifenhersteller Pirelli jetzt ein ganz besonderes Fan-Paket parat.

Unter dem Titel "GO SBK!" gibt es ein exklusives Wochenende im Rahmen des deutschen WM-Laufs in Oschersleben am 30. Mai 2004 zu gewinnen. Das Highlight dabei: Alle insgesamt 120 "GO SBK!"-Teilnehmer dürfen auf ihren eigenen Motorrädern direkt vor dem WM-Lauf zwei Runden auf dem Rennkurs drehen. Den Teilnahme-Link zur Verlosung unter: www.pirellimoto.de.

Welcher Superbike-Fan würde nicht davon träumen: Einmal mit dem eigenen Motorrad vor vollen Tribünen zwei Runden auf dem WM-Rennkurs fahren zu können? Genau

120 deutsche Motorrad-Racing-Fans haben nun Gelegenheit dazu. Zwei solcher "Ehren-Runden" wenige Minuten vor dem Start des Superbike-WM-Laufs sind das Highlight des exklusiven "GO SBK!"-Wochenend-Fan-Paketes von Superbike-Reifenhersteller Pirelli.

Alle glücklichen "GO SBK!"-Gewinner erwartet neben diesen zwei ganz besonderen Rennstreckenrunden außerdem ein Dreitages-Ticket für das gesamte Rennwochenende. Das Ticket umfasst den freien Zugang zum Fahrerlager und allen Tribünen sowie die Möglichkeit zum "Pitwalk" in der

Boxengasse zu bestimmten Zeiten. Für alle Fans, die sich diese einmalige Option nicht entgehen lassen wollen, heißt es: ab ins Internet! Unter www.pirellimoto.de gibt es weitere Infos und den Link zur Teilnahme an der großen Verlosung. Unter allen, die sich dort im Bereich "GO SBK" anmelden, werden die 120 exklusiven Fan-Wochenenden verlost. Einzige Teilnahmevoraussetzung ist der Besitz eines zugelassenen und mit Pirelli-Reifen bestückten Motorrades, denn die beiden "Ehren-Runden" sollten natürlich standesgemäß zurückgelegt werden können.



www.KS-PARTS.de
 Motorrad-Ersatzteile in Erstausrüsterqualität für alle gängigen Marken
 BREMSEN - KUPPLUNG - FILTER - ZÜNDKERZEN
 MRA-WINDSHIELDS - AUSPUFFANLAGEN - KETTENKITS
TESTEN SIE UNS!
 SAGENHAFT GÜNSTIGE PREISE!



www.4pu.de
 sportfotografie rene werse

DER LINK ZU IHRER PRIVATEN HOMEPAGE
 Ein kostenloser Service für Exklusiv-Partner



BIKERS JOURNAL
www.BIKERS-JOURNAL.net

WAS SONST ?
 JEDEN MONAT NEU
 KOSTENLOS ZUM HERUNTERLADEN

PRIVATE SITES

FOREN, CLUBS & BIKER-SEITEN

 **Onlinemarkt**

www.d7-net.com Hotels buchen
Charterflüge
Lastminute
**AUF ZWEI RÄDERN
MACHT DER
URLAUB MEHR SPASS!**

GEBRAUCHT-MOTORRÄDER
www.BikerMarkt.de
ÜBER 2.000 PRIVATE KLEINANZEIGEN 

**WER SUCHET,
DER FINDET**
www.motorradsuche.de

WESTBIKERS
im Großraum NRW
www.westbikers.de

DAS KOSTENLOSE
NAVIGATIONSSYSTEM
FÜR BIKER IM INTERNET
www.motorradfuehrer.de

BIKER-COMMUNITY
www.bonner-biker.de

**TREFFEN
TERMINE
EVENTS
STAMMTISCHE** 
www.bikertermine.de

DAS REGIONALE
MOTORRAD-PORTAL
www.motorrad-einbeck.de

**SUZUKI
INTRUDER
VOLUSIA**
www.volusiafahrer.org

**INGOLSTÄDTER
BIKER-CLUB**
www.buingolstadt.de

BMW CI-BIKER
FORUM - CHAT - TIPPS
www.ci-biker.com

**HONDA
PAN EUROPEAN**
www.pan-european.de

**SUZUKI VOLUSIA
TREFFPUNKT**
www.volusiarider.de

**SACHVERSTÄNDIGE
IN DUISBURG**
www.kfz-gutachter-duisburg.de

BMW R 1100 S
DIE SPORTLICHSTE BOXER
www.s-boxer.de

**KAWASAKI NINJA
DAS FORUM**
www.ninjaclub.de

**YAMAHA
XS 750/850** Interessengemeinschaft
seit über 20 Jahren
www.eurotripler.de

**SALZBURGS
MOTORRADCLUB**
www.mc-plainlinde.at

**DUCATI-CLUB
CAVALLO**
www.ducclub.de

**KAWASAKI Z 1000
NEWS & FORUM**
www.z1000.de

YAMAHA FZR
www.fzr-forum.de

**BIKES'n
TRIKES** 
www.bikefreunde-mw.de

HONDA CBR 900 RR
FIREBLADE-FANSEITE
www.cbr900.de

KAWASAKI ZX-12 R
FAST, FASTER, NINJA
www.zx-12r.de

YAMAHA BULLDOG
Tipps - Treffen - Umbauten
www.bulldog-bt1100.de

SCHWEIZER BIKER
TCS-SEKTION BEIDER BASEL
www.tcs-motorradgruppe.ch

**HONDA-MOTORRÄDER
FORUM & MARKT**
www.honda-board.de

LIEBE IST ...
www.kawagunnar.de
Für Kawasaki-Besessene
... und alle, die es werden wollen

www.big-fazer.de
YAMAHA FZS 1000 FAZER

www.gerd-klug.de
INFOS, LINKS & GUMMIKÜHE

**Tel.: 0049-(0)2173-277132, Fax: 0049-(0)2173-277133
oder mailen Sie einfach an web-markt@bikers-journal.net**

PRIVATE SITES

FOREN, CLUBS & BIKER-SEITEN

 **Onlinemarkt**

BIKER PARTY
DER COOLE CHAT
www.motorrad.coolchat.de

DAS FORUM
www.STREETBIKER.NET
Links + Technik

karicartoons@aon.at
Karikaturen
Cartoons
Comics


PLZ 41xxx
www.41er.de
 TREFFEN - FAHREN - QUATSCHEN

RUND UMS TOUREN
DIE GSCHMEIDIGEN
www.diegschmeidigen.com

HERMANN'S PAGE
www.hermann-hofmann.de
News & Witze

WÄRTERS
ÄCHTE

www.waerters-aechte-hannover.de.vu

MOTORRADTOUREN
TIPPS'N BIKES
www.killersprotte.de

BUNTE SEITEN
www.br-airbrush.de
 Brushen, Lackieren und mehr

VAREL WIKINGER
www.wikinger-varel.de

FREIEBIKER
VEREINIGTES
HAVELLAND

www.freiebiker-hvl.de

BIKE-UNITY
 Touren - Chat - Portal
www.biker-unity.de

OSTSEEBIKER
 Biken in Schleswig-Holstein
www.ostseebiker.de

FRANK SEIDEL'S
HOMEPAGE
www.frankseidel.de
 Yamaha YZF 600 R Thundercat


HILDENER BIKER-FORUM
www.motorradclub-hilden.de

HONDA ST 1100
www.herbert-luedicke.de
 Infos zur Pan European und mehr

ALTMITTWEIDA
www.reichenbaecher.de
 Total privat


MOTORRAD UND TOUREN
PRIVATSEITE
www.mpmr.de.vu

Hosndrega

www.hosndrega.de

HONDA
CX500/650
www.home.arcor.de/csallner

KAWASAKI - HONDA
ZZR600 & CBR 900
www.zzr600undcbr900.de.vu

SUZUKI-BOARD

www.Suzuki-Board.de

DAS BIKE-FORUM
www.mc-steuerrad.de

BIKER-INFOs
www.streetbikers.de
 Listen - Termine

MOTORRADSPORT
CLUB HALLWANGEN
www.msc-hallwangen.de

FÜR INSIDER
www.free-bikers-germany.de

YOUNGTIMER
OLDTIMER
www.mo2bikes.de
 Kai's Motorradseiten



PRIVATE SITES

FOREN, CLUBS & BIKER-SEITEN

 **Onlinemarkt**

B 5 7 B I K E R
www.b57biker.de

DIE COMMUNITY
FÜR BIKER/INNEN
www.bikersbude.de

FORUM 125
www.forum-125.de

**ANNABELLA'S
BIKER-WELT**
www.annabellas-bikerwelt.de.vu

MOTORRAD
UND MUSIK
www.thetrumpeter.at.tt

NORDSCHLEIFE
DIE GRÜNE HÖLLE
www.ghbiker.de

**BRAUNSCHWEIGER
BIKERKALENDER**
www.bsbike.de

 **Biker
Vision**
www.bikervision.de

FORUM & CHAT
www.animalt68.de

Uuuuuups
HIER ISS JA NOCH PLATZ

**CHOPPER & CRUISER
SHADOW-FORUM**
www.chopper-bike.de

DIE **BEGEISTERTEN**
BIKER AUS DEM RUHRPOTT
TOUREN - TREFFEN - BIKEN
www.ruhrpott-biker-ig.de

**MC
Kollmar
Elbe**
www.mckollmar.de


BMW R 1100 S
Forum - News - Treffpunkte
www.bmw-r1100s.de

Karl-Heinz
der **WELTENBUMMLER**
www.beepworld.de/members58/weltenbummler_karl-heinz/

**KUHTREIBER HANNOVER
FORUM & STAMMTISCH**
www.kuhtreiber-hannover.de

**SUZUKI BANDIT
DAS GROSSE FORUM**
www.banditwelt.de

MV AGUSTA
www.mv-agusta-club-schweiz.ch

**DER LINK ZU IHER
PRIVATEN HOMEPAGE**
Ein kostenloser Service
für Exklusiv-Partner



Tel.: 0049-(0)2173-277132, Fax: 0049-(0)2173-277133
oder mailen Sie einfach an web-markt@bikers-journal.net

BIKERMARKT

Die neuesten Kleinanzeigen

SUCHE

Suche im Raum Oberfranken billige aber noch gut erhaltene Sachs XTC 125, wenn möglich 4-Takt, 0171-5469362, skatefan1@gmx.de, Stefan Kremre, D-96349 Steinwiesen

Suche Mofa im Raum Osnabrück, eMail: sascha_ger@web.de

Suche Aprilia Red Rose Classic 50 ccm, bitte mit Preisvorstellungen, zahle bar, simone@bl-computer.de, Simone aus D-46446

BIETE

BMW R 100 RT, rot, Bj 1983, 77.000 km, TÜV 4/05, Radio, TC, VHB 2.650 Euro, Mail: herbert.winter@oleco.net, Tel.: 06293-8055, Herbert Winter, 74834 Elztal-Auerbach

Montagegeständer für die BMW R 1100 S, auch mit Spoiler zu benutzen, Spoiler kann im angehobenen Zustand an und abgebaut werden, Bilder per eMail an Msteber@uni.de

Lederkombi gr.48, neuwertig, 1x getragen, Farbe Blau, weiß, schwarz für 190 €, eMail: SamixeKe@aol.com

Motor für Honda XL 600 R, PD03, offene Leistung mit ca. 28 bis 29000 km wegen Umbau auf E-Start abzugeben. FP 500 €, Rückfragen 0160-8807996, peter-senft@t-online.de, 83730 Fischbachau

Motorrad-Regenkombi von Louis, 2-teilig, dunkelgrau-rot, fast neu, Gr.M, feste Qualität - 40, 06126-225797 oder 0178-4812345, 65510 Idstein sowie Damen-Goretex-Jacke IXSS, schwarz/rot, neuwertig, mit Taillenzug und herausnehmbarer Innenjacke, NP 200, für 100 €

Original-Auspuff Honda VTR Firestorm, Bj. 97, neuwertig, eine Saison gefahren, NP 780 €, für 500 €, Tel. 06126-225797 oder 0178-4812345

! Einziger 20-jähriger deutscher Motorradverleih aus Altersgründen abzugeben, Tel.: 0034-928141914

Neuteile von Hyosung + Neufahrzeug in Teilen und viel Zubehör, nur zusammen, Preis VHB, Tel.: 02675-911637, Marco Mindermann, 56825 Beuren/Eifel

Zwei kompl. Yamaha XS 400/XS 400 SE, zum fertigstellen oder zum ausschlichten, Preis 450 €, VHB, eMail: andreas.rauer@web.de, Andreas Rauer, 33649 Bielefeld, Tel.0521-488068

Stahlflexbremsleitung, 70 cm lang mit Gutachten, für Yamaha Fzg., Hochlenker oder so, 25 €, Tel.: 0231-240570, D-44328 Dortmund

Yamaha V-Max (Originalteile), Blinker, Chromblende zum Hauptscheinwerfer, Radabdeckung vorn, Bremscheibe hinten, Lenker, Rückleuchte, Bremsleitungen, Rep-Buch (engl.), usw.Teile sehr gut erhalten. Tel.: 0231-240570, D-44328 Dortmund

Motorradlederkombi, kaum getragen, neuwertig, Gr.54, Hauptfarbe schwarz, Neupreis 599 €, VHB 250 € + eventuelle Versandkosten, Bild per Mail möglich, agalbrecht@freenet.de

18 Liter-Tank für Duke II lime/green, Airbrush - sieht aus wie orig.-Seitenteile, passt ohne Umbauten ; 200 Km kein tanken, durch spezielle Grundierung gasdicht (kein Ablösen des Lacks), eMail: jigeasy@foni.net



Honda CBR Fireblade, SC50, eMail: Michael@sledgenet.de, Tel.: 0171-3046393, Michael Haase

KLEINANZEIGEN

Honda XL 600 V Transalp: Sitzbank in blau, von Sattler neu gepolstert, etwas härter, 50 €, Tel. 09942-8920, sepp.hauner@gmx.de, Josef Hauner, 94234 Viechtach

Verk. Werkstatthandbuch für Husqvarna TE 610/410 ab 99/2000 mit Testb. in deutsch Tel. 04203-5758 ab 19 Uhr, D-28844 Weyhe

Kawasaki ZX 6R, Bj. 98, Tank, Farbe rot, VB 300 €, Infos per eMail: jens_markus@yahoo.de, Jens Markus; D-40231 Düsseldorf

BMW R 1150 RT, EZ 04/01, 9600 km, blaumetallic, größeres Windschild, Radioverb., unfallfrei, FP 9.800 Euro, Tel.: 09171-899237

BMW Boxer R 80, schwarz, 37 kW, 50 PS, Normalbenzin bleifrei, 64.300 km, EZ 02/90, Extras: Windschild, doppelte Brems Scheibe, Uhr + Voltmeter, Sturzbügel, Steckdose, Gepäckbrücke, 2 x Touringkoffer, Edelstahl auspuffanlage, Lima + beide Zündspulen + Batterie neu, beide Reifen 95%, TÜV/AU neu, VB 3.490 Euro, Tel.: 0172-8236677, eMail an: michael-braun@onlinehome.de

Moto Guzzi T5 mit Stucchi-Vollverkleidung, EZ 86, 850 ccm, 49 kW, ca. 60 tkm, Gesamtzustand 2-, techn. 1a, LiMa, Kardan, Batterie neu, hinten Koni's, inkl. Krauser-Koffer und Topcase, VB 3.000 Euro, eMail: klima2000@gmx.de

Moto Guzzi V35 Imola, handliches Motorrad auch für kleinere Menschen, EZ 80, 350 ccm, 20 kW, ca. 13 tkm, opt. 3-, techn. 1a, Steuerkette, Vordergabel neu, hinten Marzocchi's, VB 1.800 Euro, klima2000@gmx.de

Puch Maxi/N, 100% super Originalzustand, Bj. 74, mit echten 2.700 km, Gebote ab 800 Euro, eMail an: matthias_hartan@hotmail.com

Suzuki DR 600 S, Bj. 87, ca. 80 tkm, ein Jahr TÜV, viele Extras: Windschild, Stahlflex, White Power, Alukoffer, Topcase, Hauptständer, Zubehör, optisch 1b, Motor und Fahrwerk bei ca. 60 tkm aufwändig überholt, steht in Bamberg, Preis VB 750 Euro. eMail: familie.thiele@freenet.de

Kymco Heriosm 150 ccm, leistungsstark u. zuverlässig, günstig in Versicherung, paßt nach Demontage der Scheibe auch in Wohnmobile (zwei Schrauben), EZ 06/02, TÜV neu, rot/silber, 5200 km, 8 kW, ölgekühlt, hohe Scheibe, Topcase, Som-

merfahrzeug, Garagenfahrzeug, 1. Hand, unfallfrei, für Jung und Alt geeignet, VB 1.650 Euro, eMail bitte an: richard.raschbacher@zuum-net.de

Cagiva Supercity 125, EZ 04/99, 11 tkm, 11 kW gedrosselt, VB 1.650 Euro, sebal.d.martin@t-online.de

Yamaha XJ 600 N, rot, kein Unfall oder Umfaller, technisch und optisch 1a, erst 1.500 km gefahren, EZ 03/01 (bis 03/02 nur Tageszulassung von Motorrad Lippmann, Erlangen, dabei aber nicht gefahren), auf 34 PS gedrosselt (offen 65), Sonderlenker Micron (700 mm breit), Stahlflexbremsleitungen vorne, Motorschutzbügel, Gepäckträger, Topcase, VB 3.700 Euro, eMail: inafrisch@web.de

Honda XR 500, Bj. 80, XL-S Basis, ca. 15 tkm, TÜV 04/05, nicht fahrbereit - zum Schlachten! Kurze Sitzbank mit Werkzeugtasche neu bezogen, restaurierter extra Auspuff von XL-S, Ersatzteile! VB 150 Euro, Infos oder Bilder, skornicka@gmx.de

Yamaha XV 535, EZ 05/98, schwarz, 13 tkm, 3. Hand, viel Zubehör, Heizgriffe, Windschild, Sissybar, Ledersatteltaschen, kratzerfrei, 2.500 Euro, wirschingtr850@tiscali.de

BMW K 1200 LT, Luxustourer, EZ 02/99, 33 tkm, 98 PS, blau-/silbermetallic, Sitzheizung, Tempomat, Bordcomputer, hohes Touringschild (elektr.), Backrest, Softtouch, ABS, Heizgriffe, Soundsystem, alle Inspektionen, sehr gepflegt, 10.900 Euro. Tel.: 09261-530865

Honda Transalp, XL 600 V, Bj. 88, blaumetallic, viele Extras, Top-Zustand, Garagenfahrzeug, FP 1.800 Euro, Tel.: 0178-5674442

BMW F 650 GS Dakar, Bj. 04/00, 8825 km, 652 ccm, 37 kW, schwarz/weiß, niedrige Sitzbank, Heizgriffe, kein Gelände, nicht im Winter gefahren, 5.200 Euro, eMail an: susanne.walther@fen-net.de

Honda VFR 800, Bj. 08/99, 19 tkm, rot, Sportschalld., Marke BOS mit ABE, verstärkte Vorderfeder Wilmers, Scheckheft, neue Batterie, Bilder per eMail: ffrische@freenet.de, Tel.: 0163-4323831

Kawasaki GPZ 500 S, Bj. 93, TÜV 06/05, 32 tkm, schwarz/silber, Gepäckträger mit Topcase, topgepflegt, VHB 1.250 Euro. Infos per eMail an: mmfiala@startseite.de



Honda GL500 SilverWing, Bj. 1982, 42.000 km, TÜV bis 5/04, gedrosselt, Farbe: silber, Kardan, Heckkoffer, Holger Heine, Dötebergerstr. 25 A, 30926 Seelze, Tel.: 05137-127375, eMail: holger_heine@onlinehome.de



Suzuki SV 650, eMail: Michael@sledgenet.de, Tel.: 0171-3046393, Michael Haase



BMW R 850 R, Erstzul. 08/1997, große Inspektion, Reifen neu, TÜV bis 08/2005, 16.500 Km, Scheibe, Koffer, Zylinderschutz, Kat, Preis: 5.350 €, Ohne Koffer 5.200 €, eMail: NAKrost@t-online.de

AUSGABE 07-2004 ERSCHEINT AM 5. Mai 2004

KEINE HALBEN SACHEN

Qualität hat etwas mit Niveau zu tun, der bei einem professionellen Produkt (klingt nüchtern, ist aber so ...) einem gewissen Standard unterliegt. Will man diesen halten oder weiter verbessern, muss der „normale“ Standard perfekt funktionieren. Halbe Sachen mögen wir nicht und wollen unsere Leser nicht mit wild zusammengewürfelten Kurzberichten langweilen. Fällt jedoch ein Rad im Getriebe aus, kann's eng werden. Um Ihnen dennoch wertige Berichte mit guten Bildern liefern zu können, brauchen wir momentan einfach mehr Zeit. Aus diesem Grund erscheint BIKERS JOURNAL vorerst nicht mehr alle 14 Tage, sondern jeweils am ersten Mittwoch eines neuen Monats. Wir hoffen auf Ihr Verständnis.

Nichtsdestotrotz haben wir unser Redaktionsteam verstärkt. So lesen Sie bereits in dieser Ausgabe breiter gefächerte Themen, die so auch aus noch unterschiedlicheren Blickwinkeln betrachtet werden können.

So lesen Sie in der nächsten Ausgabe die Tests der Honda CBR 1000 RR Fireblade (Rolli) und Ducati Monster S4 R (Uli), einen Reifentest (siehe unten) und vieles mehr. Für reichlich Zündstoff ist diese Saison ja bereits gesorgt. Ralf freut sich jedenfalls schon auf die Yamaha YZF-R1, um die messerscharfe Kawasaki ZX-10 R müssen wohl feilschen. Bedingt durch die Flut neuer Modelle blieb die BMW K 1200 GT bis jetzt auf der Strecke. Der Autor ver-

spricht inständig, sich persönlich um diesen Missstand zu kümmern.

Um Ihnen die Persönlichkeiten des neuen Redaktionsteams näherzubringen, finden Sie in Ausgabe 07-2004 eine Vorstellung der Autoren. Was sie privat fahren, warum und warum nicht eine andere. Wie gesagt - Sie werden BIKERS JOURNAL in einer neuen Bandbreite kennenlernen.

Herzlichst Ihr

Ulrich Hoffmann

IM TRAININGSLAGER GIB' DIR DAS VOLLE PROGRAMM

Wie oder wo testet man am besten? Einen Tourer auf Reisen, einen Allrounder eigentlich überall und einen Supersportler ... richtig: auf der Rennstrecke. Die komplette BJ-Redaktion war darum eine Woche auf dem 3,8 km langen Circuit du Val de Vienne in Südfrankreich in „Carlos Trainingslager“. Dabei hatten wir eine Aprilia, zwei Ducati und jede Menge andere potente Hardware im Gepäck. Wir probierten den Michelin Pilot Sport Radial, den Pirelli Supercorsa in Serien- und Racingmischung SC01 (Front) und SC02 aus und wechselten zwischen 180er/190er Breite hinten. Wolfgang ließ es sich nicht nehmen, den Lenkkopfwinkel seiner 999 S steiler zu stellen. So sind sie halt, die Tester ... sie können's nicht lassen. Fahren am Limit, Schrauben, Schreiben und natürlich philosophieren. Wie sich nun die mittels Capit-Reifenwärmer vorgeglühten Pneus anfühlen, was man tun muss, um die Temperatur zu halten und was passiert, wenn das nicht gelingt, lesen Sie in der Ausgabe 07-2004.



Während Wolle an der Duc rumschraubt, nimmt Ralle einen Schluck aus der Dose. Rolli ist mal wieder „on the track“, Jürgen quält seine Suzuki, Tom bevorzugt Hinterreifen und Macke spült den Spritmief vom Körper. Keine Frage: So'n Renntraining ist 'ne geile Sache. Und wenn's dunkel wird, schöpft die Seele eines Testers aus dem Vollen.

Psssssst ■■■■

Hier können Sie kostenlos Ihr Motorrad inserieren.

Ja, auch Ihr Unfall-Motorrad.

Woher kommen Sie denn ?

Aus dem Ausland ? Was heißt schon Ausland ..?

Aber in der Schweiz spricht man doch auch Deutsch ...

Ja, in Österreich auch.

Sicher, normalerweise auch in Deutschland.

Eben, darum gibt 's **BIKERS JOURNAL**.

Ja, einen richtigen Anzeigenteil zum Ausdrucken.

Natürlich, Ihre Lederkombi kriegen wir auch noch mit rein.

Nein, das kostet nichts.

Ob wir auch Motorräder verkaufen ?

Nein, bis jetzt noch nicht.

Außerdem würden die dann Geld kosten.

Richtig, das würde auch nicht zu uns passen.

**BIKERS
JOURNAL** ©

**KOSTENLOSE PRIVATE KLEINANZEIGENANNAHME
UNTER WWW.BIKERS-JOURNAL.NET
DAS KOSTENLOSE MOTORRADMAGAZIN
JEDEN ERSTEN MITTWOCH IM MONAT NEU !**