

PS

Das
Sport-Moto
Magazin

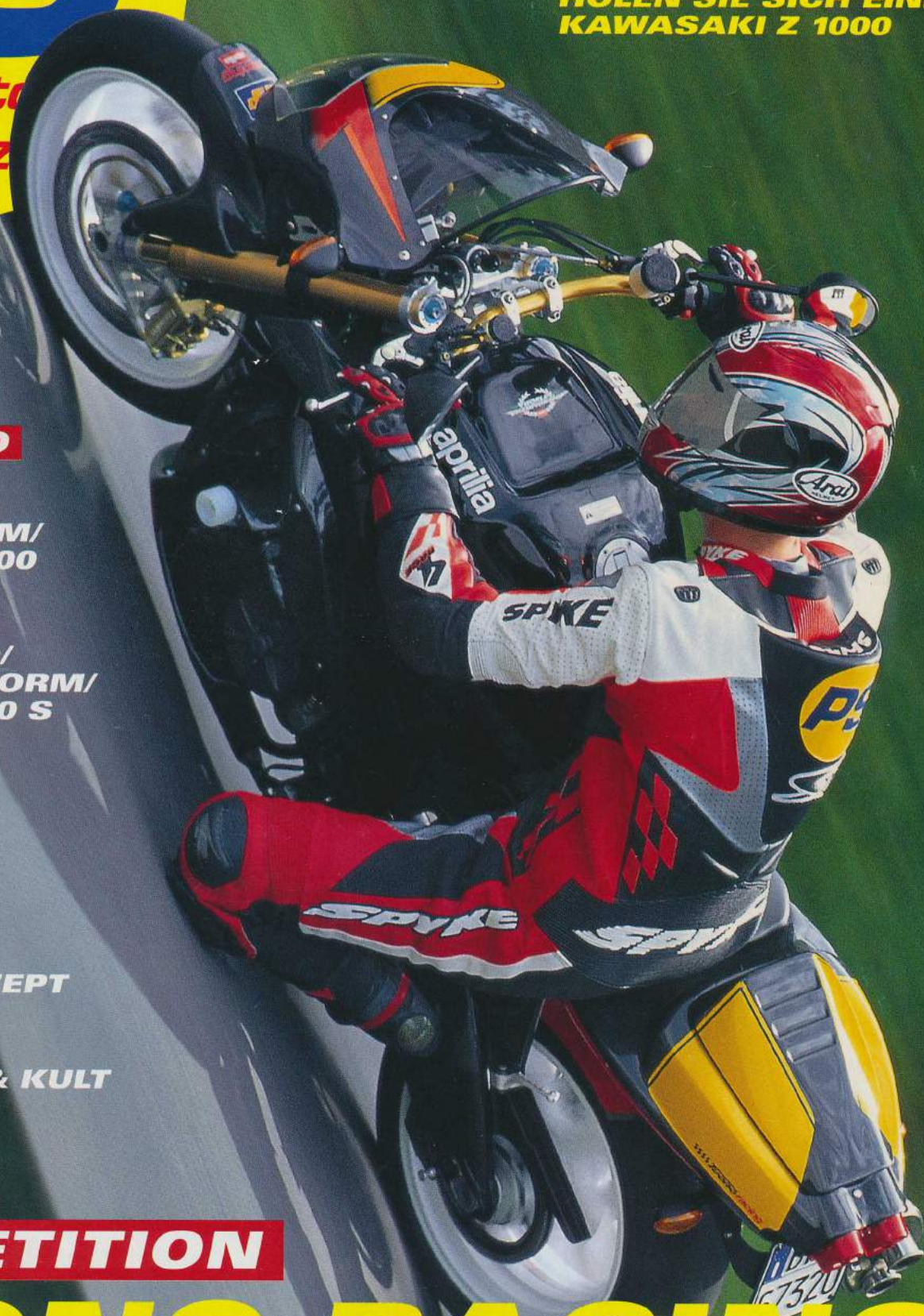
Deutschland € 3,30
Nr. 7/Juli 2003

Österreich € 3,70; Schweiz sfr 6,50;

Spanien € 4,40; Finnland € 5,20; BeNeLux € 3,90;
Italien € 4,40; Griechenland € 4,60; E 3496 E



GEWINNSPIEL
HOLEN SIE SICH EINE
KAWASAKI Z 1000



SUPERMOTO

MZ 125 SM/
KTM 200 SX/
KTM 640 LC4 SM/
YAMAHA WR 500

CONTEST I

APRILIA FALCO/
HONDA FIRESTORM/
SUZUKI SV 1000 S

CONTEST II

KAWASAKI
ZX-6R/
TRIUMPH
DAYTONA 600

TECHNIK

MOTOGP-KONZEPT

SPORT

NEWS, FACTS & KULT

COMPETITION

TUONO RACING

MONSTER S4R/KAWASAKI Z 1000

PS-SUPERSHOT 3

SZENE

Fahrbericht **Beta Alp 4.0**,
Alan Cathcart exklusiv,
Kevin-Schwantz-School in
Deutschland, News, Am Gas **8**

TEST

Vergleichstest
Aprilia RSV Mille Tuono
Racing, Ducati Monster S4R,
Kawasaki Z 1000 **12**

Vergleichstest
Kawasaki ZX-6R,
Triumph Daytona 600 **26**

Vergleichstest
Aprilia SL 1000 Falco,
Honda VTR 1000 F Firestorm,
Suzuki SV 1000 S **34**

Vergleichstest
Supermoto-Bikes MZ 125 SM,
KTM 200 SX/SM, KTM 640 LC4 SM,
Yamaha WR 500 **44**

TECHNIK

MotoGP-Motorenprojekt **82**

EDELBIKE

NCR-Ducati 1000 NE **86**

SERVICE

Parts & products **90**

SPORT

Reportage
Straßenrennen in Horice/CZ **92**

Reportage
IDM Hockenheim **96**

Tiefenfoto: Bliski; Fotos: Bliski (1), Jahn (2), Künstle (3)



44

Aus der Drift-Küche: Steilste Wheelies und extremste Driftwinkel erleben wir mit vier Supermotos, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten.

VERGLEICHSTEST

QUERSPITZE



EINSTEIGER-SUPERMOTOS

Supermoto fängt nicht erst mit Edelgeräten wie der Husqvarna Nox oder der KTM Factory Replica an. Das untere Ende der Preisskala hält auch Spaß bereit: für Anfänger, Straßenfahrer, Rennfahrer oder für Sparfüchse. Da ist für jeden etwas dabei, für Faule sogar E-Starter.

*Text: Arne Beilich,
Fotos: Gargolov, Künstle (1)*





▶ Supermoto? Spaß pur! Quietschende Reifen, driftende Einzylinder und das Race-Feeling bringen das Adrenalin im Körper zum Kochen. Warum nicht einmal selbst ausprobieren? Die Geschwindigkeiten auf den Kartstrecken sind relativ niedrig und der Pilot kommt mit rund 100 PS weniger als bei einer Straßensportmaschine aus. Umso frecher geht man mit dem Gerät um, die Limits zu erfahren fällt leichter. Und wenn es rutscht? Aufheben, Kratzer anschauen, weiterfahren. Einen vollverkleideten Reihenvierzylinder dagegen würde man schweren Herzens zusammenfegen und anschließend bitterlich über die kunstvoll gefalteten 12 000 Euro weinen.

Zugegeben: Nicht alles ist eitel Sonnenschein für Amateur-Drifter. Die Super motos, die richtig Spaß bringen, kosten entweder richtig Kohle, gibt es mit Nummernschild nur als zugestopfte Drosselversion oder fahren mit Leistung und einem derart offenen Auspuff durch die Gegend, dass der Oberkriminalrat seinen Zollstock bis zum Auslassventil schieben könnte – dann ist auch erstmal Ende mit Spaß. Also muss entweder ein Transportmittel her, oder die Maschine muss auch als legale Straßenversion Laune machen können.



BREMSDRIFT

▶ „Die große Hürde besteht darin, dass man später als spät bremsen muss“, schmunzelt PS-Fahrer Peter Öttl. „Dann schnell die Gänge sortieren, mit leichtem Einsatz der Hinterradbremse den Drift einleiten, ihn dann aber mit schleifender Kupplung kontrollieren.“ Der Tipp von Jo Bauer: „Am besten auf einem Parkplatz üben. Wenn das Heck schwänzelt, sachte einbiegen und mit zunehmender Schräglage den Driftwinkel bestimmen.“

DER EINSTEIGER

Wie wäre es mit einer MZ 125 SM? Für rund 4000 Euro bietet sie eine Menge Motorrad. Fünfzehn PS liefert ihr Viertelliter-Einzyylinder. Okay, der Vierventiler reißt natürlich keine Bäume aus, und Powerdrifts schafft nicht mal ein Profi, doch dafür dreht das Motörchen munter bis zum Drehzahlbegrenzer. In der Stadt geht es flott voran, selten kommt das Gefühl auf, untermotorisiert zu sein. Auf der Landstraße hingegen dürfte es gerne ein bisschen mehr sein. Zum Glück sind wir schon über 18 Jahre

und dürfen die MZ ohne die 80 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung fahren, offen läuft sie stolze 108 km/h.

Auf der Kartbahn wuselt die MZ 125 SM dann endlich unter ihresgleichen. Auf einer winkligen, eher langsamen Strecke, wie zum Beispiel unserer Test-Kartbahn in Walldorf, gibt die Emme eine prima Figur ab. Speed zählt nur auf der einzigen langen Geraden, ansonsten windet sich Kurve an Kurve.

Dort zeigt die 125er, wie locker 128 Kilogramm um die Ecken fetzen können. Denn wenn man der MZ etwas nicht anlasten kann, dann

träges Handling. Eher schon umgekehrt, der mit 73 Millimetern ultrakurze Nachlauf und der Lenkkopfwinkel von 64,5 Grad bescheren der Streetmoto ein kippeliges Lenkgefühl in Schräglage.

Doch nach etwas Gewöhnung lässt sich damit leben, der Spaß überwiegt. Etwa, wenn die Rasten das erste Mal kontrolliert über den Asphalt klirren. Dazu bedarf es ordentlicher, aber auch für engagierte Amateur-Racer erreichbarer Schräglage. Und wenn auch am Abend nicht der Hinterreifen in Fetzen hängt, dann doch wenigstens die Rasten.



SITZPOSITION

▶ „Generell muss viel Gewicht aufs Vorderrad, also nach vorne rutschen. Hanging-off oder Drücken bringt keine Unterschiede in der Rundenzeit, doch beim Drücken hat der Fahrer mehr Kontrolle über das Motorrad, wenn der Vorderreifen nicht mehr gript“, weiß Peter. „Deswegen sollte auch das kurveninnere Bein zum Abstützen bereit über dem Asphalt schweben. Jedes Rennen rette ich mich so mehrmals vor dem Abflug“, erzählt Jo.



POWERDRIFT

► „Für gutes Balancegefühl übt man am besten auf Schotter. Dort sind Fehler nicht so schmerzhaft wie auf Asphalt“ grinst Jo Bauer. „Auf der Strecke muss die Dämpfung am Federbein zu sein, damit Highsider nicht so tückisch ausfallen. In einer langen, gleichmäßigen Kurve drückt man die Maschine extrem in Schräglage und erfühlt mit stetigem Gasaufziehen die Rutschgrenze. Kurveninneren Fuß raus zum Abstützen!“

Den Speed der Emme hat die Stahlflex-Bremse locker im Griff. Das Fahrwerk könnte allerdings straffer sein, doch seien wir ehrlich zu uns selbst: Die 125er-Streetmoto-Zielgruppe dürfte etliche Kilo und Lenze weniger als wir haben. Dennoch stattet MZ die Cup-Maschine (s. Kasten S. 52) mit einem einstellbaren Wilbers-Federbein und härteren Gabelfedern aus, vielleicht brauchen wir doch keine Diät.

DAS RENNGERÄT

Eine Diät hatte die 200 SX aus dem Redbull-KTM-Supersmoto-Cup nie nötig. Bei 104 Kilo-

gramm fahrfertig und gemessenen 42 PS bleiben keine Fragen offen. Höchstens der Mund des Fahrers, denn die 200 SX geht wie die Hölle: vorwärts und aufwärts.

Die Power kommt dank Racing-Auspuffbirne und mehrstufiger Auslass-Steuerung über den gesamten Drehzahlbereich gut kontrollierbar, aber erbarmungslos. Ruck, zuck ist die Kurve da; schneller, als dem Piloten lieb ist. Dann bloß nur mit einem Finger zart die Bremse streicheln, die genau so gut funktioniert wie der Motor, nur eben umgekehrt.

Scharfe Bremsbeläge gepaart mit dem Fliegengewicht der 200er SX sorgen für ordentlich

Druck auf dem Vorderrad. Gut, dass es den Lenker mit konischem Rohr dabei kaum verbiegt, genauso wenig wie die Gabel oder Sonstiges an der KTM. Denn bei dem, was die SX auf Motocross-Pisten aushalten muss, hat sie für das wilde Treiben auf der Kartbahn nur ein müdes Gähnen übrig.

Dorthin hat sie der Redbull-KTM-Supersmoto-Cup gebracht, der auf 200 SX mit 17-Zoll-Rädern ausgetragen wird. Die Teilnahme ist mit 8500 Euro nicht ganz billig, doch dafür wird viel geboten (s. Kasten S. 52). Zum Rennen bringt KTM zum Beispiel eigene, werksseitig vorbereitete Maschinen mit, die für jede Veranstaltung neu



► PS-Fahrer Peter Öttl: Ex-125er-GP-Pilot, treibt nun als Supersmoto-Teammanager KTM zum Erfolg und entwickelt nebenbei orange Motorräder. Außerdem im BMW-Boxercup unterwegs und unheilbar Motorradbegeistert.



den Piloten zugelost werden. Zum Trainieren hat jeder Pilot seine eigene Maschine, mangels Straßenzulassung braucht man natürlich eine Transportmöglichkeit für den Renner.

Doch einmal an der Kartstrecke angekommen, gibt es keine Hürden mehr. Choke gezogen, kurz gekickt und schon plärrt die SX auf und davon. Einmal an die Power von Bremsen und Motor gewöhnt, hört der Spaß nicht mehr auf. Flink, aber stabil flitzt der orange Renner durchs Kurvengeschlängel. Nicht auszudenken, was man mit der KTM 200 SX auf der Hausstrecke im Schwarzwald anstellen könnte! Auf der Rennpiste jedenfalls macht sie auch Jo





**DER EINSTEIGER
MZ 125 SM**



**DAS RENNGERÄT
KTM 200 SX**

Bauer riesig Laune: „Die Reifen haben zwar nur einen schmalen Grenzbereich, doch insgesamt ist der Spaß-Faktor mega-hoch!“

DIE ALTERNATIVE

Dass so ein neuer High-Tech-Brenner Spaß bereitet, bezweifelt niemand. Doch muss es gleich ein neues Motorrad sein? Wie wäre es mit einem gebrauchten Crosser, den man sich zur Supermoto umbaut?

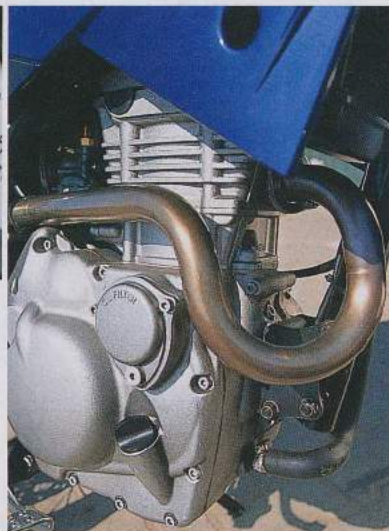
PS-Schrauber Mike Funke nennt so ein Teil sein Eigen. Auf etwa 3000 Euro schätzt er den

Wert seiner 1992er Yamaha WR 500. Wer Mike kennt dem, ist klar, dass als Spaßmobil eine 500er aus dem Horrorbuch des Zweitakt-Motorenbaus gerade reicht: 487 luftgekühlte Kubikzentimeter Hubraum, keine Auslass-Steuerung, keine kunstvoll gestaltete Auspuffbirne. Mit fast 55 PS ist ordentlich Druck im Kessel, und glücklicherweise setzt die Leistung nicht so schlagartig ein, wie uns die Atompilz-Leistungskurve auf Seite 54 glauben machen will.

Um jederzeit Herr der Lage zu bleiben, montierte Mike vorne zwei Brems Scheiben und die Sechskolben-Sättel der Yamaha YZF 750 R.



Die MZ 125 Streetmoto sieht sehr erwachsen aus, das Styling gefällt. Zwar kommt die Emme ohne einen High-Tech-Tacho à la KTM 640 aus, aber bei der Auspuffanlage darf es immerhin Edelstahl sein.



KTM 200 SX: ein Crosser mit 17-Zoll-Rädern. Überflüssiges sucht man vergebens, alles macht einen edlen Eindruck. Was überlaufen kann, sammelt sich im Auffangbehälter nahe der Schwinge.





**DIE ALTERNATIVE
YAMAHA WR 500**



**DER ALLESKÖNNER
KTM 640 LC4 SM**



Ein wenig handwerkliches Geschick war gefragt, um den rechten Gabelfuß mit einer Bremszangen-Aufnahme auszustatten. Die Gussfelgen stammen von Suzuki und Dymag, wobei Mike die hintere bei Deget auf fünf Zoll verbreitern ließ, um Reifen bis zu 170 Millimeter Breite fahren zu können. Für den Einsatz auf der Kartstrecke steht die WR 500 auf Regenreifen. Wo sich Zweitakter quasi aus dem Handgelenk ankickern lassen, flößt die Yamaha mit Widerstand durch Kompression ersten Respekt ein. Der bewahrt den Piloten auch davor, auf den ersten Runden mutiger zu werden, als gesund ist.

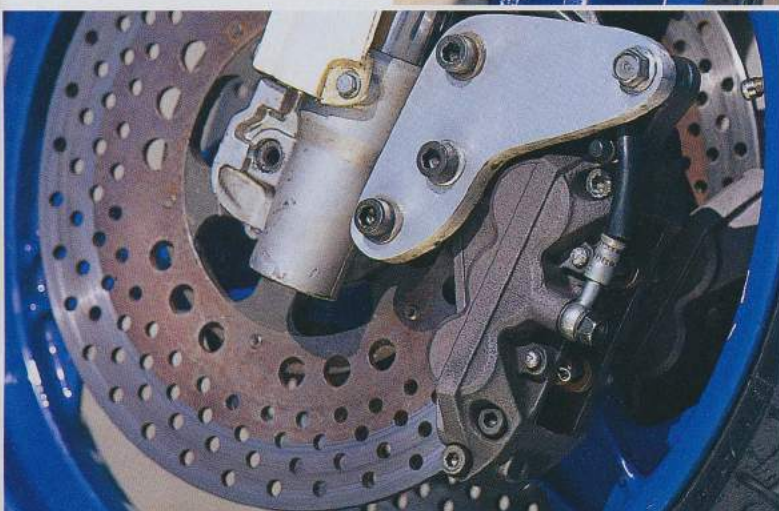
Für Rennstrecken wie Hockenheim auf etwa 180 km/h Höchstgeschwindigkeit über setzt, braucht der Amateur auf der Yamaha in Walldorf lediglich die ersten beiden Gangstufen. Außerdem liefert der luftgekühlte Zweitakt-Motor schon früh gut nutzbares Drehmoment. Jo Bauer legt noch einen Gang nach und zeigt sich durchaus beeindruckt: „Nichts für Unkonzentrierte: Der Grenzbereich ist sehr schmal und der Motor reißt mit jeder Zündung gewaltig an. Aber das Monster zu bändigen macht echt Spaß, und Mike hat das Fahrwerk sauber abgestimmt.“



Mike Funkes Geheimwaffe: Yamaha WR 500 Supermoto. Nix Auslass-Steuerung, nix Auspuffbirne. 54 luftgekühlte Zweitakt-PS, die den Rauchmelder in der Tiefgarage im roten Bereich schreien lassen.



Alles TÜV und trotzdem leise und kräftig. Ein bisschen leichter könnte die 640er sein, aber immerhin hat sie einen E-Starter. Den bekannten Einzylinder krönt der neue „High Flow“-Zylinderkopf.





DER ALLESKÖNNER

Weniger Herausforderungen und früheren Spaß liefert ein großer Viertakter wie die KTM 640 LC4. Sie bietet derzeit den besten käuflichen Kompromiss zwischen Straßenzulassung und Rennstrecke. Klar, 155 Kilogramm fahrfertig bedeuten auf der Rennstrecke Arbeit, aber immerhin kommt der KTM-640-Fahrer ohne Transporter oder Anhänger dorthin. Nach dem Job noch schnell zwei actionreiche Stunden auf der Kartbahn verbringen? Kein Problem: hinfahren, im Kreis fahren, nach Hause fahren.

In der Stadt ist die 640 Supermoto sowieso erste Wahl, auf der Landstrasse fühlt sie sich pudelwohl, und wenn es sein muss, rennt sie auch mit 180 Sachen über die Autobahn.

So schnell schafft sie es in Walldorf natürlich nicht, doch gerade Normalfahrer kommen auf dem Kurs schnell in Fahrt. Das vergleichsweise hohe Gewicht gleichen das straffe und gut ausbalancierte Fahrwerk, die üppige, aber leicht kontrollierbare Power und gute Bremsen mehr als aus. Neutral geht sie in Schräglage, kündigt transparent die Haftgrenze an. Jetzt den fein dosierbaren Vergaser aufziehen und

Herr über Drift oder Highsider sein (oder auch nicht)! Die 640er schafft Vertrauen, das ist das Wichtigste. Keine Zicken, kein Stress und wenn sie mal da liegt, geht nicht viel kaputt: aufheben, E-starten, weiterfahren. KTM weiß natürlich um die vielen Vorteile seiner 640 LC4 Supermoto, deshalb lassen sich die Österreicher den Spaß mit mindestens 8040 Euro teuer bezahlen. Eine Menge Holz für einen Einzylinder. Aber nicht vergessen: Der Anhänger kann dafür beim Händler stehen bleiben.

Doch egal, ob per Anhänger oder per Achse: Drehen Sie mal ein paar Runden mit

RED BULL-KTM-SUPERMOTO-CUP

► 2003 findet erstmals der Red-Bull-KTM-Supermoto-Cup in Deutschland statt. Acht Rennen mit je zwei Wertungsläufen starten im Vorprogramm der offiziellen Supermoto-DM-Rennen. 30 Piloten zwischen 15 und 21 Jahren kämpfen um Preisgelder und vor allem um Platzierungen, um die Talentscouts zu beeindrucken. Gestartet wird auf werksvorbereiteten SX 200 mit 17-Zoll-Rädern. Trainiert wird mit der eigenen SX 200, die ebenso zum 8500 Euro teuren Cup-Paket gehört, wie eigene 17-Zoll-Räder, alle Nenngelder, komplette Motocross- und Supermoto-Fahrerausrüstung, Catering und technische Unterstützung vor Ort.



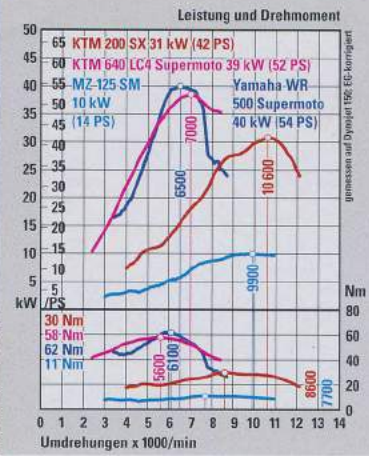
MZ YOUNGSTER CUP

► MZ macht den Einstieg in den Rennsport mit dem Youngster-Cup interessant. Für 3128 Euro gibt es eine nagelneue MZ 125 SM in Cupversion, inklusive Nenngeld, Bekleidungsset und einem Einführungslehrgang. Teilnehmen dürfen Nachwuchsfahrer zwischen 12 und 18 Jahren. Die Rennen finden wie der Red-Bull-KTM-Cup im Vorprogramm der Supermoto-DM-Läufe statt, also vor begeistertem Publikum. Die Cup-MZ kommt rennfertig, d. h. ohne Lampen und Blinker, aber mit Startnummerntafel, strafferen Gabelfedern, Wilbers-Federbein, Sebring-Rennauspuff, Handprotektoren, etc. Bei Bedarf kann die Emme auch straßenzulassungsfähig umgerüstet werden.





Rauchalarm! Welche wie viel Qualm hat, steht rechts im Diagramm. Zum unanständigen Reifenabblackeln reicht es bei allen vier.



DATEN	KTM 200 SX	KTM 640 LC4 SUPERMOTO	MZ 125 STREETMOTO	YAMAHA WR 500 SUPERMOTO
MOTOR				
Bauart/Zylinderzahl	Zweitakt/1	Viertakt/1	Viertakt/1	Zweitakt/1
Leistung, Werksangabe	33 kW (45 PS) bei 10500/min	40 kW (54 PS) bei 7000/min	11 kW (15 PS) bei 9000/min	k. A.
Drehmoment, Werksangabe	k. A.	55 Nm bei 5500/min	11,7 Nm bei 8000/min	k. A.
Bohrung/Hub	64,0/60,0 mm	101,0/78,0 mm	60,0/44,0 mm	87,0/82,0 mm
Hubraum	193 cm ³	625 cm ³	124 cm ³	487 cm ³
Verdichtung	k. A.	11,5:1	11,2:1	6,9:1
Ventile pro Zylinder	—	4	4	—
GEMISCHBILDUNG				
Bauart	Flachschiebervergaser	Gleichdruckvergaser	Gleichdruckvergaser	Rundschiebervergaser
Ø Drosselklappe	39 mm	40 mm	24 mm	38 mm
KRAFTÜBERTRAGUNG				
Kupplung/Betätigung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung/hydraulisch	Mehrscheiben-Ölbadkupplung/hydraulisch	Mehrscheiben-Ölbadkupplung/mechanisch	Mehrscheiben-Ölbadkupplung/mechanisch
Sekundär-Übersetzung	Kette, 14 zu 40	Kette, 17 zu 42	Kette, 16 zu 49	Kette, 17 zu 38
km/h pro Gang bei Höchst Drehzahl	64/79/96/116/133/138	61/95/131/161/187	35/54/72/89/106/124	82/106/130/158/190
FAHRWERK				
Rahmenbauart	Stahlrohr-Einschleifenrahmen	Stahlrohr-Einschleifenrahmen	Stahlrohr-Einschleifenrahmen	Stahlrohr-Einschleifenrahmen
Lenkkopfwinkel	63 Grad	63 Grad	64,5 Grad	62,5 Grad
Nachlauf	116 mm	99 mm	73 mm	128 mm
Radstand	1461 mm	1510 mm	1440 mm	1505 mm
Ø Gabelinnenrohr	48 mm	48 mm	40 mm	43 mm
Federweg v./h.	300/335 mm	265/310 mm	220/220 mm	300/310 mm
Einstellbar vorn*	N/V/D/Z	N-/D/Z	N/-/-/-	N/-/D/Z
Einstellbar hinten*	-N/D/Z	-N/D/Z	N/-/-/-	-N/D/Z
RÄDER UND BREMSEN				
Räder	Drahtspeichen-Leichtmetallräder	Drahtspeichen-Leichtmetallräder	Drahtspeichen-Leichtmetallräder	Leichtmetall-Gussräder
Felgenreiße v./h.	2,50 x 17"/3,50 x 17"	3,50 x 17"/5,00 x 17"	3,00 x 17"/3,50 x 17"	3,50 x 17"/5,00 x 17"
Serienbereifung	Dunlop Arrowmax	Pirelli MT 60 RS Corsa	Heidenau K66	Pirelli Dragon Rain/Dunlop KR 244
Größe vorn	110/70-17	120/70 ZR 17	110/70-17	120/70 R 17
Größe hinten	130/70-17	160/60 ZR 17	130/70-17	3,25/5,90 R 17
Bremse vorn	Einzel Scheibe, Zweikolben-Schwimmsattel	Einzel Scheibe, Vierkolben-Festsattel	Einzel Scheibe, Zweikolben-Schwimmsattel	Doppelscheibe, Sechskolben-Festsattel
Bremse hinten	Einzel Scheibe, Einkolben-Schwimmsattel	Einzel Scheibe, Einkolben-Schwimmsattel	Einzel Scheibe, Zweikolben-Schwimmsattel	Einzel Scheibe, Einkolben-Schwimmsattel
Ø Scheibe v./h.	260/220 mm	320/220 mm	280/220 mm	296/225 mm
ABMESSUNGEN				
Länge/Breite/Höhe	2050/880/1200 mm	2220/880/1390 mm	2070/940/1300 mm	2110/800/1200 mm
Sitz-/Lenkerhöhe	895/1160 mm	910/1130 mm	820/1040 mm	880/1090 mm
Lenkerbreite	810 mm	800 mm	770 mm	710 mm
Ergonomie** BL/BR/RL	425/510/855 mm	545/530/880 mm	520/495/835 mm	385/530/840 mm
GEWICHTE/FÜLLMENGEN				
Fahrfertig, vollgetankt	104 kg	155 kg	128,5 kg	124 kg
Radlast vorn/hinten	50,0/50,0 %	47,7/52,3 %	45,9/54,1 %	52,4/47,6 %
Zuladung	k. A.	195 kg	191,5 kg	k. A.
Tankinhalt/Reserve	7,5/- Liter Super, 1:50	12/2,5 Liter Super	12,5/3,6 Liter Super	13/2 Liter Super, 1:30
MESSWERTE				
Max. Hinterradleistung im letzten Gang	29,5 kW (40 PS) bei 121 km/h	35 kW (48 PS) bei 154 km/h	8,8 kW (12 PS) bei 113 km/h	39 kW (53 PS) bei 142 km/h
Testverbrauch	Nicht gemessen***	6,1 Liter/100 km	3,5 Liter/100 km	Nicht gemessen***
Theoretische Reichweite	Nicht gemessen***	197 km	357 km	Nicht gemessen***
TESTMASCHINENPREIS	8500 Euro	8040 Euro	3990 Euro	ca. 3000 Euro
GRUNDPREIS (inkl. Nebenkosten)	8500 Euro	8240 Euro	3990 Euro	ca. 3000 Euro

*Einstellbar: N: Niveau, V: Vorspannung, D: Druckstufe, Z: Zugstufe; **Ergonomie (gemessen parallel zum Motorrad bezüglich eines Punktes auf der Sitzbank 10 Zentimeter hinter der Tankkante); BL: Distanz Sitzbank-Lenker, BR: Distanz Sitzbank-Fußraste, RL: Distanz Fußraste-Lenker; ***wegen fehlendem Tachometer

einer Supermoto auf einer Kartstrecke. Manche Händler bieten sogar Probefahrten an, und für den Winter gibt es Hallen. Wirkt super gegen eingerostetes Fahrgefühl, und nicht umsonst fahren McCoy, Bostrom und Co. in ihrer kargen Freizeit mit den umgebauten Crossern im Kreis.

FAZIT: Profi-Drifter und Stuntfahrer Jo Bauer bringt es auf den Punkt: „Supermoto, das heißt maximaler Fahrspaß bei minimalem finanziellem Aufwand.“ Recht hat er! Ob neu oder gebraucht, ob mit oder ohne Nummernschild: Für jeden ist etwas dabei. Und die Auswahl geht weit über die von uns vorgestellten Modelle hinaus.

JO BAUER

Was Jo Bauer, 32, so auf dem Kasten hat, zeigt er in der Supermoto-DM bei den großen Jungs in der Prestige-Klasse. Mit einer Husaberg tritt er gegen Künzel, Kinigadner und Co. an und erkämpft sich regelmäßig beachtliche Platzierungen. Wenn Jo nicht in der Deutschen Meisterschaft unterwegs ist, sorgt er mit seiner spektakulären Stunt-Show für offene Münder. Wer die Motorrad-Akrobatik vor dem eigenen Haus erleben will, sollte schnell Jo Bauer kontaktieren. Tel.: 01 71/4 83 66 14; www.heizerle.de

