

PS

**Die
Motorrad
Zeitung**

Nr. 5/Mai 1981 DM 3,50

E 3496 E

Belgien sfr. 67,-; Dänemark dkr. 13,50; Finnland Fmk. 8,80; Griechenland Dr. 110,-; Italien Lit. 1900; Jugoslawien Din. 74,-; Luxemburg Lfr. 62,-; Niederlande fl. 4,30; Norwegen nkr. 12,25 (incl. moms); Österreich GS 28,- (incl. MwSt.); Portugal Esc. 120,-; Schweiz sfr. 3,80; Spanien Ptas. 165,-
Printed in Germany

Spezialität für 25000 Mark

Bimota - Kawa KB 2

Neue Vierzylinder mit 41 PS

Suzuki GSX 400 F

Neu mit 600 cm³ und 58 PS

Ducati Pantah 600 L

est

Honda CM 400 T



Zwei 100 PS - Vierzylinder
im Vergleichstest

Kawasaki Z 1100 GP kontra Suzuki GSX 1100

Sind die Superbikes wirklich super ?

**16 Seiten
Sport-Extra**

Fahrbericht Bimota-Kawasaki KB 2

bei macht das Hinterrad einen Federweg von doppelter Länge: 150 mm.

Die Telegabel mit 115 mm Federweg stammt von Altmeister Ceriani, der in einer kleinen Werkstatt wieder angefangen hat, neue und kluge Ideen zu verwirklichen. Die Gabelstandrohre liegen di-

rekt neben der Lenkachse, die Gabelbrücken sind also fast gerade. Und damit der Lenkwinkel zum Nachlauf passend wird, stehen die Standrohre um vier Grad flacher als der Lenkkopf.

Wer sich übrigens wundert, warum die Rahmenrohre vorn erstmal außen an den Gabelrohren vorbeiziehen, kommt schnell auf den Grund dafür. Wenn die Rohre vom Lenkkopf direkt nach hinten zum breiten Schwingenlager laufen, behindern sie den Lenkeinschlag. Und warum Rohre für die Gabel einbeulen und schwächen (wie's bei der Bimota KB 1 nötig war), wenn sich eine elegantere Lösung anbietet?

Tricks finden sich an der KB 2 überall. So sind die Festsattelbremsen mit seitlich verschiebbar gelagerten Bremsscheiben versehen. Da stellt sich die Scheibe sehr genau zwischen die beiden Beläge ein, die dadurch immer mit voller Fläche zum Tragen kommen.

Leichtbau durch hochfeste Rohre

Daß die Rahmenrohre der KB 2 aus hochfestem, schutzgasgeschweißtem Chrom-Molybdän-Stahl bestehen, zeigt die Verwandtschaft zum Rennsport. Damit läßt sich eine Menge Gewicht sparen, denn die Rohre brauchen wegen der hohen Festigkeit des Materials nur Wandstärken von einem Millimeter bei 22 und 16 mm Durchmesser.

Rundherum zeigt der neue Rahmen der KB 2 eigentlich nichts weiter als die konsequente Nutzung vieler technischer Tricks, die schon länger bekannt sind, aber kaum je an einer Maschine gemeinsam angewendet wurden. Diese Raffinesse macht sie technisch reizvoll.

Lohnt sich der Spaß nun für satte 25 000 Mark? Wer sich das optimale Fahrwerk für diesen Motor gönnen will und leisten kann, gibt sein Geld hier nicht vergebens aus. Es war schon immer teuer, das Beste zu erwerben.

W. Bernhardt/H.-J. Mai



Aerodynamisch gut: Rennverkleidung unten geschlossen, Michelin-Niederquerschnittsreifen



Alu-Scheibe: schwimmend gelagert



Zentralfederbein: mit Hebelmechanik



Gitterrohrrahmen: umschließt Gabel und Lenkkopf, Ceriani-Gabel mit verstellbarer Dämpfung

Fotos: Herzog (2), Mai (3)

Neues Pferdchen

Fahrbericht Kreidler-Enduro Mustang 80

Am Styling des Straßenmodells Florett 80 wurde noch gefeilt, als PS die Enduro-Version Mustang zum Proberitt bekam. Die Mustang-Serie beginnt im Mai, Florett-Interessenten müssen bis Mitte Juni warten

Beim Mustang-Mokick wurde der liegende Zylinder etwas angehoben. Beim 80er dagegen steht der Topf wie bei der Konkurrenz: Neuer Motor in neuem Rahmen, Doppelrohrschleife, Einrohr-Rückgrat.

Neu ist auch die Telegabel. Die Achse sitzt nicht mehr vor den Gabelbeinen – das stammte noch von der alten Kreidler-Kurzholmgabel, die unter dem Lenkkopf ansetzte. Vorteile gegenüber dem 50er Kleinkraft: mehr Lenkeinschlag und Federweg (125 statt 106 mm). Die Hinterschwing mit Vierkantprofil hat Nadellager statt Kunststoffbuchsen, dreifach verstellbare Federbeine.

Reifen vorn 2,50-19, hinten 3,00-17, hochgesetzte Kunststoffkotflügel, hoher 11,3 Liter-Tank über dem schwarzen Auspuff-Ofenrohr, auf dem Tank ein Klappdeckel mit Schloß (Sicherung für Tank, Werkzeug und zwei Helmhaken). Praktisch ist der Gepäckträger, an den Griffen kann man die 100 kg-Maschine gut anpacken.

An Rahmenauslegern sitzen die Sozius-Fußrasten, hochklappbar wie die Fahrerrasten. Der Mittelständer hebt



Neuer Motor in neuem Rahmen: Mustang 80 sieht gut aus



Werkzeug-, Tank- und Helmsicherung: Deckel mit Schloß



Gute Armaturen: Qualität soll den Preis rechtfertigen

Fotos: Simsa

hoch aus und beeinträchtigt nicht die Bodenfreiheit (zirka 250 mm). Die Sitzhöhe ist mit 780 mm nicht zu groß für kleine Fahrer auf der Straße, gut fürs Gelände. Lenkerbreite 750 mm, Banklänge 600 mm, Integralbank wasserfest ausgeschäumt.

Übliches Enduro-Ärgnis: Die kleine Sternpol-Wechselstrommaschine bringt nur sechs Volt für 35 Watt-Scheinwerfer und Blinker; kontaktlose Hochspannungskondensatorzündung, alles von Motoplat. Nickelbatterie für Horn, Rückleuchte und Cockpitbeleuchtung.

Der Kaltstart klappt schon auf sanften Kick, der Leerlauf tut's perfekt – alle Achtung. Leistung 6,3 kW (8,5 PS) bei den erlaubten 6000/min, höchstes Drehmoment 9,8 Nm bei 5500 bis 6000/min. Das ist Leistungs-Oberklasse, deutsche Stärke gegenüber den Japanern. 80 km/h werden auf weniger als 500 Metern erreicht, 70 km/h in etwa 12 Sekunden.

Laufruhe und Lärm möchten wir am Prototyp noch nicht beanstanden, aber anscheinend wird der neue Motor nicht so vibrationsfrei laufen wie wir es von Kreidlers liegendem Zylinder gewohnt waren. Das bewährte Fünfgang-Klauengertriebe enttäuschte diesmal durch lange Schaltwege, die Stufung der fünf Gänge ist zufriedenstellend. Trommelbremsen vorn 160 mm, hinten 120 mm – bis zur Serie müssen sie noch etwas griffiger werden.

4300 Mark sind viel Geld. Kreidler will durch Leistung und Qualität überzeugen.

Paul Simsa