

DER REITWAGEN

Brandneu:
Kawasaki KLR 650

**KTM-Motor
im Rennfahrwerk:**
Cobas 250

Dauertest:
Honda CB 450 S

Gespann-Übersicht:
Alle Boote

Tune Up:
Honda-Einzyylinder

Die Saison '86:
Österreichischer
Motorradspport

**Die heiße
Viertelmeile!**

**Yamaha
FZX 750**



MAG

MOTORRAD-AKTIONS-GRUPPE

Liebe Leser!

Im Vormonat brachten wir an dieser Stelle das vorläufig ziemlich magere, offizielle Echo auf unsere Demo '86 – zwei Faksimiles von Reaktionen des Innenministeriums und des Finanzministeriums. Wer sich von Euch (trotz der Verkleinerung) die Mühe gemacht hat, diese Briefe zu lesen, wird uns beipflichten, daß deren Inhalt eine Antwort unsererseits geradezu herausfordert.

Zuerst wollen wir uns dem Schreiben des Herrn Dr. Baran vom Bundesministerium für Finanzen (BMfF) zuwenden, in dem bei näherer Betrachtung ein Gustostückerl das andere jagt. Uns erscheint die Form eines offenen Briefes am sinnvollsten, um uns gemeinsam mit Euch die Stellungnahme des Hr. Dr. Baran auf der Zunge zergehen zu lassen: Alle Zitate des BMfF sind ungekürzt und in der richtigen Reihenfolge. Es wurde nur nach Sachthemen getrennt.

An das
Bundesministerium für Finanzen
zHd OR Dr. Baran

Betr.: GZ 90 0142/56-V/12/86

Sehr geehrter Herr Dr. Baran!
Vorweg vielen Dank dafür, daß Sie sich mit unseren Anliegen, die wir anlässlich der größten Motorraddemonstration Österreichs vorbrachten, so umgehend auseinandersetzen. Da es sich die M.A.G. (Motorradaktionsgruppe) zur Aufgabe gemacht hat, die Interessen der österreichischen Motorradfahrer zu wahren, wollen wir durch folgende Ausführungen zu einem weiteren Gedankenaustausch beitragen.

Sie schrieben:

Zu Ihrer an den Herrn Bundeskanzler gerichteten Resolution vom 14. Juni 1986 wird für den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Finanzen folgendes mitgeteilt:

Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Die von Ihnen angeführten Gründe dafür, daß mit Motorrädern geringere Schäden verursacht werden, fließen automatisch in die Prämienkalkulation ein. Tatsächlich sind auch die Prämien für Motorräder niedriger als etwa die für Personen- und Kombinationskraftwagen.

M.A.G.:

Trotz Monopols der Versicherungen an Primärdaten meinen wir, daß die Prämien für Motorräder **zu hoch** sind. Daß die Prämien für Personen- und Kombinationskraftwagen noch höher sind, ist uns kein Trost und kann auch in diesem Zusammenhang keine Rolle spielen. Fest steht, daß die Haftpflicht-

versicherungsprämie ihrer Höhe nach in keiner Relation zu den verursachten Fremdschäden (und nur zur Abdeckung dieser ist die Haftpflichtversicherung ja gedacht) der Motorradfahrer steht.

Hier sei noch angemerkt, daß bei rund zwei Drittel der Unfälle Auto-Motorrad der Autofahrer der schuldtragende Teil ist, und somit nur dessen Haftpflichtversicherung „zum Handkuß“ kommt.

Sie schrieben:

Zu den sogenannten „Koppelungsgeschäften“ vertritt das Bundesministerium für Finanzen den Standpunkt, daß es den Grundsätzen eines ordnungsgemäßen Geschäftsbetriebes von Versicherungsunternehmen widerspricht, das Fehlen eines Kontrahierungszwanges trotz gesetzlicher Versicherungspflicht zu benützen, um den Abschluß einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung mißbräuchlich mit dem Abschluß anderer Versicherungen zu verbinden. Ob ein solcher Mißbrauch vorliegt, kann nur im Einzelfall beurteilt werden.

M.A.G.:

Hier können wir Ihnen nur beipflichten, vertreten jedoch den Standpunkt, daß diese „Einzelfälle“ laufend passieren und es wird uns auf keinen Fall schwerfallen, Ihnen eine lange Liste von sog. „Einzelfällen“ zukommen zu lassen.

Sie schrieben:

Die Prämien für Motorräder werden seit jeher nach dem Hubraum gestaffelt. Eine Änderung dieses Systems ohne wirklich zwingenden Grund ist wegen des damit verbundenen erheblichen Aufwandes nicht zielführend.

M.A.G.:

Daß etwas „seit jeher nach Hubraum gestaffelt wird“, mag Historikern als Argument dienen. Wir meinen aber, daß dies kein Grund ist, ein verstaubtes Versicherungssystem zeitgemäßen Umständen anzupassen.

In Zeiten, wo 500-ccm-Motorräder 95 PS leisten und kein Motorrad der Kategorie 750 ccm mehr unter 100 PS hat, sinkt die Relevanz des Hubraums zur Schadenshäufigkeit beträchtlich. Wenn keiner der von uns angeführten Gründe als zwingend erachtet werden kann, dann würde uns interessieren, welche Gründe für Versicherungen überhaupt zwingende wären.

Was den erheblichen Aufwand einer Änderung der Bemessensgrundlage betrifft, so kommt uns hier die Versicherungswirtschaft freundlicherweise entgegen. Unserer Meinung nach, haben die Versicherungen bisher sehr viel ... äh, Erfahrungen mit „erheblichen Aufwänden“ gesammelt.

– wird fortgesetzt!

Mitarbeit

Wir würden uns sehr über eine Zusammenarbeit mit **allen** Motorradfahrern (Clubzugehörige und Einzelfahrer) freuen. Schreiben uns, was Euch am Herzen liegt. Wir sind für alle Anregungen und natürlich auch für jede Art von Kritik offen. Wenn es der Platz auf dieser Seite zuläßt, werden wir konstruktive Zuschriften auch abdrucken.

Club-Konferenz

Am 4. 12. 1986 findet im „Batzenhäusl“ (1010 Wien, Dr.-Karl-Lueger-Ring 12) eine Club-Konferenz statt, zu der alle Clubs aus Ostösterreich herzlich eingeladen sind. Habt bitte Verständnis für die beschränkten Platzverhältnisse im Veranstaltungslokal und für unsere Bitte, deswegen maximal nur 2 Delegierte pro Club zu entsenden.

Themenschwerpunkte:

Brennerdemo 9. Mai '87,

Tag des Motorradfahrers 13. Juni '87,

MAG-Aktivitäten bei der Zweiradmesse,

Diskussion über verschiedene PR-Aktivitäten '87.

Im Jänner wird eine Delegiertentagung für Westösterreich stattfinden. Weitere Delegiertentreffen werden anläßlich der Zweiradmesse und des Elefantentreffens in Salzburg stattfinden.

Weihnachtswohltätigkeitsaktion

Wir Motorradfahrer wollen am 21. 12. 1986 eine Wohltätigkeitsaktion setzen, d. h. einer, in große Not geratenen, Familie zu Weihnachten Spenden zukommen zu lassen (in Form von Spielzeug für Kinder, Kleidung oder auch Geldspenden). Anregungen und Vorschläge nehmen wir gerne entgegen. Näheres dazu in der nächsten Nummer.

Da wir Hr. Dr. Baran vom Bundesministerium für Finanzen nicht enttäuschen wollen, bitten wir alle jene, die bei Versicherungen Probleme hatten, eine Haftpflichtpolizze zu bekommen (einfache Ablehnung oder Versuch von Koppelgeschäften) um eine kurze Information. Selbstverständlich werden alle Daten streng vertraulich behandelt. Alle Leidtragenden werden bis zu einer weiteren Rückfrage nur mit Initialen und Wohnort genannt. Die beteiligte Versicherung wird voll ausgeschrieben genannt.

Infos, Rückfragen, Kritik etc. an:
M.A.G. – Motorrad-Aktions-Gruppe
c/o Michael Markus THURNER
1120 Wien, Ruckergasse 12/21

Der REITWAGEN im November



- 4 Kurz und bündig: MEGAPHON**
Exotische Fahrzeuge, Cross-Champs und die Top Ten
- 5 Liebe Briefe: POST**
Wir erröten wieder einmal unter der Lobesfülle
- 6 Fahrbericht: ALSO DOCH**
Kawasaki KLR 650 – die Geländemotorräder werden reisetauglich
- 10 Die heiße Viertelmeile: 11,73 UND WAS DANN?**
Yamaha FZX 750 Fazer – wir ermittelten Härtegrad acht auf der Rambo-Skala
- 14 Test: ES SCHLÄGT EIN ÖSTERREICHISCH' HERZ**
JJ Cobas KTM Racer – wie ein Motocrossmotor in Spanien Straßenmeister wird
- 19 Dauertest: GAR NIX IS GWESN**
Honda CB 450 S – der Wolf im Schafspelz war ein Schaf im Wolfspelz
- 22 Vorstellung: ECHT**
Harley Davidson Low Rider Custom und Heritage Softail – evolutionär
- 26 400-m-Shoot-Out: DAS DUELL**
Alte und neue Kawasakis auf der Viertelmeile – welche bleibt über?
- 29 Alle Boote: VOLKSTRACHT**
Gespannfahren in Österreich, die Technik, das Angebot, die Preise
- 34 Alle Boote: VOLKSBEGEHREN**
Dnepr MT 16 mit Ural-Seitenwagen – es funktioniert eigentlich alles
- 36 Alle Boote: VOLKSSTIMME**
Jawa 350 mit Velorex 562-Seitenwagen – Facelifting immer wieder
- 37 Alle Boote: VOLKSBRACHTUM**
MZ 250 ETZ mit Superelastik-Seitenwagen – Fastenzeit der Prestigegelüste
- 38 Sport Special: DER KÖNIGSJODLER**
Honda Transalp – zum Motorrad die zugehörige Rallye
- 42 Tune Up: DER WAHNSINN OHNE METHODE**
Maico MC 500 – wie kommt der Slick ins Motocrossfahrwerk?
- 44 DAS CLUBLOKAL**
Das Performance Team Vienna, eine RW-Fahrt und ein Terminkalender
- 46 Tune Up: DIE RUNDE SACHE**
Honda Einzylinder – RW-Tuner Richard O. Braun wird jetzt wirklich hemmungslos
- 51 Sport: DIE SAISON '86**
Was man als Österreicher über Straße, Motocross, Trial, Enduro und Speedway wissen sollte
- 60 KAUFBAR**
Unsere Gratis-Wortanzeigen – werdet los, was Euch am Herzen liegt
- 62 PRODUKT**
Gore-Tex ist im Kommen, Leder ist billig und Ketten sind stahlhart
- 64 Kurven in Österreich: FLUCHTWEG VIER**
Breitenfurt, Heiligenkreuz, Mayerling und wieder Kalte Kuchl
- 66 November-Reiter: DER GLÜHENDE DREHZAHLMESSER**
„In den nächsten Gang wird geschaltet, wenn man den Motor nicht mehr hört“

INHALT

IMPRESSUM: Verleger: Fachverlag Video & Print Ges. m. b. H. Herausgeber: Andreas Amoser, Michael Bernleitner, Andreas Werth. Geschäftsführung und Verlagsleitung: Irmgard Valaris. Chefredakteur: Andreas Werth. Stellvertretend: Andreas Amoser, Michael Bernleitner. Technische Beratung: Richard O. Braun, Dipl.-Ing. Edwin Kordik. Sport: Bruno Bohuslav, Andreas Schifflleitner, Wolfgang Schabhöttl, Erich Werunsky. Ausland: Alan Cathcart (GB), Luke Brubaker (USA), Toshiro Watanabe (JP). Anzeigenleitung: Andreas Amoser. Anzeigenrepräsentanz Tirol, Vorarlberg: Richard O. Braun, Reichenauer Straße 88, 6020 Innsbruck, Telefon 05222/47147. Anzeigenrepräsentanz übrige Bundesländer: Erich Werunsky, Riefelgasse 13, 2344 Maria Enzersdorf, Telefon 02236/82227. Layout: Karl Steinbacher. Druck: Paul Gerin, Zirkusgasse 13, 1020 Wien. Einzelpreis: öS 28,-. Verlag, Redaktion- und Anzeigenleitung: Video & Print, Der REITWAGEN, Rennweg 79-81, 1030 Wien, Telefon 0222/75 55 36 Klappe 30 DW, Telex 111 267 SMITR. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

M E G A P H O N

Die Charts/Neuzulassungen
Jänner-September '86
Motorräder über 50 ccm

1. Yamaha	2.267
2. Honda	2.138
3. Kawasaki	1.248
4. Suzuki	822
5. Vespa	446
6. BMW	365
7. KTM	167
8. Moto Guzzi	114
9. Fantic	93
10. Harley Davidson	43

Wer in den Keller der **J. Faber**-Organisation in der Wiener Koppstraße vordringt, findet dort eine Vespa T5, originalisiert mit den Unterschriften von Stirling Moss, Clay Regazzoni, James Hunt und aller derzeit aktuellen Formel 1-Gasmänner. Werbechef **Klaus Handl** kann sich nur mehr dunkel erinnern, wie er es zuwege gebracht hat. Jetzt weiß er nicht, was tun damit. Spende an die Aktion „Licht ins Dunkel“? Wir sagen, Gerhard Berger mußte vorher damit das 24 Stunden-Vesparennen in Barcelona im nächsten Frühjahr bestreiten.

Die Leistungsfähigkeit der frisierten Honda-Enduro-Motoren, die Sie nach der dreiteiligen Anleitung im REITWAGEN selbst nachbauen können, bewies RW-Teamfahrer **Karl Schmidinger** beim Trecker Treck in Steyr. Er lieh dem Veranstalter nach seiner Showeinlage kurz die ROB-XR 650, worauf sich derselbe nach hinten überschlagend im Staub wälzte.

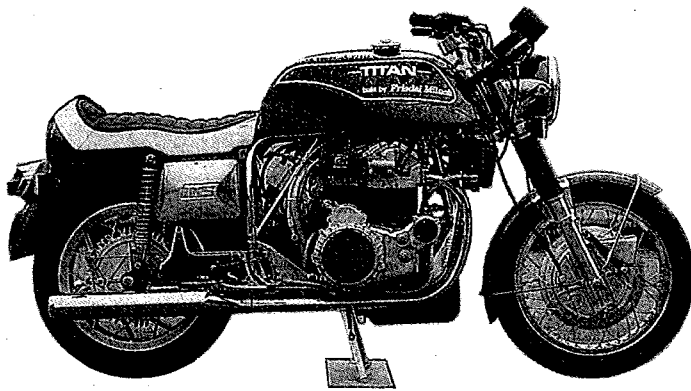


Schlagkräftige Unterstützung erhielt das **Haus Ahrer** durch den Evergreen der österreichischen Motorradszene. Wie uns Herr **Dr. Ahrer** mitteilte, übernahm mit 1. Juli 1986 **Alfred Ganglberger sen.** den Außendienst als selbständiger Handelsvertreter für die Produkte der französischen Firma Motul, GPA-Sturzhelme und das Autorennsport-Bekleidungsprogramm Leconte. Der Mentor der österreichischen Markencupbewerbe ist darüber hinaus für die Betreuung der Aprilia-Händler und nicht zuletzt für die Aktivitäten der **Ahrer KG** im Motorradrennsport zuständig.

Mammuts sterben nicht und jüngsten Ereignissen zufolge scheint deren Fleisch pikanter denn je zu werden. **Jens Hallhuber**,

Mechanikermeister aus dem Hamburger Raum, hat sich die **Münch**-Markenrechte und das angeblich bislang umfangreich-

ste Ersatzteillager dazu besorgt – zu einem Preis, den er selber nicht näher beziffern möchte. **Friedel Münch** selber als Urheber der Brocken mit NSU-TTS-Motor möchte sich derweil mit einem 1800 ccm-Motorrad, das aus markenrechtlichen Gründen „Titan“ heißen muß, ein Denkmal zu eigenen Lebzeiten festmauern – mit der genau bezifferten Leistungsangabe von 160 PS. „Bist eingeladen, Friedel“, staunen wir ungläubig, und die Japaner werden mit den kleinen Kameras knipsen und spionieren, wie in den guten Sechzigern.



Es ist wie im Privatleben: Zufallsbekenntnissen sind die schönsten! Und so ging es mir auch mit dem REITWAGEN.

Ich bekam von einem Freund die letzten Nummern Eures Magazins und war kurzweg begeistert davon. Deshalb auch spontan meine Abo-Bestellung (anbei). Da ich beruflich mit Zeitungen und Zeitschriften zu tun habe, sehe ich Zeitschriften auch mit etwas anderen Augen, das heißt, mich interessiert nicht nur der Inhalt (der sicher das Wichtigste ist), sondern auch das ganze Drumherum wie Aufmachung, Druckqualität usw. Und da muß ich Euch ein ganz großes Bravo zurufen! Man sieht wirklich, daß Ihr für Euer Geld etwas leistet. Ich wünsche Euch allen für die Zukunft recht viel Erfolg – im Interesse Eurer Arbeit und im Interesse der Motorradglüher.

Viele Grüße aus Graz!

Peter Koren

PS: Sollte mir einmal etwas nicht ganz gefallen, werde ich natürlich auch nicht mit Kritik sparen (eh klar...).

Wir erröten wieder einmal unter der Lobesfülle.

Ich sende Ihnen eine Kopie eines Schreibens von mir an Yamaha-Importeur Jamoto. Mich würde auch Ihre Ansicht zu dem Fall interessieren:

„Ich habe vor Wochen bei einem Ihrer Vertragshändler eine neue Yamaha 600 TT gekauft, die ich bei Enduro-Bewerben einzusetzen gedenke.

Unter anderem war für diese Wahl die in Ihren Prospekten angeführte Leistung ausschlaggebend, die mit 36,1 kW angegeben wird.

Nach Einsicht in den Einzelgenehmigungs-Bescheid mußte ich jedoch jetzt feststellen, daß die Maschine lediglich 33,1 kW Motorleistung hat und nach telefonischer Rückfrage bei Ihrer Typisierungsstelle wurde mir dies bestätigt.

Ich bitte Sie nun, den Schwund von 3 kW aufzuklären, der auf dem Weg von Ihren Verkaufsunterlagen und den ‚glaubhaften‘ Versicherungen Ihrer Vertragshändler bis zur Typisierung aufgetreten ist...“

Peter Kratzer, 4600 Wels

Auch wenn Sie zu Recht hinter dem Leistungsgefälle vom Prospekt zur Typisierung eine übrigen allgemein recht gebräuchliche und dem Konsumenten gegenüber nicht sehr faire Tendenz erkennen (wir heften unsere Blikke wie fast jeder Motorradfahrer sofort an die Leistungsangabe, aber so gut wie nie stand im Typenschein der größere Meßwert, sondern immer im Prospekt), darf dem Importeur keine Vortäuschung falscher Tatsachen vorgeworfen werden. 3 kW liegen durchaus im Bereich der üblichen Serienstreuung von 5 bis 10% der Nennleistung. Darüber hinaus müssen auch geringfügige Meßdifferenzen, die durch verschiedene Meßorte und -bedingungen entstehen, akzeptiert werden.

Seit über einem Jahr bin ich nun Besitzer einer Yamaha XT 600 Ténéré und interessiere mich für eine eventuelle Leistungssteigerung. Wie läßt sich die Motorleistung um ein paar PS (ungefähr fünf) anheben, wieviel würde mich das Vorhaben kosten, wie sieht es mit einer Typisierung der neuen Teile aus, und wie wirkt sich dieses Tuning auf die Lebensdauer des Motors aus. Die andere Frage bezieht sich auf die Kawasaki GPZ 500 R. Ist es möglich, dem Tachometer auf irgendeine Art zu einer genaueren Anzeige zu verhelfen? Ich würde mich über eine schriftliche Beantwortung meiner Fragen freuen.

Thomas Marek, 1030 Wien

Sie hätten schon vor einem Jahr mit dem ersten Handgriff beginnen sollen. Die fünf PS sind kein Problem und werden Sie rund öS 1.000 bis 1.500,- pro PS kosten. Beginnen Sie mit 30er-Vergasern und einer offeneren Auspuffanlage. Im Handel ist ein Superpower-Kit, bestehend aus Schmiedekolben, Vergasern, Nockenwelle und Dichtsatz, er-

hältlich, mit dem Sie noch etwas mehr brauchbare und alltagstaugliche Leistung in Ihre XT bekommen. Der Leistungskit kostet rund öS 9.000,- mit Einbau. Erkundigen Sie sich unter der Telefonnummer 05412/25 74 bei der Firma Wolf in Imst.

Typisieren können Sie jetzt vergessen. Ohne Abgas- und Lärmtest werden keine Einzelgenehmigungen mehr erteilt. Die Tests kosten rund öS 30.000,-. Zum Tacho-Problem: Fahren Sie auf ein nahegelegenes Autobahnstück und vergessen Sie die Stoppuhr nicht. Konzentrieren Sie sich auf die blauen Baukilometer-Taferln am Streckenrand, die exakt jeden halben Kilometer auftauchen. Rollen Sie jetzt mit konstant 3.000 min⁻¹ im großen Gang genau einen Kilometer durch und nehmen Sie die Zeit. Die Umrechnung von Sekunden pro Kilometer auf km/h ist eine kleine Denksportaufgabe, die wir Ihnen nicht vorwegnehmen möchten. Rechnen Sie sich jetzt die km/h für jeden Tausender auf dem Drehzahlmesser aus und tragen Sie die Ergebnisse mit wasserfestem Lack (z. B. Humbrol) und einem Biberhaarpinsel Nr. 4 auf dem Glas ihres Drehzahlmessers über der entsprechenden Drehzahl ein. Ihr selbstgemachter Tacho ist sehr genau, denn die Ungenauigkeit des Drehzahlmessers kann so gut wie vernachlässigt werden. Jetzt können Sie auch ruhigen Gewissens versuchen, mit Zahnrädern aus Kleinbahn oder Märklin-Zubehör die Übersetzung Ihres Originaltachos zu ändern und ihn danach wegzuschmeißen.

Hallo REITWAGEN-Redaktion! Ich fühle mich mit jedem neuen Heft in meiner Meinung bestätigt, Richtiges getan zu haben, als ich Eure Zeitschrift abonnierte. Euer entkrampfter Stil und Wortwitz hebt Euch wohltuend von all den spießbürgerlich anmutenden germanischen Zweiradpostillen ab.

Eure Reportagen und Testberichte vermitteln Enthusiasmus und Fachkenntnis (zuletzt im MOTORRAD in ähnlicher Konzentration in einer Ausgabe von 1975 vorgefunden), die mir über die Wintermonate (hoffentlich) eine gesunde Unruhe in der rechten Hand bewahrt.

Was ich mir noch wünschen würde, wären Berichte von internationalen Rennen (Straße, Enduro, MC, egal) mit jenem Engagement wie z. B. über den Silver Cup. Der Artikel über die BAZAR Heroen war mit Abstand das wahnwitzig Komischste seit der Erfindung der Schreibmaschine, meine Bekannten und ich haben uns dabei halb totgelacht. Als nicht nervenschwach verschriener Kenner der Exelbergstraße kann ich aber nur noch müde lächeln, seit ich die höheren Weihen des Isle of Man TT Kurses in mich aufgesogen habe. (Who to hell ist this crazy Austrian, which passing Cronk Ny Mona absolutly flat?)

Mit besten Grüßen

Gerhard Vondruska, 1040 Wien

*Hervorragend!
Einer, der uns versteht.*

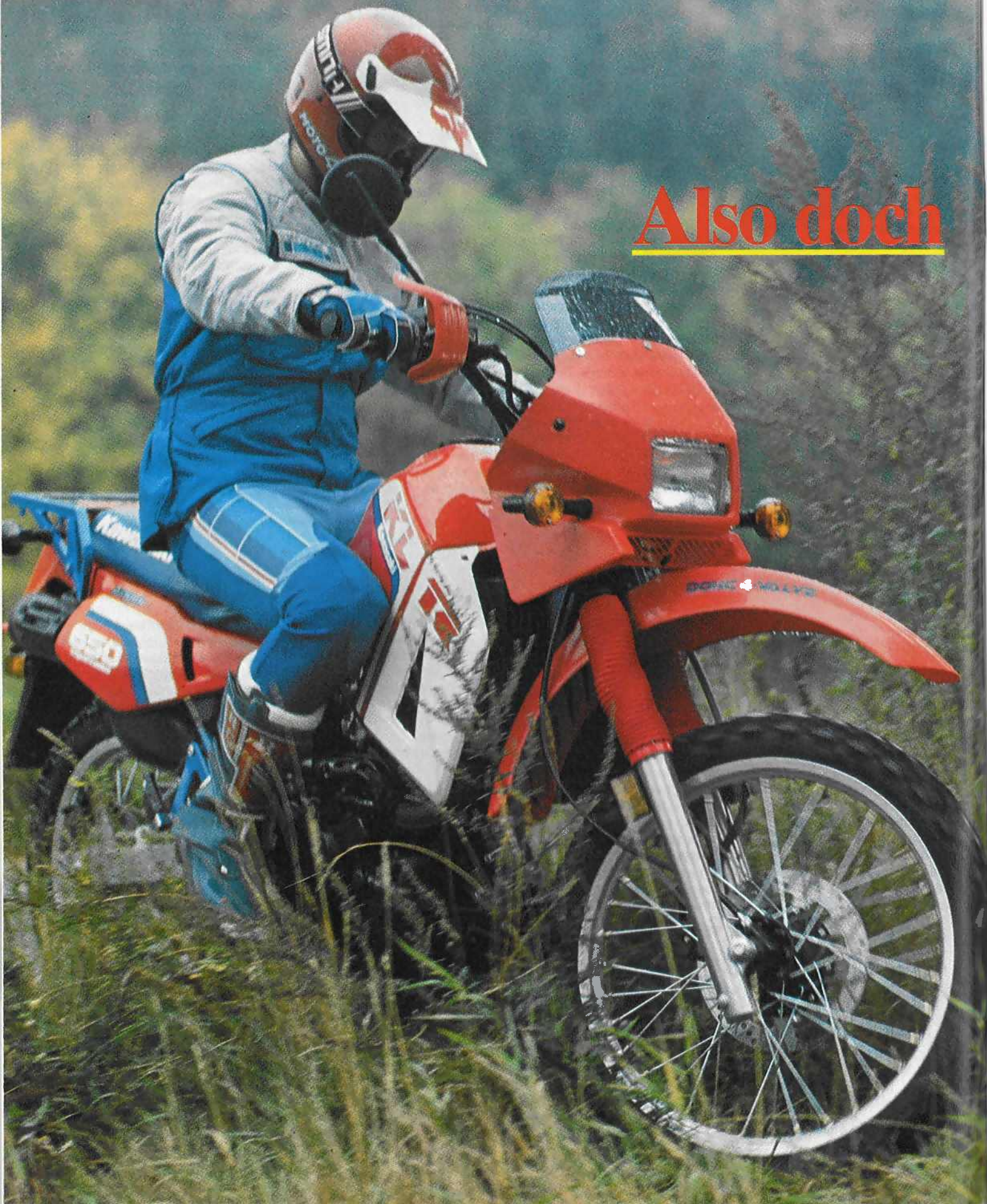
Sehr geehrte RW-Redaktion! Vorerst ein für Euch wahrscheinlich schon zum Dauerzustand gewordenes „Bravo“ für Euer sich aus der Medienlandschaft wohlthuend abhebendes Blatt, bei dem nicht immer die BMW-„Gummikuh“ und K 100 als „DAS“ Motorrad gepriesen wird, und einem nicht alle zwei Seiten ein Mofa-Testbericht ins von 4-1-Anlagen verzückt tränende Auge springt, und die Hälfte des Journals in Werbung sich auflöst. Gut auch die Berichte über die Aktionen der MAG, bei deren Demos in Wien ich selbst '85 und '86 dabei war, denn wer weiß, wie lange wir noch mit dem Knie die Kurve kratzen können. Ich jedenfalls werde der Unvernunft die Krone aufsetzen und für die '87-Saison eine 500er-Gamma ordern. Volle Power in allen Lagen wünscht Euch

Haberl xxxxxxxxx

BMW's sind gut, die MAG ist gut, die Leser sind gut, und die Gamma marschieret. Es macht Spaß, diese Zeitung zu machen.

Fahrbericht Kawasaki KLR 650

Also doch



Selbst wenn die Japaner Stein und Bein schwören, einen grundsätzlich neuen Motor für die 87er-KLR aufgebaut zu haben, so bleibt es doch beim Konzept und im wesentlichen bei den Gehäuseabmessungen des KLR-600-Viertakters. Es wäre auch verweigen, diesen Motor gewaltsam modernisieren zu wollen. Mit zwei obenliegenden Nockenwellen, Wasserkühlung und zwei Ausgleichswellen hat der barocke Baustil der Kawasaki-Konstruktionsabteilung nicht an Glanz verloren. Der 650er-Motor steht als Einzylinder vom getriebenen technischen Aufwand her noch immer so einsam an der Spitze des Marktes wie der 600er.

Die Hubraumsteigerung von einzylindrigen 560 ccm auf 651 ccm ist kein Kinderspiel, vor allem dann nicht, wenn das Gebot der Alltagstauglichkeit keine augenzwinkernden Kompromisse erlaubt.

Während die Bohrung um 4 mm von 96 auf 100 mm angehoben wurde, ließ man auch den Hub mit einer neuen Kurbelwelle von 78 auf 83 mm wachsen. Damit verfehlt Kawasaki knapp den Anspruch, die KLR 650 als den größten Serien-Einzylinder präsentieren zu dürfen. Mit 652 ccm hat die Suzuki LS 650 Savage knapp die Nase vorne. Da Suzuki ansonsten auf repräsentative Motordaten verzichtet, darf die Kawasaki-Werbung den stärksten Single der Welt, der je vom Großserienband lief, ins Rampenlicht stellen.

Es gibt einen größeren, aber keinen stärkeren Serien-Einzylinder.

Die KLR 650 leistet 48 PS bei 6.500 min^{-1} und der Kenner bemerkt schon: Die neue hat beim Drehvermögen Haare lassen müssen, in der Leistung aber hübsch zugelegt. Auch den roten Drehzahlmesserbereich, den wir an der KLR 600 so lieben, weil er erst bei 8.000 min^{-1} beginnt und uns trotzdem immer völlig wurscht war, hat man um sicherheitshalber 500 min^{-1} nach unten gesetzt.

Es waren eben keine Publicity-Gerüchte, die um den allerersten KLR-Prototyp vor Jahren kreisten und dem neuen Einzylinder schon damals mehr als 650 ccm in den Motor schoben. Jetzt ist es heraus: Kaum hat die neue KLR 651 Kubik, sitzt der REITWAGEN schon drauf und probiert.



Es fehlt nicht an Zubehör.

Da wir uns bei unseren ersten Annäherungen an die KLR 650 bevorzugt um dieses kleine, so aussagekräftige Instrument

Keller“ in die Arme sinken werden.

Tatsächlich macht der große KLR-Motor vor dem roten Be-



Ein schönes Stück Technik: hintere Scheibenbremse und die neue Schwinge.

kümmerten, können wir sagen: Man hat recht getan. Der KLR-Motor ist durch die Hubraumsteigerung normaler und typischer geworden. Er paßt jetzt besser ins Klischee vom großen Viertakter, worauf sich in unserer bundesdeutschen Nachbarschaft die „Einzylinderfreaks“ ob des „Dampfhammers“ und der „Kraft aus dem

reich, der bei 7.500 min^{-1} seinen Lauf nimmt, halt und marschier dort, wo die alte 600er ihrer Konkurrenz wenig entgegenzutreten hatte, also unter 5.000 min^{-1} , kräftig vorwärts. Die Schaltpunkte sind insgesamt um gut 1.000 min^{-1} nach unten gerutscht und sind auch ohne scheele Blicke auf den Drehzahlmesser zu spüren.

Man merkt rechtzeitig, wenn nix mehr geht. Die sehr bestimmte Begrenzung des Drehvermögens nach oben ist gesund, kann aber auch bedeuten, daß die alte 600er in der Höchstgeschwindigkeit zum Bedrängnis für die 650er wird. Warten wir den Test ab.



Knapp am Pfusch: offene Kabel.

Sie läuft härter als die 600er. Das ist logisch, richtig und nicht unerwünscht.

Wieder ist es beeindruckend, wie elegant Kawasaki mit der Laufkultur großer Einzylinder umgeht. Die 650er läuft beim vollen Einschenken härter als die 600er. Das ist logisch, richtig und nicht einmal unerwünscht, denn von der Laufreihe her war die 600er ohnehin ein Fabeltier, bei dem die sogenannten Echten die Nase rümpften: Kein heftiger Schlag aus tiefen Drehzahlen und schon gar keine Vibrationen. Die 650er poltert jetzt ein bißchen, tritt würdig, aber nicht gewaltig an und hat einen ausgezeichneten, starken und breiten, mittleren Drehzahlbereich. Gas wird trotz des 40er-Vergasers direkt und ohne Schlucken vom Stand weg angenommen – ein Meisterstück an Abstimmung von Vergaser, Kanalförmigkeit und Auspuff, denn die Konkurrenz benötigt zum Teil zwei Vergaser, ohne zu einer derart übergangslosen Ausgewogenheit zu kommen wie Kawasaki. Einer der Kawa-Tricks, dieses Ziel zu erreichen, ist sicher der mit 6 Liter Inhalt stark vergrößerte Luftfilterkasten. Noch eine Überraschung: Der Elektrostarter reißt den 650er, in dem das Verdichtungsverhältnis von 9,5:1 dem des Vormodells KLR 600 entspricht, durch wie einen Mopedmotor. Das neue

TECHNISCHE DATEN

Kawasaki KLR 650

ANTRIEB

Motor:	Einzylinder-Viertakter
Kühlsystem:	wassergekühlt
Gassteuerung:	4 Ventile, DOHC, Kettensteuerung
Bohrung x Hub:	100 x 83 mm
Hubraum:	651 ccm
Verdichtungsverhältnis:	9,5:1
Maximale Leistung ¹⁾ :	48 PS/6.500 min ⁻¹
Maximales Drehmoment ¹⁾ :	5,6 mkg/5.000 min ⁻¹
Vergaser:	4 x Keihin 40 mm Ø
Luftfilter:	Schaumstoff
Schmiersystem:	Naßsumpf
Primärtrieb:	Zahnrad
Kupplung:	Mehrscheiben naß
Sekundärtrieb:	Kette
Starter:	E- u. Kickstarter

ELEKTRIK

Leistung:	180 W
Batterie:	12 V/4 Ah
Scheinwerfer:	60/55 W H 4

FAHRWERK

Rahmen:	Einrohrkonstruktion, Stahlprofil
Telegabel:	Kayaba
Holmdurchmesser:	38 mm
Abstimmung:	Luftunterstützung
Federweg:	230 mm
Schwinge:	Alukastenprofil
Abstützung:	Unitrak
Federbein:	Kayaba
Abstimmung:	Vorspannung fünffach, Zugstufe vierfach verstellbar
Federweg:	230 mm
Bremse vorne:	Scheibe
Bremsdurchmesser:	260 mm
Bremse hinten:	Scheibe
Bremsdurchmesser:	230 mm
Reifendimension vorne:	90/90 S 21
Reifentyp ²⁾ :	Dunlop
Reifendimension hinten:	130/80 S 17
Reifentyp ²⁾ :	Dunlop

¹⁾ Herstellerangaben

²⁾ Erstausrüstung

³⁾ Preise ab Importeur inkl. MwSt.

ABMESSUNGEN

Länge:	2.250 mm
Breite:	940 mm
Höhe:	1.345 mm
Griffabstand:	600 mm
Sitzhöhe:	890 mm
Fußrastenhöhe:	360 mm
Bodenfreiheit:	240 mm
Radstand:	1.495 mm
Nachlauf:	122 mm
Lenkkopfwinkel:	60,5°
Schwingenlänge:	650 mm
Gewicht vollgetankt:	ca. 170 kg
Tankvolumen:	23 l
Reserve:	2,5 l

KOSTEN UND SERVICE³⁾

Kaufpreis:	öS	66.000,-
------------	----	----------

IMPORTEUR

Firma: Moto Import u. HandelsgmbH.

Adresse: Marktstraße 9, 2331 Vösendorf

Telefon: 0222/69 27 02



Sie ist noch immer ein ziemlich gutes Geländemotorrad, auf dem man es lange aushält.

Gegen die mittelmäßigen Bremsen der KLR 600 hat man was unternommen.

Gegen die mittelmäßigen Bremsen der KLR 600 hat man was unternommen, besonders unter dem Gesichtspunkt, daß die neue KLR auch als Tourenmotorrad, das bis an die Grenze beladen wird, verstanden werden sollte. Die gesamte vordere Einheit samt Scheibe und Zange wurde ausgetauscht und verzögert härter mit einem ordentlichen Druckpunkt, wie sich das gehört. Bei schwerer Beladung ist die neue hintere Bremsscheibe sicher eine sehr gute Unterstützung, wenn solo Gas gegeben und angebremst wird, ist sie ziemlich überflüssig. Da hat's die alte Trommel auch getan. Der Versuch von Kawasaki, die KLR 650 ins Tourenfach springen zu lassen, ist eine glatte Geschmackssache. Wenn man die Augen schließt, ist alles beim alten. Die Sitzhaltung entspricht aufs Haar der der KLR 600. Der große 23-Liter-Tank schiebt den Fahrer nicht nach hinten und ist in heiklen Gegenden schmal und flach genug, um ihn im Gelände vorrutschen zu lassen, ohne edle Teile zu beschädigen.

Die Scheinwerferverkleidung ist nützlich und macht die KLR auf der Autobahn bequemer, sieht aber billig und etwas nach Alibi aus. Das zähe Material dürfte Sterne und Steine ziemlich spurlos überleben. Hinter der rohen Zweckmäßigkeit liegen allerdings die offenen Kabel, was sich nicht einmal Heimwerker erlauben würden. Das Gegenteil am Heck: ein solider, großer Gepäckträger mit festen Griffen für den Beifahrer, beschichtet, erstklassig verarbeitet. Japanisch gut ist alles andere: Griffe, Schalter, Hebel, die leichte Zweifinger-Kupplung, die fünf lichtschaltherhaften Gänge.

Sie wird kosten, was sie kosten muß: weniger als die Honda Transalp, mehr als die 600er, also über öS 66.000,-.

Andreas Werth

Dekompressionssystem hilft offenbar sehr. Trotzdem wir nicht wüßten, was am KLR-600-Fahrwerk auszusetzen wäre, hat Kawasaki auch hier eingegriffen. Die feine 600er-Gabel mit 38 mm Holmdurchmesser hat man der 650er gottlob gelassen. Auch das Rahmenkon-

zept blieb im großen und ganzen das alte, wobei die Rohrquerschnitte etwas gesunken sind. Der Rahmen ist im Detail eine Neukonstruktion, die sich aber stark an den alten und guten KLR-Rahmen anlehnt. Der Hilfsrahmen, der Sitz und Heck trägt, besteht nicht mehr

aus teurem Aluminium, sondern aus dünnen Stahlrohren. Die Schwinge hat man etwas verlängert und die Unitrak-Umlenkhebel neu abgestimmt und gebaut. Mit dem ebenfalls neuen Federbein wuchs der Federweg am Hinterrad um 1 cm auf 230 mm.

VERSAND
IN ALLE BUNDESLÄNDER
mit zeitlich unbegrenzten Rückgaberecht
für ungebrauchte Ware

Europas
Nr. 1

Hein Gericke

Shop Wien
1080 Floranig. 55
Tel. 48 53 58

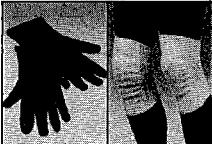
MACH DICH WINTERFEST!



HG-LENERSTULPEN: Kunstleder,
wasserfest, gefüttert, univ.
Montage, Best. Nr. 22001706 298.-
Oxfordnylon, wasserdicht, oben
u. unten Heizdrähte
Best. Nr. 22001707 460.-



HG-THERMO-KOMBIS: wasserdichtes
reißfestes Nylongewebe, PU-be-
schichtet, gestepptes Thermo-
Isolierfutter, Velourpelz im
Kniebereich, blau od. rot, Gr. 36
-60, Best. Nr. 12040 1490.-
mit Streifenlagen, int. Nieren-
gurt, schweres Thermofutter
Best. Nr. 12060 2490.-



THERMUNTERZIEHHANDSCHUH: haut-
freundliches Meraklon-Gewebe,
univ., Best. Nr. 13100300 198.-
HG-KNIEWÄRMER: Angora, universal
Best. Nr. 12140909 390.-



HG-HEIZGRIFFSATZ: Heizgriffe
ersetzen Originalgriffgummi,
2 Stufen: 24 W, 72 W
Best. Nr. 22001705 665.-
Heizgriffmaschinetten, werden an
Originalgriff befestigt
Best. Nr. 22001700 495.-



HG-POLAR-HANDSCHUH: 3 Finger, m.
Thinsulate-Futter, stark. Leder,
Gr. 6-12, Best. Nr. 131101 775.-
HG-ALU-THERMO-HANDSCHUH: wasser-
dichtes Nylon, Alu-Reflektions-
folie, Gr. S, L, B, Nr. 130702 255.-

BESTELLKARTE (bis öS 1000.-; Versandkostenpauschale: 50.-; ab öS 1000.-
Bestellwert versandkostenfrei, Zahlung per Nachnahme)

Stk.	Best. Nr.	Größe/Farbe	öS

Sendet mir per Nachnahme den 450 Seiten Farbkatalog um öS 50.- Summe:

HELTEN MOTORRÄDER

cross-up!



4623 GUNSKIRCHEN
KIRCHENGASSE 14
Tel. 0 72 46 / 81 73

Divinol

Hochleistungssole

MICHELIN

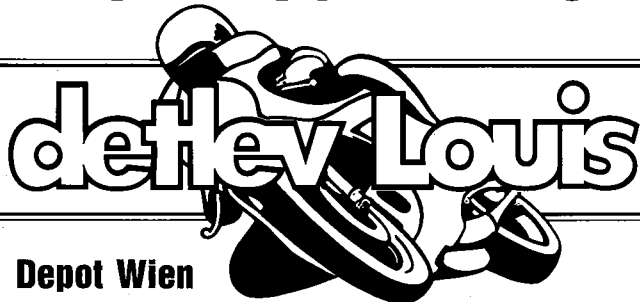
jetzt mit



ROTAX -
Viertakt-Tuning

BEREIFUNG ZU
SONDERPREISEN

NEU IN ÖSTERREICH



Depot Wien

BEKLEIDUNG, TECHNIK, ZUBEHÖR

1070 Wien, Siebensterngasse 28
Nähe Stiftskaserne, Tel. 0222/93 04 24



Zweirad
GEISINGER

Tel. 05522/22 0 44

6800 Feldkirch/Vibg.

Harley Davidson Super Glide, Bj. 78, 21.000 km	110.000,-
Harley Davidson Sportster, Bj. 83, Motor neu, Topzustand	85.000,-
Harley Davidson Sportster, Bj. 74, 4"-Gabel, Tankbild	65.000,-
Harley Davidson 1340 Starrahmen, Bj. 84 (Softail Heritage Stil), Shovelhead, 4-Gang, viele sts, Andrewsteile, Spezial- motorgehäuse, Belt Drive, unverzollt	85.000,-
Harley Davidson Softail, Bj. 84, original, wenige km	170.000,-

Kauf Dir meine Suzuki GSX 1100R mit 16"-Fahrwerk! Zum Selbstkostenpreis! (siehe Artikel im REITWAGEN Oktober 1986)

L+W Auspuff für GSX 750 und 1100 R (siehe RW Oktober!)

Für GPX 100 und FZ 750 in Kürze lieferbar!

Wir gestalten jedes Motorrad optisch und technisch nach Deinen individuellen Wünschen - Günstige Winterpreise!

Bei uns gibt es jetzt einige Preiszuckerln bei Neufahrzeugen!

GSX 750R ab S 79.900,-, GSX 750 S 63.500,-, DR 500 S 49.500,-, DR 500 Dakar S 53.500,-, Honda XL 500R S 46.900,-, Yamaha FJ 1200, RD 350, XT 600ZE auf Vorbestellung noch zum Winterpreis.

