

Impressum

Dank

Autor und Verlag bedanken sich herzlich für die Freigabe von Fotomaterial für dieses Buch-Projekt durch Michael Fuchs, Axel Koenigsbeck, Hans König, Frank Ratering und Winni Scheibe. Unterstützend wirkte auch Frank Roedel, Chefredakteur *Motorrad News*. Besonderer Dank gilt Lutz-Michael Hahn (BMW Group Classic, BMW Motorrad- und Bootsmotorenhistorie) für die Übermittlung zahlreicher Scans wichtiger BMW-Modelle.

Covergestaltung:

Dr. Valentin Schneider

Bildnachweis (s.a. Seite 288)

Alle Fotos und Repros stammen aus dem Archiv von Hans J. Schneider. Urheber und Quellen der Fotos werden auf jeder Doppelseite und für jedes einzelne Foto benannt (Details dazu s.a. Bildnachweis auf Seite 288).

Copyright 2024 by

SCHNEIDER MEDIA FRANCE SAS

1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich

Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie

vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen

Datenträgern und in Netzwerken sowie in Internet-Portalen untersagt.

Herstellung

Gestaltung Inhalt: Hans-Jürgen Schneider

Lithographie: Vincent Schneider

Lektorat: Dr. Valentin Schneider

Assistenz: Evanthia Pitsolou, Gabriele Schneider

Verlag

SCHNEIDER MEDIA FRANCE SAS

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,

D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,

Fax: 0521/559113; E-Mail: info@delius-klasing.de

ISBN D, A, CH: 978-3-667-13069-3

Printed in Slovakia

by Print Consult München

Dépôt légal – 1^{re} édition : 2024, novembre

© Schneider Media France SAS, 2024

572, rue des Préaux, 61210 Giel-Courteilles

Achévé d'imprimer en novembre 2024

dans l'Union Européenne (Slovaquie).



Inhalt

| | |
|-----|--|
| 6 | Einführung |
| 8 | Block 1: Aprilia bis Bimota |
| 8 | Aprilia Pegaso 650 1992-1996: innovativer Einzylinder |
| 9 | Auch legendär: RSV Mille 1994-1998, Moto 6.5 Starck |
| 10 | Bimota SB6, SB7 1994-1998: italienische Feinmechanik |
| 11 | Auch legendär: V Due 1997-2005, KB1 1978-1981 |
| 12 | Bimota DB3 Mantra 1995-1998: die etwas andere Ducati |
| 13 | Auch legendär: Tesi 1D 1990-1994, YB9 SR/SRI 1994-1998: |
| 14 | Block 2: BMW F 650 bis BMW R 100 GS Paris-Dakar Classic |
| 14 | BMW F 650, F 650 ST 1993-1999: bayerisch-italienische Einzylinder-Offensive |
| 16 | BMW R 100 R 1991-1996: zurück zu den Boxer-Wurzeln |
| 19 | Auch legendär: R 65 1985-1993, R 100 RT/2 1987-1992, R 100 RS/2 1986-1992 |
| 20 | BMW R 100 GS Paris-Dakar Classic 1994-1996: die letzte Zweiventil-Enduro |
| 23 | Auch legendär: R 80 GS Basic 1996, R 100 GS 1987-1990, R 80 GS/2 1990-1994, R 100 GS/2 1990-1994 |
| 24 | Block 3: BMW R 1100 RS bis BMW R 1200 C |
| 24 | BMW R 1100 RS 1993-2001: völlig neues Vierventil-Boxer-Konzept, Telelever-Gabel |
| 29 | Auch legendär: R 1100 R 1994-2000, R 850 R 1994-2000 |
| 30 | BMW R 1100 GS 1994-1999: der pistentaugliche Fernweh-Boxer |
| 35 | Auch legendär: R 850 GS 1998-2000, R 1150 GS 1999-2003 |
| 36 | BMW R 1100 S 1998-2005: der Vierventil-Sportboxer |
| 39 | Auch legendär: Robb-Studie R 1100 S 1994 |
| 40 | BMW R 1100 RT 1995-2001: Warum noch autofahren – der Reiseboxer |
| 43 | Auch legendär: R 1100 RT, R 850 RT für Polizei, DRK und Behörden 1995-2001 |
| 44 | BMW R 1200 C 1997-2004: Einstieg ins Choppergeschäft – American Style |
| 48 | Block 4: BMW K 1 bis BMW K 1200 RS |
| 48 | BMW K 1 1989-1993: Technologieträger mit Vierventilmotor und 100 PS |
| 53 | Auch legendär: K 100 RS 16V 1989-1992 |
| 54 | BMW K 1100 RS 1992-1997: traumhafter Sporttourer mit K 1-Genen |
| 59 | Auch legendär: K 1100 LT 1992-1999 |
| 60 | BMW K 1200 RS 1996-2001: neues Design, neuer Rahmen |
| 64 | Block 5: Buell RSS 1200 bis Ducati M 900 Monster |
| 64 | Buell RSS 1200 1989 bis 1994: Bullenkraft dank Harley-Motor |
| 66 | Buell M2 Cyclone 1997-2002: wie von einem anderen Stern |
| 68 | Cagiva Elefant 900 i.e. 1991-1993: Groß-Enduro mit Ducati-Technik |
| 70 | Ducati 888 1989-1993: Superbike mit Dohc-V2 und Einspritzung |
| 72 | Auch legendär: Strada-Modelle und ST 4 1993-2000, Ducati 916, 996 1993-1998, 1999-2001 |
| 74 | Ducati SS 600 1993-1997: zorniger Mittelklasse-Renner |
| 77 | Auch legendär: SS 400 1991-1997, SS 750 1991-1997, SS 900 1991-1997, SS 900 Superlight 1992-1998 |
| 78 | Ducati Monster M 900 1993-1999: Kurvenräuber mit unverhüllter Technik |
| 82 | Block 6: Harley-Davidson Sportster bis Harley-Davidson Super Glide |
| 82 | Harley-Davidson Sportster 1986-2003: schlanker Donnerbolzen |
| 84 | Harley-Davidson Road King 1994-1996: Kreuzfahrtschiff |
| 87 | Auch legendär: Road Glide 1999-2000 |
| 88 | Harley-Davidson Softail 1988-2000: viele Modelle auf gemeinsamer Basis |
| 90 | Harley-Davidson Super Glide 1994-2000: gemütlich choppern |
| 93 | Auch legendär: Low Rider 1999, Super Glide T-Sport 1999 |
| 94 | Block 7: Honda CB 750 Seven Fifty bis Honda VFR 750 F |
| 94 | Honda CB 750 Seven Fifty 1992-2002: zeitlos schönes Allround-Motorrad |
| 97 | Auch legendär: NTV 650, Hawk 1988-1998 |
| 98 | Honda CB 1000/1300 1992-2001: Schwergewicht mit Bärenkraft |
| 100 | Honda CBR 1000 F (SC 24) 1989-1999: Sporttourer in schöner Schale |
| 103 | Auch legendär: CBR 1100 XX Super Blackbird RC 35 1996-2007 |

| | |
|-----|---|
| 104 | Honda VFR 750 F RC 36 1990-1998: alltagstauglicher High-Tech-Sportler |
| 109 | Auch legendär: VFR 750 R 1988-1993, RVF 750 1994-1999 |
| 110 | Block 8: Honda CBR 600 F bis Honda NR 750 |
| 110 | Honda CBR 600 F 1986-2001: Bestseller im Sportsegment |
| 112 | Honda CBR 900 RR (SC 28/33) 1992-1995: richtungsweisender Supersportler |
| 116 | Honda NR 750: exklusives Rennsportderivat mit Ovalemotor |
| 121 | Auch legendär: VTR 1000 F Fire Storm (SC 36) 1997-2000 |
| 122 | Block 9: Honda ST 1100 Pan European bis Honda Transalp |
| 122 | Honda ST 1100 Pan European 1990-2002: Reisemobil mit Integral-Koffern |
| 126 | Honda VT 1100 C2 1995-1999: Monumental-Chopper |
| 129 | Auch legendär: VF 750 C 1993-1999 |
| 130 | Honda F6C Valkyrie 1996-2004: sechszylindriger Mammut-Cruiser |
| 133 | Auch legendär: Gold Wing GL 1500/6 1987-2000 |
| 134 | Honda NX 650 Dominator 1988-2000: geländegängiges Spielmobil |
| 137 | Auch legendär: GB 500 Clubman 1985-1992 |
| 138 | Honda XL 600 V Transalp 1987-1999: Universalgenie |
| 141 | Auch legendär: XRV 750 Africa Twin 1993-1999 |
| 142 | Block 10: Kawasaki Estrella bis Kawasaki GPZ 1100 |
| 142 | Kawasaki Estrella 1992-2000: Einzylinder mit nostalgischem Charme |
| 144 | Kawasaki W 650 1999-2006: klassischer Königswellenmotor |
| 146 | Kawasaki Zephyr 1100 1991-2000: wuchtige Erscheinung |
| 149 | Auch legendär: Zephyr 550 1991-2000, Zephyr 750 1991-2000 |
| 150 | Kawasaki GPZ 500 S 1994-2003: ehrliche Alternative in der Mittelklasse |
| 153 | Auch legendär: GPZ 900 R 1984-1993 |
| 154 | Kawasaki GPZ 1100 1995-1999: Sporttourer der Vernunft |
| 157 | Auch legendär: ZZ-R 1100 1989-2001 |
| 158 | Block 11: Kawasaki ZZ-R 600 Ninja bis Kawasaki VN 800 |
| 158 | Kawasaki ZZ-R 600 1993-2003: sportlicher Dauerbrenner |
| 160 | Kawasaki ZX-6R Ninja 1994-2000: Hochleistungsprovokation mit 100 PS |
| 164 | Kawasaki ZL 600 Eliminator 1986-1999: zwischen Chopper und Dragster |
| 167 | Auch legendär: EL 250 E 1988-1997 |
| 168 | Kawasaki VN 800 1995-2006: perfekter Harley-Klon |
| 172 | Block 12: Kawasaki KLE 500 bis Morini Dart 400 |
| 172 | Kawasaki KLE 500 1990-2007: erfolgreiches Multitalent |
| 174 | Kawasaki KLR 650 1995-2003: überzeugend auf allen Wegen |
| 175 | Auch legendär: KLX 650 1993-2000 |
| 176 | KTM Duke 1994-1999: agiler 600er Straßenfeger auf Endurobasis |
| 178 | Laverda 650 Sport 1995-1998: Comback mit hochkarätigen Details |
| 180 | Morini Dart 400 1989-1992: voll verschalt und unverwechselbar |
| 182 | Block 13: Moto Guzzi 1000 S bis Norton F1 Wankel |
| 182 | Moto Guzzi 1000 S 1989-1993: sympathisches Fossil |
| 186 | Moto Guzzi 1100 Sport: Viva Italia |
| 189 | Auch legendär: Daytona 1000 1991-1997 |
| 190 | Moto Guzzi California 1100 Iniezione 1990-2013: Heavy Metal |
| 193 | Auch legendär: Mille GT 1987-1993 |
| 194 | Moto Guzzi Quota 1000 1992-1998: Konkurrentin der BMW R 1100 GS |
| 196 | MuZ Skorpion Sport 1994-2002: Neubeginn nach der „Wende“ |
| 198 | MV Agusta F4 750 Oro 1998-1999: Krone der Schöpfung |
| 200 | Norton F1 Wankel 1990-1992: großer Name, alternativer Antrieb |
| 202 | Block 14: Suzuki GS 500 E bis Suzuki RF 600 R |
| 202 | Suzuki GS 500 E 1989-2006: Bestseller in der Mittelklasse |
| 207 | Auch legendär: VX 800 1990-1996 |
| 208 | Suzuki GSX 1100 G 1991-1994: sanfter Koloss |
| 207 | Auch legendär: VX 800 1990-1996 |

| | |
|-----|--|
| 208 | Suzuki GSX-R 750 W 1992-1998: Dynamik pur |
| 213 | Auch legendär: GSX-R 1100 W 1992-1993 |
| 214 | Suzuki RF 600 R 1993-1998: Hochdrehzahlkonzept |
| 219 | Auch legendär: RF 900 R 1994-1996 |
| 220 | Block 15: Suzuki VS 800 bis Suzuki DR 800 |
| 220 | Suzuki VS 800 Intruder 1992-2000: für Aussteiger auf Zeit |
| 222 | Auch legendär: VS 1400 1986-1996 |
| 223 | Auch legendär: LS 650 Savage 1986-2000 |
| 224 | Suzuki DR 350 SHC 1992-1999: für große Sprünge im Gelände |
| 226 | Suzuki DR 800 S Big 1990-1999: Dampfhammer fürs Grobe |
| 229 | Auch legendär: DR 650 1990-2000 |
| 230 | Block 16: Triumph Trident 750 bis Triumph Trophy 1200 |
| 230 | Triumph Trident 750/900 1990-1998: Phoenix aus der Asche |
| 234 | Triumph Thunderbird 900 1995-2003: was fürs Auge |
| 238 | Triumph Trident 900 Sprint 1993-1997: nach klassischem Muster |
| 241 | Auch legendär: Tiger 900 T400 1993-1998 |
| 242 | Triumph Daytona 900 1993-1996: englische Sportskanone |
| 245 | Auch legendär: Speed Triple 900 1994-1996 |
| 246 | Triumph Trophy 1200 1990-1996: sportlich, aber tourentauglich |
| 248 | Block 17: Yamaha XJ 600 S bis Yamaha GTS 1000 |
| 248 | Yamaha XJ 600 S Diversion 1991-2003: Einsteigers Traum |
| 251 | Auch legendär: SRX 600 1986-1995 |
| 252 | Yamaha XJ 900 S Diversion 1994-2003: auf die feine Tour |
| 256 | Yamaha TDM 850 1990-2001: Vielseitigkeit als Trumpf |
| 259 | Auch legendär: TRX 850 1995-1999 |
| 260 | Yamaha XJR 1200 1994-1998: leistungsstarkes Schwergewicht |
| 262 | Yamaha GTS 1000 1992-1999: mit Achsschenkellenkung gegen den Strom |
| 267 | Auch legendär: Vmax 1985-2006 |
| 268 | Block 18: Yamaha YZF 650 R bis Yamaha XTZ 750 |
| 268 | Yamaha YZF 650 R 1992-1998: Sportschau mit Alltagsqualitäten |
| 272 | Yamaha YZF-R1 1997-2001: am Limit des Möglichen |
| 274 | Yamaha XV 535 1987-2003: Spitzenreiter auf der Chopperwelle |
| 277 | Auch legendär: XV 1100 Virago 1986-2002, XV 750 Virago 1984-1998 |
| 278 | Yamaha XVZ 1300 Royal Star 1996-2001: die große Show |
| 281 | Auch legendär: XVS 650 Drag Star 1997-2017, XV 1600A Wild Star 1999-2005 |
| 282 | Yamaha XT 600/E 1983-2003: Enduro für alle Fälle |
| 285 | Auch legendär: XTZ 660 Ténéré 1990-2002 |
| 286 | Yamaha XTZ 750 1989-1995: die Wüste bebt |
| 288 | Bildnachweis, Ausklang |

1991-1992

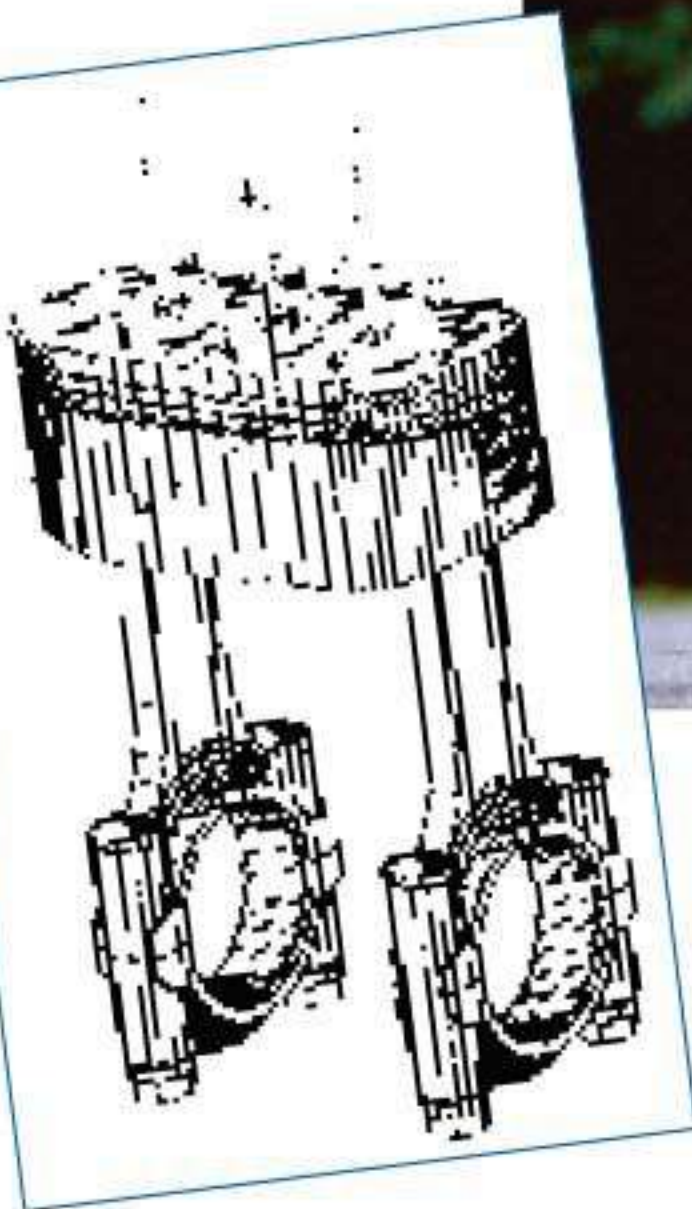
Honda NR 750

Rugby statt Fußball

Die NR 750 mit V-Vier-Motor und ovalen Kolben von 1991 war ein Honda-Meilenstein, der das sportliche Image der Marke weiter stärkte. Die käufliche NR war eine zahme Version des Langstreckenrenners von 1987. Die 300 gebauten Exemplare kosteten 100 000 DM/Stück.



Die NR 750 war ein etwas gezähmter und zulassungsfähiger Ableger der Le Mans-Maschine von 1987, aber nicht minder rassig und technisch anspruchsvoll. Sensationell war die im Rennsport erfolgreich getestete Ovalkolben-Technik, wobei jeder der vier Kolben über zwei Pleuelstangen aus Titan auf die Kurbelwelle wirkte. Die exklusive Honda überzeugte auch durch ihr aufwendiges Fahrwerk aus hochwertigen Leichtmetallverbindungen.



1992-1999

Yamaha GTS 1000

Gegen den Strom

Achsschenkelenkung, elektronisch gesteuerte Einspritzanlage, geregelter Katalysator, ABS: Mit der 1992 vorgestellten, avantgardistisch gestylten GTS 1000 brach Yamaha mit Konventionen. Doch das Fahrverhalten war nicht ganz unproblematisch, und das Publikum blieb skeptisch.



Nicht nur technisch, sondern auch optisch brach die GTS 1000 mit Konventionen. Die Verkleidung war so geschnitten, daß der Omega-Leichtmetallrahmen gut sichtbar blieb. An die klotzig wirkende Achsschenkelenkung mußte man sich gewöhnen. Das Cockpit war reich instrumentiert, die Lenkerstummel paßten zur touristischen Auslegung der Maschine.



1991-2000

Kawasaki Zephyr 1100

Mit voller Wucht

Die Zephyr 1100 war vielleicht die überzeugendste Vertreterin der Neo-Retro-Welle der 1990er Jahre: bildschön mit ihrem 70er-Jahre-Design und der freiliegenden Technik, beim Fahren rau, aber herzlich. Der Vierzylinder-Motor war stark und zuverlässig, in einigen Details aber veraltet.



Die Zephyr 1100 war ein Dampfhammer für Leute, die mit schweren und starken Motorrädern umgehen konnten, jedenfalls nichts für Anfänger. Der monumentale Dohc-Vierzylinder-Motor und das Fünfganggetriebe beherrschten das Bild. Technisch bot sie keine Sensationen, war jedoch solide und wartungsfreundlich. Rechte Seite: Der Autor hatte im Sommer 1992 das Vergnügen, dieses traumhaft schöne Retro-Motorrad testen zu können.

