

In diesem Logbuch habe ich die Erprobung des Prototypen mit allen Höhen und Tiefen festgehalten.

Jahr 2003

Aufbau, diverse Probefahrten

Dezember 2003

TÜV - Gutachten

Anfang 2004

Ausstellung des Gespanns in Sinsheim, auf der IMOT und BAUMA

KW 16, KW17

Nummernschildhalter gebaut, Scheibe und Gurte montiert, stärkere Feder in die Gabel eingebaut, Dämpfung eingestellt

08.04.04

Tag der Erstzulassung, Papiere wurden ausgestellt, keine größeren Probleme bei der Zulassungsstelle

29.04.04

Es kann losgehen. Fahrt von Geiselhöring (Stern Gespannservice) nach Eichendorf (Herys Garage)

Fahreindruck: fette, sichere und trotzdem komfortable Strassenlage. Durch die stärkeren Gabelfedern schlägt die Gabel bei einer Vollbremsung nicht mehr durch. Gabel taucht speziell beim Bremsen mit der Handbremse deutlich aber unkritisch ein. Die Bremsanlage ist über alle Zweifel erhaben. Sehr spurtreu beim Bremsen, egal ob mit Fuß, Hand- oder beiden Bremsen. Unglaubliche Negativbeschleunigung. Die Spurrillenempfindlichkeit ist durch das runde Vorderradprofil sehr niedrig.

KAPUTT: Tacho funktioniert nicht mehr, das ist schlecht, weil auch keine Tankanzeige eingebaut ist.

KAPUTT: Kette schlägt an Kettenschutz. Beim Hery angekommen haben wir festgestellt, dass der Kettenspanner umgeschnackelt ist und keine Wirkung mehr hat. Die Probefahrten mit Hery haben ergeben, dass der Motor gut am Gas hängt und von unten sauber und ohne Verschlucken rausbeschleunigt. Die Motoreinstellungen (Vergaser, Zündung) sind in Ordnung. Der Motor ist nicht modifiziert und für meinen Geschmack noch zu schlapp. Ich bin bei meinem Reichler ZZR1100 Gespann 150 PS gewohnt. Also wird ein Big Bore nicht lange auf sich warten lassen.

KAPUTT: Es tropft Getriebeöl. Das Lager der vorderen Getriebewelle ist normalerweise mit einem Verschlußstopfen nach außen abgedichtet. Ob die Dichtung jemals vorhanden war oder abgefallen ist, kann nicht mehr nachvollzogen werden. Vielen Dank an Hery, der trotz viel anderer Arbeit in der Mittagspause einen Deckel aus Alu gedreht und aufgedrückt hat, so dass ich nach Hause fahren konnte.

Eichendorf - München

normale Fahrt auf der Autobahn. Sauberer Geradeauslauf, wenig Spurrillenempfindlichkeit. Der Sitz ist richtig unbequem.

KAPUTT: Am rechten unteren Gabelfuß tritt Öl aus. Durch das mehrmalige Austauschen der Gabelfedern hat wohl die Dichtung gelitten.

KM-Stand 130

30.04.04

Reparatur: Hinterrad abgebaut, Halterung des Kettenspanners modifiziert und wieder angebaut. Habe festgestellt, dass die hintere Bremsleitung am Batteriekasten schleift. Bremsleitung wurde etwas anders befestigt. Bremslichtschalter für die Fußbremse war noch nicht angeschlossen, habe das auch erledigt. Gabelfuß mit Silikon provisorisch abgedichtet. Elektrik überprüft und Tachokabel anders verlegt. Ich vermute, dass irgendwelche Störungen in das Signalkabel induziert wurden. In der Garage läuft jetzt der Tacho. Zum Schluß habe ich noch versucht, den Sitz meinem Hintern anzupassen. Andersherum ist es unmöglich.

02.05.04

Probefahrt mit Kind (5 Jahre) im Münchner Voralpenland. Sicherheitshalber haben wir Werkzeug mitgenommen. Tacho geht wieder nicht. Kurvenheizen: das Fahrzeug hat einen genialen Schwerpunkt. In Linkskurven klebt das Hinterrad unglaublich lange auf der Straße. Es sind sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich bevor das Gespann langsam ins Driften kommt. Der tiefe Schwerpunkt bringt in den Rechtskurven das Gespann sehr spät und sauber kontrollierbar zum Abheben. Die Gabel ist absolut verwindungssteif und reagiert sofort auf kleinste Lenkbewegungen. Das Gespann läuft wie auf Schienen. Die Einflüsse des Beiwagenrades im Grenzbereich schneller Kurven sind minimalst. Im Grenzbereich bei Rechtskurven beginnt ein kleines Eierne, wenn man nicht am Gas hängt. Das hört sofort auf, wenn Gas gegeben wird und/oder der Beiwagen ein wenig abhebt. Auch in Linkskurven läuft das Gespann fett und stabil. Die einzige Ausnahme sind manchmal kleine eiernde Störeinflüsse beim "Verkehrskreiselheizen" aber nur wenn man's wirklich wissen will.

KAPUTT: Irgendwann beim Versuch zu schalten, findet der Fuß den Schalthebel nicht. Ich schaue hinunter und der Schalthebel ist weg. Ja, weg. Nach einem kleinen Spaziergang von ca. 1 km liegt der Hebel auf der Straße. Glück gehabt, ich hatte auch den richtigen Gabelschlüssel dabei.

KAPUTT: Irgendwann später zieht die Kiste nicht mehr richtig und irgend etwas hängt an meinem Knie. Es ist der Luftfilter. Pech gehabt, denn die vordere Befestigungsschraube, zugleich Motorentlüftung ist weg, die hintere hing noch in zwei Gewindegängen. Ein 3/4 Zoll Schlüssel war auch nicht im Handgepäck, aber man hat ja kräftige Finger. Bis nach Hause hat es gehalten
KM-Stand ca 310km

04.05.04

Neue Entlüftungsschraube montiert. Tacho überprüft, Sensor funktioniert. Der Tacho funktioniert leider nur in der Garage. Habe mir ein GPS ausgeliehen und eine Drehzahl / Geschwindigkeitstabelle erstellt.
KM-Stand ca. 410 km

08.05.04

Ride to the Alps, Bad Aibling, Spitzingsee. Auf dem Rückweg habe ich das Fahrwerk im Sudelfeld (bayrische Gebirgsstraße mit vielen Kurven) getestet. Das Fahrwerk ist die reine Freude und könnte locker die doppelte Leistung vertragen. Bergab ist das Gespann sauschnell.

KAPUTT: nix

11.05.04

Inspektionsfahrt nach Geiselhöring. Die Gabel muß endlich abgedichtet werden. Außerdem hat die Hinterradbremse leicht gerubbelt. Hier war eine Beilagscheibe falsch montiert. Zusätzlich sollten alle Schweißnähte überprüft werden.

KAPUTT: Eine Strebe des Nummernschildhalters war gerissen. Muß verstärkt werden.

KM-Stand ca. 590km

15.05.04

Rückfahrt nach München. Gabel ist dicht. Nummernschildhalter geschweißt. Die Hinterradbremse rubbelt immer noch. Ich habe die Bremshalteplatte neu justiert. Die Lagerung der Platte ist nicht das Gelbe vom Ei. Die Platte bewegt sich beim Loslassen des Bremspedals. Eine konstruktive Änderung ist geplant.

KAPUTT: Sicherung für Licht und Zündung durchgebrannt. Die Lampe des Beiwagens wurde aus Versehen als Fußstütze benutzt. Hier muß noch eine Abdeckung dran.

19.05.04 - 23.05.04

Fahrt nach Saalbach/Hinterglemm.

20.05.04 8:00 früh . Großglockner Hochalpenstrasse, 1600 Höhenmeter, hin und zurück fast 100km Kurven ohne Ende. Fantastische Strassenlage, auch bei nassen Stellen extrem gutmütig und perfekt kontrollierbar. Für diese Strassen ist das Teil gebaut. Erstaunte Gesichter überall, weil das Gespann so schnell unterwegs sein kann.

22.05.04: Regentest. Die breiten Reifen haben auch bei nasser Straße guten Grip. Die Aquaplaningneigung ist durch den runden Vorderreifen nicht so schlimm wie bei kompletten Breitreifengespannen. Bremsen: die Fußbremsabstimmung ist perfekt. Das Gespann bleibt bis zur Blockiergrenze absolut sauber in der Spur. Auch wenn bei einer Vollbremsung das Vorderrad blockieren sollte, zieht das Gespann weder nach rechts oder links. Auch die Handbremse verzögert bei Nässe ausgezeichnet. Wenn das Vorderrad blockiert, zieht das Gespann etwas nach rechts. Bei trockener Strasse habe ich das Vorderrad beim Bremsen noch nie zum Blockieren gebracht.

23.05.04 Rückfahrt nach München

KAPUTT: nix

KM-Stand ca. 850km

29.05.04

Fahrt auf das Side Bike Treffen in Frankreich

Früh morgens gestartet aus Thonon les Bains am Genfer See (bis dorthin auf dem Anhänger). Wetter super, kein Verkehr, optimal bepackt mit 15L Sprit im Kofferraum und ca. 20kg Gepäck auf der Sitzbank. Col de Cou, Col da la Colombiere, Col des Aravis, Col de la Madeleine. Die Franzosen bauen die besten Gebirgsstraßen. Schöne Radien, die meisten Kurven leicht überhöht. Zum Austesten des Fahrwerks genau das Richtige. Hunderte von Kurven brutal gefahren, ohne Rücksicht auf Bodenwellen, Schlaglöcher, fast in jeder Kurve am Limit. Ohne die deutsche Auspuffeinstellung braucht man sich mit Originalmotor auf diesen Strassen nicht verstecken. Zwischen 3500 und 5000 U/min zieht das Gespann nicht schlecht. Diese Fahrt war eine echte Freude. Auf einmal kurz vor der Passhöhe Col de la Madeleine lagen auf der Straße ein paar kleinere Felsbrocken. Zum Ausweichen zu gefährlich, zum Bremsen zu spät. Also bin ich drübergefahren. Ein Brocken war doch höher als die Bodenfreiheit. Großer Knall, kurze Untersuchung. Motorrad anscheinend noch

heil. Bergab habe ich leider feststellen müssen, dass die Fußbremsanlage komplett ausgefallen ist. Keine Bremsflüssigkeit mehr im Bremsbehälter. Jetzt war ich froh über mein Integralbremssystem. Bei etwas vorsichtigerer Fahrweise bin ich gefahrlos den Pass bergab bis zur nächsten Tankstelle (ca. 20 km vom Zielort entfernt) gefahren. Bremsflüssigkeit nachgefüllt, dann die bittere Wahrheit : Bremschlauch defekt durch Felssplitter

Erkenntnis: Für die Serie werden wir die Bremsleitungen und den Kabelbaum in zusätzlichen Kabelschächten im Rahmen verlaufen lassen.

Doch es kommt noch schlimmer.

KAPUTT: Die Batteriebefestigung ist gerissen, die Batterie hat die Schläge nicht ausgehalten und ist leer. Kontakt an der Beiwagenlampe abvibriert. Öl tritt aus Gabelfuß zum Standrohr hin aus (Gut, das kennen wir schon)

Dreimal laut Scheiße geschrien. Nach Karellis raufgefahren, Hotel gekanzelt, zurück nach Thonon auf großen Landstraßen, Gespann auf Hänger und in der Nacht zurück nach München. Am schlimmsten zu ertragen waren auf meinem Rückweg nach Thonon all die netten Grüße der Gespannfahrer, die mir auf ihrem Weg auf das Treffen entgegengekommen sind. Ich hoffe Ihr habt keine Defekte, schönes Wetter und ein tolles Treffen gehabt. Grüße bis zum nächsten Versuch nächste Pfingsten. KM-Stand ca. 1550km

08.06.04

Die Bremsleitung wurde ausgewechselt und gleich noch die hintere Bremshalteplatte modifiziert. Die Batterie wurde ausgewechselt. Die Gabelholme wurden auseinandergenommen. Beim nochmaligen Vermessen der Gabelfüße hat sich herausgestellt, dass ausgerechnet an der Stelle, an der der O-Ring zum Abdichten sitzt, die Bohrung um 2/10 mm zu groß ausgedreht war. Da kann natürlich kein O-Ring mehr dichten. Es wurde eine Hülse mit dem richtigen Maß eingepresst und zur Sicherheit ein zweiter O-Ring oberhalb eingesetzt.

KAPUTT: bei der anschließenden Probefahrt läuft auf einmal Öl aus. Den Simmerring auf der Getriebehauptwelle hat es herausgespresst. Damit haben sich die drei folgenden Tage Heizen in Südtirol erledigt. Wenigstens haben sich meine Kinder gefreut, weil ich dann halt mit ihnen öfter baden war.

Zurück zum Öl. Der Schlauch zur Getriebegehäuseentlüftung war mit einem Kabelbinder so verlegt worden, dass keine Entlüftung stattfinden konnte. No Comment, hier fallen mir viele unschöne Worte ein.

26.06.04

Fahrt zum Stern Gespanntreffen. Das Motorrad läuft super, Bremsen gehen gut, Gabel dicht. Ich komme bis Landshut. Die Schwimmerkammer läuft über. Vergaser abgebaut, Schwimmerventil durchgeblasen, Vergaser wieder angebaut, dicht. Ich kann weiterfahren.

KAPUTT: Auf dem Heimweg springt das Motorrad an der letzten Tankstelle nicht mehr an. Batterie zu schwach. Also habe ich kein Batterieproblem (denn die war nagelneu) sondern ein Problem in der Elektrik. Zuhause habe ich auch festgestellt, dass bei voller Beleuchtung die Batterie nicht nachgeladen wird.

KM-Stand ca. 2100km

29.06.04

Fahrt nach Eichendorf zu Herys Garage. Wir wollten dem Ladeproblem auf die Spur kommen. Vermutlich ist der Regler defekt. Wir haben einen bestellt und ich bin nach

Hause gefahren. Mit Standlicht, sicherheitshalber. Zuhause angekommen habe ich die Batterie überprüft. Sie war mehr oder weniger voll.

KAPUTT: nix

03.07.04

Ich wollte unbedingt noch eine verschärfte Probefahrt vor meiner Urlaubsreise machen. Das mit der Batterie war mir wurscht, ich habe ja noch eine zur Reserve. Die hab ich dann mit 15L Sprit und Werkzeug in den Kofferraum gelegt. Gut für Rechtskurven. Die Strecke: München, Bad Tölz, Wallgau, Mittenwald, Innsbruck, Brenner, Sterzing, Jaufenpass, Timmelsjoch, Sölden, Kühtai, Zirl, Mittenwald, Kochelsee, Bad Tölz, München. Was soll ich sagen, wenns fährt ist es die reine Freude. Ich habe diesmal die Dämpfung fürs Einfedern auf die härteste Stufe gesetzt. Das hat keine Vorteile gebracht. Die Gabel ist zwar beim Bremsen minimal weniger eingefedert, in schnellen Linkskehren ist das Driften etwas schwieriger gewesen, weil das Gespann manchmal ein wenig über das Vorderrad geschoben hat bevor das Hinterrad endlich rumgedrftet ist. Die bessere Einstellung ist weniger Dämpfung und weniger Luft im Vorderreifen. Bergauf Motorräder zu überholen ist bei dem Gewicht schwierig. Ich bin in den Kurven deutlich schneller als die meisten Motorradfahrer (nicht alle, ich lasse auch gerne jeden vorbei, der schneller ist) Beim Herausbeschleunigen nach der Kurve ist ein größeres Solomotorrad leider schneller (noch !) Das ist nicht so schlimm, man muß halt in der Kurve überholen. Auch der Hintern hat sich mittlerweile an die Sitzbank gewöhnt, immerhin 8 Stunden am Stück. Diese Fahrt war 7 1/2 Stunden der reine Genuss mit Grinsfaktor 10.

KAPUTT: Am Kochelsee ist die Sicherung für das Licht durchgebrannt. Eine halbe Stunde vor Schluß zwischen Dietramszell und Holzkirchen fahre ich sehr schnell auf einer schlechten Strasse, kleine Schlaglöcher, Flickerteppich usw. Auf einmal scheppert es furchtbar, wie extremes Kettenschlagen. Auf den ersten Blick konnte ich nichts erkennen und bin weitergefahren. Das Geräusch hat dann auch aufgehört. Ich habe doch sicherheitshalber bei der nächsten Möglichkeit angehalten. Das Nummernschild samt Halter war weg. Ich wollte mich gerade auf den Weg machen, da kam ein freundlicher Fahrradfahrer mit den eingesammelten Überresten vorbei. Zuhause habe ich dann festgestellt, dass der Kettenspanner umgeschnackelt ist und ziemlich deformiert war. Deshalb auch das Kettenschlagen.

KM-Stand ca. 2360km

21.07.04

Die Batterie wird wieder geladen. Die Lichtmaschine war defekt. Der Tacho geht immer noch nicht, obwohl der Sensor ausgewechselt wurde. Der Kettenspanner muß neu konstruiert werden. Ansonsten fährt die Kiste wunderbar. Das Vorderreifenprofil ist ziemlich herunter.

KAPUTT: Nix

KM-Stand ca. 2640 km

25.07.04

Schöne Oberbayertour mit Frau und Kind. Die hydraulische Federbeinverstellung vom Seitenwagenrad funktioniert hervorragend.. Ich habe aus dem Vorderrad etwas Luft herausgelassen. Der Grip ist jetzt perfekt. Mit besetztem Beiwagen läuft das Gespann absolut sauber und Schnell durch die Kurven. Nach 3000 Km ist leider der Vorderreifen abgefahren. Das ist der einzige Nachteil am runden Vorderreifen. Sonst gibt es nur Vorteile gegenüber einem breiten Autoreifen. Kaum Spurillenempfindlichkeit, mindestens genauso guter Grip beim Bremsen und in den

Kurven (da war ich selber etwas überrascht). Die Lenkung geht einfacher, besonders beim Rangieren im Stand. Ich habe auch das Gefühl, dass die Aquaplaningneigung nicht so groß ist wie beim Autoreifen.

KAPUTT: Nix

KM-Stand ca. 2800 km

10.08.04

Testride und Photoshooting mit Axel Koenigsbeck. Ich bin gespannt, was der Profi zum Fahrwerk sagt.

KAPUTT: Nix (wär auch peinlich gewesen)

KM-Stand ca. 3000 km

14.08.04

Fahrt nach Ulm Ringingen auf das Fiereks Folks Festival. 2 Stunden Fahrt durch strömenden Regen, saukalt.

KAPUTT: Nix

KM-Stand ca. 3100 km

15.08.04 bis 18.08.04

Fahrt nach Korsika. Am Sonntag Abend über Friedrichshafen nach St. Gallen.

Montag der Sahnetag: Susten, Grimsel, Nufenen, Gotthart, Furka. Das sind mindestens 8000 Höhenmeter und über 200 km nur eine Kurve nach der anderen.

Genau kann ich es nicht sagen, da leider das GPS seinen Geist aufgegeben hat.

Das Gespann wurde richtig brutal bewegt. Voll Stoff über das Kopfsteinpflaster von der alten Gotthartstraße, bei den anderen Pässen immer am Limit in den Kurven und im letzten Moment hart eingebremst. Das Fahrwerk steckt das tadellos weg. Freude pur. Mit nur 70 PS alle Autos und fast alle Motorräder versägen spricht Bände über die Strassenlage.

KAPUTT: Nix

Danach weiter über den Simplon nach Domodossola. Kaffeepause.

KAPUTT: Nach der Kaffeepause kurzer Blick um das Gespann. Der untere Auspufftopf hängt 2 cm über dem Asphalt. Die Befestigungsschraube fehlt. Neben der Bar war eine Tankstelle mit kleiner Werkstatt. Der Auspuff konnte wieder angeschraubt werden. Die Schraube zur Befestigung des oberen Topfs war auch verdächtig locker und wurde festgezogen.

Dienstag bin ich Autobahn über die Po Ebene nach Massa gefahren. Auf dem Weg standen 2 Harleys aus England (schöne alte Shovels) zu Reparaturarbeiten auf dem Standstreifen. Habe kurz angehalten und gefragt ob Hilfe benötigt wird. War nicht notwendig. Ja, ja, bei den alten Harleys soll ab und zu etwas kaputt gehen oder abvibrieren.

Von Massa bin ich kreuz und quer durch das Hinterland von Savona gefahren.

Traumhafte Strassen, wenig Verkehr, guter Grip. Einige heftige Bodenwellen bei denen das Fahrzeug voll abgehoben hat. Polizeikontrolle: Nach anfänglich grimmigen Blicken mit MP im Anschlag hat die Neugier gesiegt. Auch die Polizisten waren von der Gespanntechnik begeistert nachdem sie festgestellt haben, dass die Papiere in Ordnung waren. Das ist eben der Unterschied. Am Abend am Hafen rechtzeitig zur Nachtfähre angekommen.

KAPUTT: Ene Strebe des Nummernschildhalters ist gebrochen. Zufällig habe ich das neben dem Haus eines Alteisenhändlers bemerkt. Aus dem Abfall fand ich ein passendes Stück Metall und mit Kabelbinder und Gewebeklebeband war der Schaden schnell behoben.

Mittwoch 7:00 Korsika von Bastia 180km nach Tiuccia, quer durch Korsika ist der absolute Hammer für Gespannfahrer. Durch gewaltige Zuwendungen der EU werden die Strassen immer besser. Das heißt: bester Belag und Kurven ohne Ende. Durch den rauhen Asphalt und die hohen Temperaturen den besten Grip in Europa. Ich habe den mittlerweile an mehreren Stellen angebrochenen Nummernschildhalter samt Nummernschild in den Beiwagen geschmissen. Jetzt konnte nichts mehr abrechen und befreit von jeglichen überflüssigen Teilen war die Freude beim Heizen groß. Wenn irgendjemand von euch mit Gespann im August in Korsika ist schickt mir vorher eine email. Ich bin jedes Jahr dort und freu mich, wenn ich jemanden treffe.

KAPUTT: Nummernschildhalter (Siehe oben). Ausführliche Inspektion am Haus. Die selbssicherde Mutter der Hinterradachse hat sich eine viertel Umdrehung gelockert. Das wird konstruktiv geändert. Die Mutter konnte in einer Werkstatt festgeknallt werden. Hält immer noch.

Für die kleineren Testfahrten habe ich noch einen super Beiwagenpassagier gefunden. Maxim, ein Sportstudent, der als Ferienjob Paragliding Flüge mit Passagier macht. Ich glaube schneller kann man nicht mehr durch die Kurven fliegen. Das war das erste mal, dass ich einen aktiven Beiwagenfahrer hatte. In den Rechtskurven weit rausgelehnt war der Beiwagen kaum mehr hoch zukriegen. Die Reifen haben gewimmert und gepfiffen. Die Linkskurven sind extrem stabil. Der Vorderreifen hat Grip ohne Ende (ist natürlich bald wieder fällig). Leute, das Fahrwerk ist der Hammer.

KAPUTT: Nix (Ist ja auch schon alles abgefallen was nicht unbedingt notwendig ist)
KM-Stand ca. 3250 km

03.09.04 bis 05.09.04

Faak am See. Das Motorrad kann auch langsam fahren beim Stau um den See. Highlight auf dem Rückweg die Nockalmstraße

KAPUTT: Nix

KM-Stand ca. 4600 km

19.09.04

Salzburgring: Nach dem fünften und letzten Run fahren wir wie in Zeitlupe durch die Boxengasse ins Fahrerlager zurück. Ich krieg kein Wort raus. Habe Freudentränen in den Augen. Die Endorphine reichen für die ganze Woche. Dass das Teil gut um die Kurven geht habe ich gewusst, aber dass es so gut geht hätte ich mir nie träumen lassen. Ein irres Gefühl, wenn nach dem Run andere Fahrer zu einem kommen und sagen: "Brutal gut gefahren, die Harley liegt ja wie die Sau auf der Strasse." oder "erster Preis für Einsatz und Kurvenspeed". (siehe auch Bilder) Der erste Vergleich mit anderen strassenzugelassenen Gespannen hat die Qualität des Fahrwerks bestätigt. Die Kombination aus den Reifengrößen und der Bremsanlage erlaubt einen sehr späten Bremspunkt. Kurvenlage phänomenal, wie auf Schienen, Achsschenkellenker hin oder her. Auf den langen Geraden haben wir mit 70 PS gegen 170 PS natürlich keine Chance, aber in der Kurve hat uns noch keiner überholt. Wir haben uns Mühe gegeben. 6 Liter Sprit in 22 Minuten.

Verbesserungswürdig ist das Getriebe. Gänge springen raus oder gehen nicht rein, Schaltvorgang dauert lang. Gut, ein Harleygetriebe ist auch nicht für die Rennstrecke gebaut. Am Ende eines Runs ist auch die Fußbremsanlage etwas weicher geworden. Der nächste Prototyp bekommt innenbelüftete Scheibenbremsen und einen größeren Fußbremszylinder.

KAPUTT: Nix

KM-Stand ca. 4900 km