

AREMIV

# DER REITWAGEN

**Suzuki GSX-R 750  
gegen  
Honda VFR 750 F**

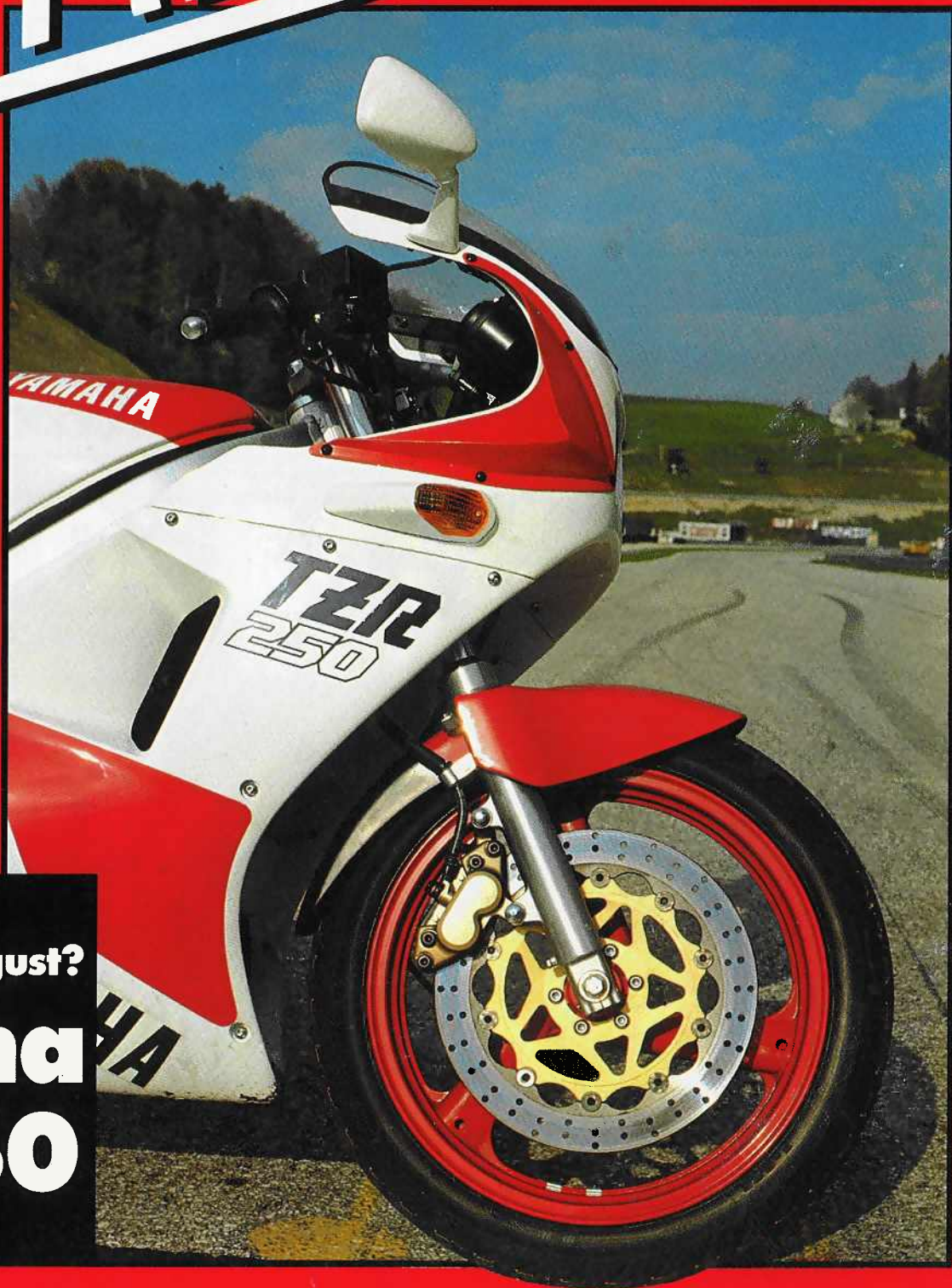
**Uno Rotax 500**

**Fantic Trial 201**

**Tune-up Honda  
VF 500 F**

**Die Dopplerhütte**

**Moto Cross in  
Österreich**



**Kommt sie im August?**

**Yamaha  
TZR 250**

# Gib ihm!



Jeder kennt das. Bei großer körperlicher Anstrengung – im Sport oder bei der Arbeit – beginnt der Körper zu schwitzen. Mit dem Schweiß gehen auch wertvolle Mineralsalze verloren. Das Resultat ist verminderte Leistungsfähigkeit.

Das ist der Zeitpunkt für IsoPlus. Der isotonische Durstlöcher wird vom Organismus schnell aufgenommen. Damit werden Ihrem Körper die leistungserhaltenden Mineralsalze auf kürzestem Weg wieder zugeführt. Zusätzlich fördern, die in IsoPlus enthaltenen Vitamine Ihre Ausdauerkapazität. Ihre Erholungsphase wird so wesentlich verkürzt.

**IsoPlus**

*Denn Kondition ist nicht nur eine Frage des Trainings.*

# ATS

## Neu in Hall!

INNSBRUCKER STRASSE 36, TEL. 05223/42 6 30

Bremsbeläge  
Auspuffanlagen  
Anhängerkupplungen  
Motorradanhänger  
Zündkerzen  
Zündkabel  
DIVINOL-ÖL  
Reifen

**für Ihr  
Auto  
und  
Motorrad**

ZU

**EINFÜHRUNGS-SONDERPREISEN!**

Versand in alle Bundesländer.

**AUTO TURBO SPORT**

# NEU: KTM 50 GXE

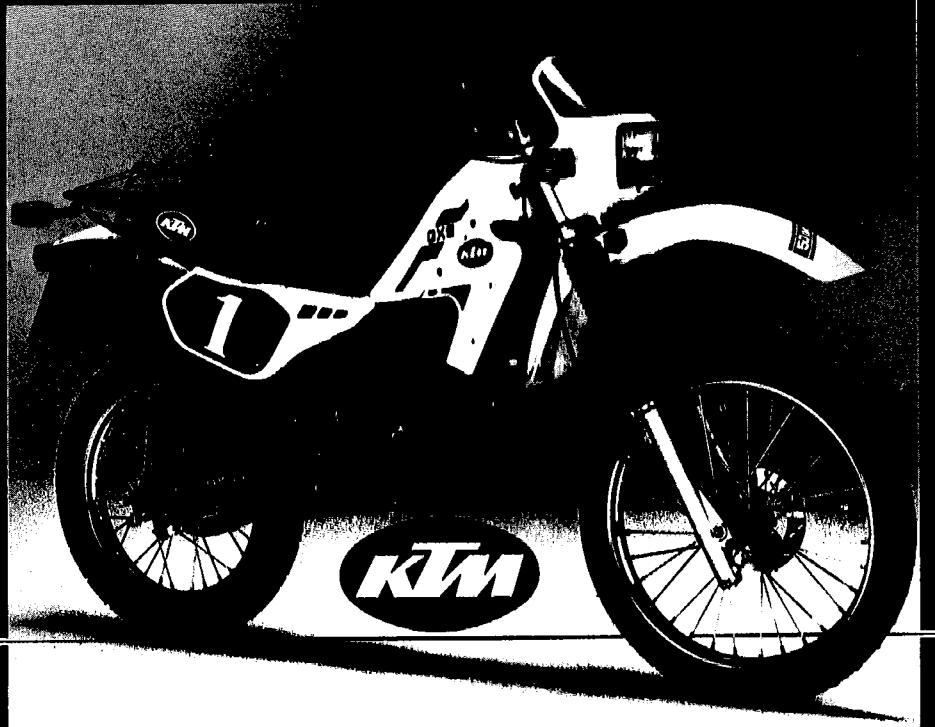
**Die neue 50er Klasse  
von KTM –  
vom Weltmeisterwerk:**

Wassergekühlter 2-Takt-Motor,  
4-Gang, Membransteuerung,  
Frischölschmierung, Pro-Lever-  
Federung, elektronische Zündan-  
lage, 12 V Bordelektrik, Halogen-  
scheinwerfer, klappbare Sitz-  
bank, serienmäßige Blinkanlage,  
Helmabsperrschloß und vieles  
mehr. Im neuen KTM 50 GXE –  
mit der Technik des Weltmei-  
sters.

KTM empfiehlt



**Ab sofort bei Ihrem KTM-  
Fachhändler!**



# Der REITWAGEN im Juni



## 4 Unser Streifzug durchs Land: MEGAPHON

Geschäftliches, Geschäftiges und Brief aus Japan

## 6 Rede und Antwort: POST

Schimpf, Schande, Freude und Lob für den REITWAGEN

## 7 Fahrbericht: LE PETIT PRIX

Yamaha TZR 250, gibt es sportlichen Komfort?

## 10 Vergleichstest: ZAHLTAG

Honda VFR 750 gegen Suzuki GSX R 750, wer ist wo vorne?

## 18 Test: DAVIDS ERBEN

Uno Rotax 500, wo man auf dem einzylindrigen Weg hinfahren kann

## 22 Test: DAS ECHO

Fantic Trial 201, für Weltmeister gut und teuer, für Private recht und billig

## 27 Tune up: ROSEMARIES BABY

Honda VF 500 F, was kann noch geholt werden, wo schon viel da ist?

## 34 Urlaubsversicherungen: HALS- UND BEINBRUCH

Rechtzeitig vorsorgen im Geschäft mit Angst und Sicherheit

## 38 Der große Technikaufsatz: QUO VADIS, MEHRVENTILER?

Teil 2, der Fortschritt aus vielen Ventilen in vielen Zylindern

## 44 CLUBLOKAL

Die sinnvolle Freizeitgestaltung – Geschichten und Termine

## 46 Sport Special: MOTO CROSS IN ÖSTERREICH

Wilde Reiter, rauhe Reiter, wo das Motorrad zum Bock wird

## 52 SPORT

Die Sieger und die Verlierer, auf einen Blick komprimiert

## 57 Kurven in Österreich: FÜR IMMER HIN

Die Dopplerhütte, hier verliert Motorradfahren seine Unschuld

## 62 PRODUCT

Gewand für Sonne und Regen, Kopfschmuck und Putzmittel

## 64 KAUFBAR

Gratis-Wortanzeigen, es könnte die Mezzie dabei sein

## 65 Veranstaltung: YOU MEET THE NICEST PEOPLE AT A HILL CLIMBING

Der 14. Juni ist ein interessanter Tag

## 66 Juni-Reiter: DER GLÜHENDE DREHZAHLMESSER

Nomen est Omen und bringt Kraft auf den Boden

## 67 FREISPRUCH

Four in One zieht Amtshandlung an

# 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: Luke Brubaker (USA), Toshiro Watanabe (JP). Anzeigenleitung: Andreas Amoser. Anzeigenrepräsentanz Tirol, Vorarlberg: Richard O. Braun, Reichenauer Straße 88, 6020 Innsbruck, Telefon 05222/47 1 47. Anzeigenrepräsentanz übrige Bundesländer: Erich Werunsky, Riefelgasse 13, 2344 Maria Enzersdorf, Telefon 02236/82 227. Layout: Karl Steinbacher. Druck: Paul Gerin, Zirkusgasse 13, 1020 Wien. Einzelpreis: 6S 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.

Kurzen Prozeß macht die **Faber-Organisation** mit den **Vespa-Fans**. Vierzig ausgeloste Teilnehmer der vorjährigen Vespa-Treffen wurden jetzt von Werbechef **Klaus Handl** in einen luxuriösen Skyliner-Bus verfrachtet und auf einen Viertage-Urlaub nach Italien expediert. Toscanaausflug, Diskothekenbesuch in Florenz, First Class-Hotel und massenhaft Antipasti inklusive; nicht fehlen durfte natürlich die Besichtigung des Piaggio-Werkes in Pontedera. Heuer gibt es ebenfalls etliche Vespa-Treffen in Österreich, die Termine weiß man bei Faber selbst (Telefon 0222/95 55 61) und bei den Vespa-Vertragshändlern. „Ein Stück Freiheit mehr“ lautet der Singspruch.



**Die Charts/Neuzulassungen**

**Jänner-April '86**  
**Motorräder über 50 ccm**

1. Yamaha	1.005
2. Honda	920
3. Kawasaki	687
4. Suzuki	351
5. BMW	147
6. Vespa	141
7. KTM	69
8. Moto Guzzi	48
9. Fantic	36
10. Harley Davidson	16

Voll auf die Abgasbestimmungen hat sich **Koloman Breinlinger** in Hallein ausgerichtet. Für seine erstklassig eingerichtete und ebenso geführte Werkstätte schaffte er einen **Matra-Abgastester** an. Bei sämtlichen 2- und 4-Tak-

tern, gleichgültig mit welcher Zylinderanzahl, können CO- und NOX-Werte optimal eingestellt werden, beste Leistungswerte bleiben gewahrt. Das Lieferprogramm des 32jährigen Mechanikermeisters – seit wenigen Wochen Vater einer zweiten Tochter – kann sich sehen lassen: Yamaha, BMW, Suzuki, Kawasaki, Puch, Sachs, KTM und Vespa und viel Zubehör stehen am Schauplatz: Salzachtal-Bundesstraße Süd Nr. 50, 5400 Hallein, Telefon 06245/23 09.

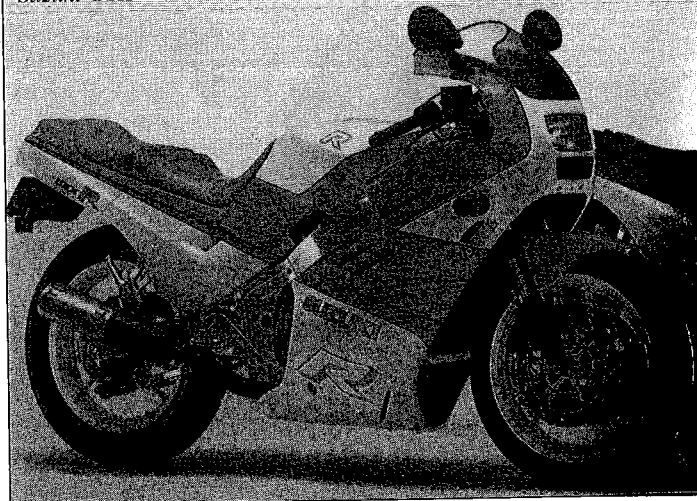
## Brief aus Japan

Suzuki GSX-R 400 F III

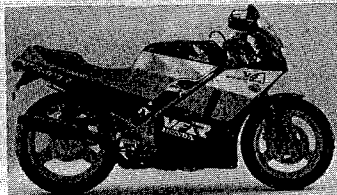


Diesmal will ich für die REITWAGEN-Leser in Österreich eine Kubatur vorstellen, die in unserem Land die populärste ist. Es ist sicher interessant zu wissen, daß alle neuesten Errungenschaften, die zum Beispiel nach Europa und nach Amerika ausgeführt

Suzuki GSX-R 400



Honda VFR 400



werden, auch in einer 400-ccm-Variante existieren. Weil die Führerscheinklasse 3, die ab dem Lebensalter von 16 Jahren erworben werden kann, bis 400 ccm reicht, ist sie freilich sehr begehrt. Die Motorleistung ist auf 59 PS gesetzlich limitiert und man

kann sehr sportlich fahren. So bietet jeder Hersteller mindestens vier bis fünf Modelle in dieser Klasse an, die sehr brauchbar sind. Die Endgeschwindigkeit zum Beispiel der Suzuki RG 400 r wurde mit hohen 210 km/h festgestellt und eine Suzuki GSX-R 400 ist kaum schlechter. Sehr beliebt ist auch die Kawasaki GPZ 400 R und die Yamaha FZ 400. Ganz neu ist die Honda VFR 400. Alle diese Modelle gibt es auch in Rennausführungen für unsere nationalen F III-Racings, in der schon hervorragende Talente entstanden sind. Die Motorleistungen sind hier furios, so hat die Honda VFR 400 RK von HRC unbeschreibliche 72 PS aus dauerhaften 14.000 rpm. Beim nächsten Mal will ich dann neue Motorräder beschreiben, die auch nach Europa kommen werden und denke, damit überraschen zu können.

Toshiro Watanabe

Die jährliche Ausstellung im Kremser Brauhaussaal war wieder einmal ein voller Erfolg: **Honda-Hentschl** und **Ziel-Zweirad** zeigten neben der Produktpalette von Honda über Kawa, Sachs, Puch und allen erdenklichen Fahrradmodellen auch Modeshows und kleine BMX-Bewerbe. Ein großes Zubehör- und Bekleidungsangebot rundete das Gesamtbild, wie auch in beiden Firmen ständig ein reichhaltiges Lager an Neufahrzeugen und Sondermodellen zur Auswahl einlädt. Gebrauchtmotorräder und Mopeds stehen in großer Zahl für Interessenten bereit. Die Standorte: Hentschl-Zweiradhaus, Drinkweldergasse 16, Telefon 02732/2283, und Ziel-Zweirad, Austraße 1, Telefon 02732/73828, beide in 3500 Krems an der Donau.

10jähriges Jubiläum feiert das **Zweiradcenter Kraxenberger** in Ried/Innkreis. Was '76 mit Fahrrad- und Mopedhandel auf 200 m<sup>2</sup> begonnen hatte, sind heute 1200 m<sup>2</sup> und ein schwunghafter Verkauf von Zweirädern der Marken Honda, Vespa, KTM und Puch. Geplant für die Zukunft ist ein Ausbau der Werkstätte, eventuell soll auch der Ausstellungsplatz entlang der Braunauer Straße vergrößert werden.

**Heinz Sommer**, bisher mit seinem Bruder in Bad Hall zusammenarbeitend, hat nun einen netten Moto-Shop mit angeschlossener Werkstätte an der Trauner Kreuzung aufgemacht. Neben dem kompletten Suzuki-Programm bietet der „kleine“ Sommer ein umfangreiches Zubehörprogramm, vom Handschuh über Stiefel bis zu



Sturzhelm und Lederbekleidung. Besonderes Augenmerk wird auf Werkstattqualität gelegt. Seine Devise: Dein freundlicher Motorradpartner. Und wem die Trauner Nahtstelle der Bundesstraße 1 kein Begriff sein sollte: Abensbergstraße 59, 4061 Pasching, lautet die Adresse. Telefon 07229/34 04.

Im Rahmen der St. Pöltner Wirtschaftsausstellung waren neben etlichen Autofirmen auch Zweiradhändler vertreten. Die immer aktive Firma **Erd** stellte auf 90 Quadratmeter Schauplätze nicht nur den gesamten Motorrad- und Mopedreigen ihres An-



bots, sondern auch die für Christian Stampfer und Ernst Nowak im Prototypenzustand befindliche Langstrecken-Honda aus. Einsätze in Imola, Hockenheim, am Ö- und am Salzburgring werden mit dem bereits am Nürburgring getesteten Fahrwerk geplant. Zwei Motoren mit dem 130-PS-Endziel sind in Vorbereitung. Die Firma Erd und Starverkäufer Stampfer erreicht man in der Linzerstraße 24, St. Pölten, Telefon 02742/62 8 82.

Zylinderschleifer sind meist sehr penibel und auf Maßgerechtigkeit bedacht: **Bernd Horner**, seines Zeichens BMW-, Suzuki-



und Kawasaki-Repräsentant in der voraussichtlichen Hauptstadt Niederösterreichs will unter anderem auch auf die Chopper-Fans setzen. In Kürze wird man mehr darüber hören, was er der VS 750 GL-Suzuki alles verpassen will, um sie dem Käuferkreis zu präsentieren. Auskünfte bei Firma Bernd Horner, Rödlgasse 1, 3106 St. Pölten, Telefon 02742/63 275-0.

Eigentlich wollten wir schon seine Privatadresse und Privattelefonnummer der Öffentlichkeit preisgeben. Aber ungestörte Atmosphäre brauchen arbeitende Menschen, um dort so durchdachte Konzepte wie die Drehzahlbegrenzung bis 6000 min<sup>-1</sup> und Nachfahrverbote in Wien für Motorräder auszuheilen. Wiens Bürgermeister **Helmut Zilk** (Professor), Schnittlauch auf allen Suppen des Medienschungels, konnte damit immerhin einen weiteren Auftritt im Österreichbild erheischen. Unter der Telefonnummer 0222/42 800/DW 2120 können Wiens 20.000 Motorradfahrer anfragen, ob er es wirklich ernst meint oder nur die Popularität des Rathausmannes übertreffen möchte. Es meldet sich das Sekretariat und wird Ihre Anfrage bearbeiten. Keine Freundschaft, Genosse Zilk!



Rekordbrecher **Gusti Auinger** wechselte rechtzeitig zu Saisonbeginn die Marke. An seiner neuen revolutionären KTM verzichteten die Mattighofener, um Auingers klassenungewöhnlicher Körpergröße entgegenzuwirken, auf Verkleidung, Tank, Motor und Auspuff. Technisch mutig auch die Rückkehr zur Handschaltung, die extrem kurze Schaltwege erlaubt. „Die Bremsen“, so Auinger, „sind eine Wucht. Viel sensibler als die alten Scheiben.“ Die ersten Trainingsergebnisse auf Auingers Hausstrecke, dem Salzburgring, geben Grund zu Hoffnung. Auinger: „9.12 sind noch nicht das letzte Wort. Wenn wir die etwas härteren Weißwandreifen gegen butterweiche Qualifiers austauschen, sind noch gut 3 Sekunden drinnen.“

Wenn Sie ihren REITWAGEN aus kundiger Hand beziehen wollen, dann eilen Sie zum Schuh-Ski-Haus auf die Donauinsel nebst der Reichsbrücke und bestaunen Sie den **schnellsten Trafikanten Österreichs: Walter Adler**. Seit erstem Mai eröffnet, muß das umfangreiche Sortiment an Motorsport-Schriften nicht extra erwähnt werden. Übrigens: Wer sein Motorrad innerhalb der 20 m-Sicherheitszone rund um die Trafik abstellt, gerät in Gefahr, daß Walter unversehens aufspringt und ein gewaltiges Wheelie über die Reichsbrücke fährt.

# Post

Ich sage ganz offen wie es ist. Ich halte die tollen Journalisten für Leute, die keine Ahnung vom schnellen Motorradfahren haben. Das ärgert mich, wenn man liest, wie schnell und wie gut ein Motorrad gehen soll. Sie dürfen das sicher nicht sagen, weil es gibt zu viele, die viel schneller sind als die ganzen Journalisten.

Außerdem weiß ich, daß die ganzen Schräglagen und Hinterradfotos nur gemacht sind. Wenn man richtig Hinterradfahren will, gibt es vorher viele Stürze. Ich habe in dem Brief ein Foto von mir dazugelegt, damit Sie mich erkennen, wenn wir uns irgendwo sehen. Dann wird nämlich für Sie die Stunde der Wahrheit schlagen.

**Franz Pöltzl, 1220 Wien**

*Oh Gott!*


Nachdem ich in einem italienischen Magazin einen Test über die Suzuki 1100 gelesen habe (Höchstgeschwindigkeit 274 km/h), bin ich besorgt, daß Suzuki bei uns nur gedrosselte Versionen ausliefert. Stimmt das und wie kann man die gedrosselte 1100 auf die originalen 135 PS anheben?

**Peter Plöckinger, 1190 Wien**

*Abgesehen davon, daß in Österreich keine Motorräder mit mehr als 100 PS angeboten werden, dürfen wir Ihnen empfehlen, die Punkte Höchstgeschwindigkeit und Motorleistung direkt mit der Fa. Wöhrer & Co abzuklären. Ein vorausgehendes Gespräch mit einer Reifenfirma und eventuell mit Ihrem Bezirkspolizeikommissariat wird Sie der Wahrheitsfindung näherbringen.*

Sie haben in dem Markencup-Artikel das Feinwuchten des Kurbeltriebes als leistungssteigernde Maßnahme erwähnt. Wo liegen die Vorteile und wieviele PS bringt diese Maßnahme bei einer GPZ 900?

**Rainer Schaden, 1060 Wien**



Wien 8,  
Florianigasse 55

Die neuen  
883'er und 1100'er  
Modelle  
sind eingetroffen!

*Ihre GPZ wird noch im fünften Gang mühelos aufs Hinterrad gehen. Im Ernst: Das Feinwuchten hilft bei hohen Drehzahlen reibungsfördernde Vibrationen zu vermeiden und trägt damit in erster Linie zur Lebensdauer des Motors bei. Der Leistungsgewinn beträgt, abhängig von Motorbauart, Einbauwinkel, Wiegenauigkeit und Prozentsatz der Auswuchtung rund 2-3% der Literleistung bei Unterschied von 0,5 g.*

Ich habe ein Problem. Meine Freundin verdient sehr gut und will sich nun eine FZ 750 kaufen. Sie meint, damit unabhängiger zu sein, obwohl auch alle meine Freunde dagegen sind. Ich selber fahre eine Suzuki GS 500, Baujahr 79 und will auf gar keinen Fall, daß mich meine Freundin verläßt, weder auf der Straße noch sonstwie, denn fahren kann sie sehr gut. Bitte sagt mir, wie ich mich verhalten soll, falls Ihr ähnliche Fälle kennt.

**Klaus Kienast, 4020 Linz**

*Ihr Fall dünkt uns recht aussichtslos. Wie es scheint, müssen Sie sich zwischen Ihrer alten Suzuki und Ihrer Zukunft entscheiden. Wer jetzt eine FZ 750 möchte, will spätestens in fünf Jahren ein Maserati Birturbo Cabriolet, dann bleibt Ihnen nichts anderes übrig, als zu Fuß zu gehen. Fangen Sie nocheinmal von vorne an.*

Zu Ihrem großkotzig genannten „Technikaufsatz“ über Mehrventiler möchte ich Stellung nehmen. Als Laien wirkt er mir sachlich fundiert und hieb- und stichfest, aber was nutzt er mir, was von dem Schamott, für den ich zigtausend Schilling ausgeben, nach der übernächsten Kurve übrigbleibt. Ich orientiere mich nur danach, ob es Tempo bringt oder nicht, Pleuelgegen- drücke und so sind mir egal. Wenn Ihr nicht informativer werdet, werde ich 28 Schilling pro Monat in besser gemachte Magazine anlegen.

**Manfred Hemetsberger, 4840 Vöcklabruck**

*Ihr Interesse besteht natürlich zu Recht und wir können Ihnen nachfühlen. Dennoch: eines unserer Hauptinteressen liegt zum Beispiel darin, ob morgen die Sonne scheint. Daher messen wir also die Sättigung des Abendhimmels mit dem Farbdensitometer und scheuen keine Kosten und Mühen, uns tagtäglich die internationale Wetterkarte in die Redaktion kommen zu lassen. Außerdem glaubt Dipl.-Ing. Edwin Kordik in dieser RW-Ausgabe, daß zwanzig Ventile erst der Anfang zu höherem Glück sind. Es ist immer spannend, wenn wir auf Besseres warten.*

**Hein Gericke**

*Helmstudio*

Unsere  
Spezialisten  
präsentieren:

BMW..CARRERA..GPA..KIWI..KRAUTER..  
MDS..NAVA..NOLAN..PORSCHE..RÖMER..UVEX

1080 Wien, Florianigasse 55

FAHRBERICHT  
YAMAHA 250 TZR

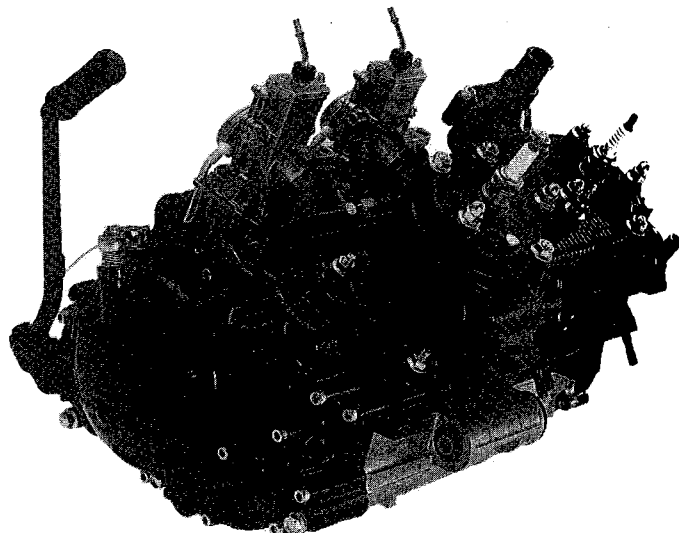
Le  
Petit  
Prix

Ja, das muß es sein, das edle Holz, das in  
den Schlachten großer Preise glänzt und arg  
gehobelt wird.  
Jung zwar und noch ein wenig biegsam, im  
Aussehen aber und in Qualität unverkennbar  
von demselben Quell.

**M**an muß von einer großvolumigen Maschine umsteigen, um den Unterschied zu spüren. Beginnt man gleich mit der Yamaha 250 TZR, kommt einem alles zu leicht, zu spielerisch vor. Kein Wunder, daß 142 kg, verteilt auf supersportliches Handling und rennmäßige Optik, Castrol-geschwängerten Grand-Prix-Duft um unsere Helme wehen läßt. Aber können 250 ccm halten, was die äußere Aufmachung verspricht?

### DER MOTOR: 50 PS bei 142 kg sind ein Wort, an das so manche 750er glauben muß

Natürlich kommt nach den ersten Fahrindrücken ein gewisses Bedürfnis nach 350 ccm oder vielleicht noch ein bißchen mehr auf, die Yamaha-Techniker lassen uns aber auch mit Viertelgläsern nicht darben.



Konstruktiv ähnelt der TZR-Zweitakter zwei gekoppelten 125er-Motocross-Einzylindern. Die Power Valve-Auspuffsteuerung erfolgt allerdings nicht mehr mechanisch, sondern elektronisch. 2 Mikuni-28-mm-Flachschieber-Vergaser befehlen das Gemisch über die sechszüngigen Membranen direkt in das Kurbelgehäuse. Die 7,9 : 1 verdichtenden Konvexbodenkolben werden bei 9.750 min<sup>-1</sup> mit dem größten Mitteldruck belastet, was sich drehmomentbezogen in 3,6 mkg ausdrückt.

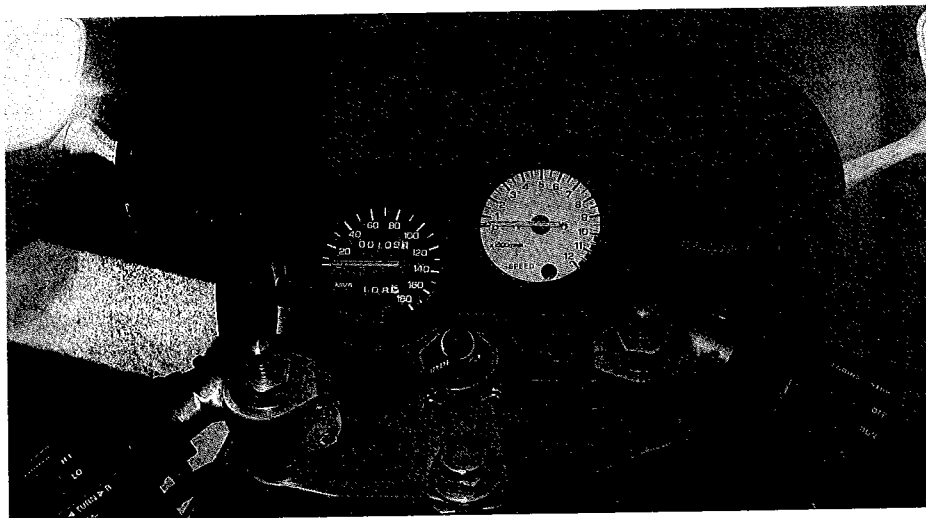
Im Fahrbetrieb lassen sich erste Lebenszeichen bereits bei 6.500 min<sup>-1</sup> orten, über 9.500 min<sup>-1</sup> befindet sich der Nachfolger von Isaac Newton's Maßeinheit bereits auf zügiger Talfahrt. Hält man die Drehzahl ständig über 6.500 min<sup>-1</sup>, was mit dem gut abgestuf-

ten und leicht zu schaltenden 6-Gang-Getriebe ohne Probleme möglich ist, so stellt sich unbändiger Vorwärtsdrang ein. Verantwortlich dafür ist der steile Anstieg der Leistungskurve ab rund 6.000 min<sup>-1</sup>, oder, auf gut Deutsch, die Gier des Motors nach höheren Drehzahlen. Die Leistungsentfaltung ist ein Erlebnis, das uns die Viertakter ein wenig alt und langweilig erscheinen läßt, sozusagen der Pfeffer am Butterbrot des entschlossenen Gasgriffdrehers.

Auslaßseitig sorgt das von der RD 350 bekannte Power Valve System für zügigen und dosierten Abtransport der verbrannten Gase. Die drehmomentsteigernde Funktion dieser von Yamaha patentierten Erfindung dürfte in Zweitakt-Kreisen inzwischen hinlänglich bekannt sein. Optimal an den schmalen Rahmen angepaßt sind die in voluminöse Endschalldämpfer mündenden Auspuffrohre, die sich auch optisch gut in das Gesamtbild der TZR einfügen.

### DAS FAHRWERK: Touren-Köche verderben den Brei

Vom Aufbau her erinnert das Fahrwerk der TZR an die Langstrecken-750er. Vierkantrrohr-Alu-Deltaboxrahmen mit Monocross-Federbein sowie luftunterstützte 39-mm-Telegabel sind Attribute, die bandscheibenmordenden Fahrkontakt erwarten lassen. Bei ersten Fahrindrücken kommt jedoch der Verdacht auf, daß sich in die Yamaha-Sportabteilung ein an der Abstimmung der TR 1 beteiligter Techniker eingeschlichen hat. Die Grundabstimmung ist zu weich. Natürlich nicht zu weich für den Alltagsbetrieb, aber bei einem Motortrad, von dem man kompromißlose Sportlichkeit erwartet, sind komfortabel abgestimmte Feder- und Dämpfungselemente fehl am Platze. Das gilt vor allem für die Telegabel, die bei harten Bremsmanövern tiefe Verbeugungen macht und auch auf Bodenebenenheiten bei zügiger Kurvenfahrt leichte Unruhe ins Fahrwerk bringt. Der Bereich zwischen sicherem Fahrgefühl und unangenehmen Fahrwerksreaktionen ist relativ eng angesiedelt und die sportlichen Anlagen der Maschine führen den Fahrer ungewollt in Regionen, die kleine Unsicherheiten nicht mehr ohne weiteres verzeihen. Subjektiv kommt man sich auf der TZR nie zu schnell vor. Erst Vergleiche mit „normalgewichtigen“ Motorrädern zeigen die Möglichkeiten des agilen Zweitakters auf. Beim Anbremsen bleibt das Fahrwerk bis auf das Eintauchen der Gabel unbeirrbar stabil und erleichtert exaktes Einfahren in Biegungen. In kurzen Wechselkurven genügt ein leichter Ruck am Lenker, um den Richtungswechsel einzuleiten, auch bei heftigem Fahrwerken und Gewichtsverlagern zeigt das Fahrwerk keine Un-



Photos: B. Bloc

