



SR by Bender:
**Eintopf
pikant**

4 190343 604907 10

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,40 €, Schweiz 9,50 CHF
E 6,20 €, B 5,80 €, NL 5,95 €, L 5,80 €, 16,20 €
GR 6,90 €, FIN 7,50 €, DK 53,00 DKK
S 70,00 SEK, H 2160,00 HUF

Oktober 2014 **Nr. 10**

MOTORRAD MAGAZIN **MO**

- Wasserboxer zerlegt
- Twins Only
- Paton S1 Stradale



- Speedbikes
- Honda CX-Dogger
- Zukunft Mobilität



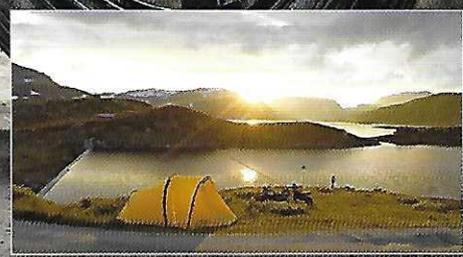
HUNDSGEMEINE KRÄDER



Mehrwert: Yamaha MT-07 • BMW F 800 • Kawasaki ER-6



Sound of Singles:
Schlanker Sportler KTM RC 390



Enduro-Fernweh:
Skandinavien und Baltikum

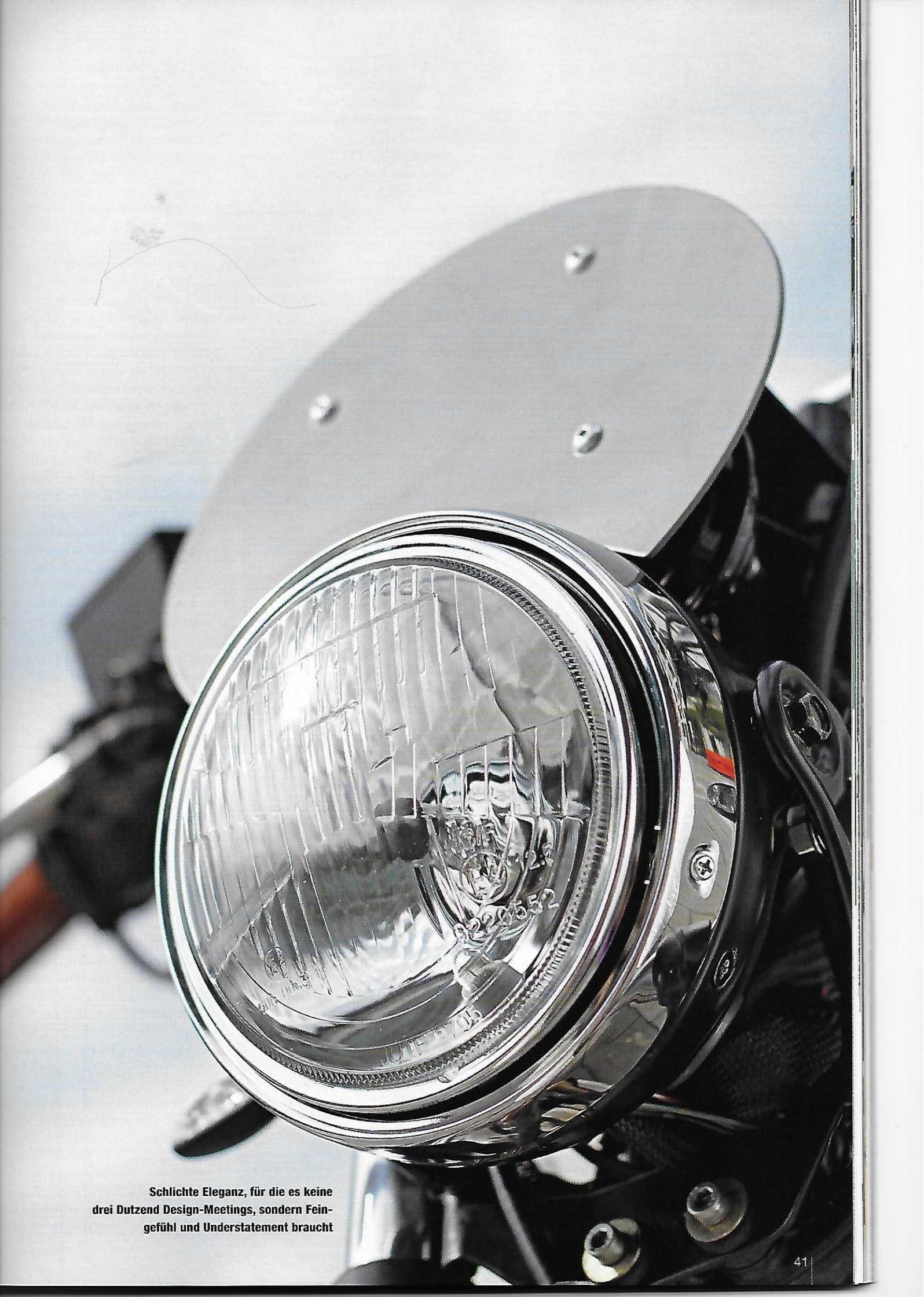
CITYCROSS

67294



Dieses Motorrad ist das metallgewordene Sinnbild des Grundsatzes guter Rock-Musik. Mehr als drei fein ausgewogene Akkorde braucht es dafür nicht. Münzen Sie dieses Schema auf zwei Räder und einen Motor um, und heraus kommt die **YAMAHA SR 400 VON BENDERS ECHTE**. Simple ist best, ungefilterte Emotionen sind die intensivsten. Eine Liebesgeschichte ohne Happy-End

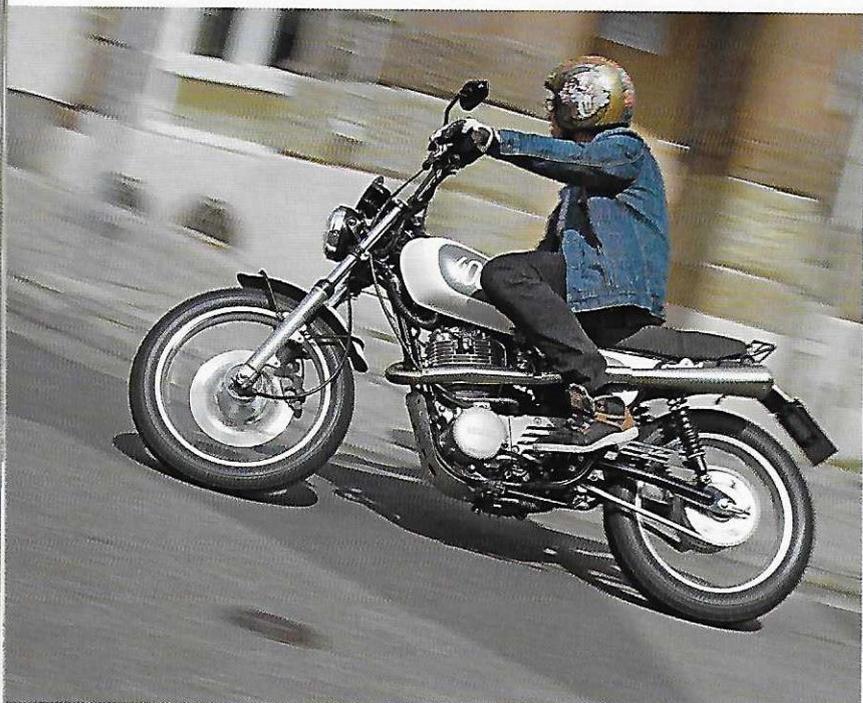
TEXT: TOBIAS KERN FOTOS: M10-FOTOGRAFIE.DE



**Schlichte Eleganz, für die es keine
drei Dutzend Design-Meetings, sondern Fein-
gefühl und Understatement braucht**

Aus den Lautsprechern meines Kleinbusses dröhnt laut Black Sabbath, als ich bei 30 Grad und wolkenlosem Himmel vor der Halle in Ettlingen bei Karlsruhe vorfahre. Hinter mir liegt etwas mehr als eine Stunde ungeliebtes Vierradfahren. Gehirnzellen-absterbend langweiliges in der Kiste hocken und semiaktives auf die Ankunft warten. Wie gut, dass es Motorräder gibt. Und Musik. Ich lausche dem selbstbetitelten Erstlingswerk von Black Sabbath, ein Lied brennt sich ganz besonders in die überhitzten Gehörgänge. Es heißt „Warning“.

Sie ist die Anti-These zu elektronischen Fahrhilfen. Deswegen ist sie so gut



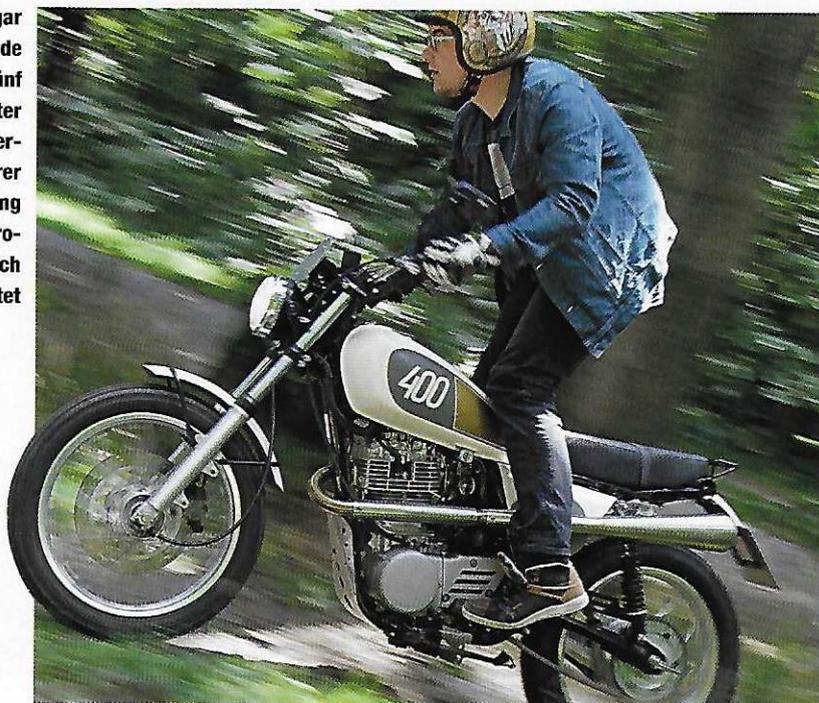
Flinke Stadt-Etappen meistert die Yamaha weitaus souveräner als größere und schwerere Kräder. Mit nur 30 Nm, dank 158 Kilogramm

„I was born without you baby, but my feelings were a little bit too strong“, singt Ozzy Osbourne im Refrain von Warning. „Ich bin auch ohne dich zur Welt gekommen, aber du bedeutest mir zu viel“, schmerzt ihm dabei das Herz. Ähnlichen Trennungsschmerz musste ich verarbeiten, als ich unsere Test-SR 400 aus MO 5/2014 in fremde Hände weitergab. Damals rollte Raphael Bender auf den Redaktionshof, lud sich die SR im Originalzustand in den Transporter, und ich wusste: So werde ich meine liebgewonnene Gefährtin nie wieder zu Gesicht bekommen. Denn Raphael hatte mit seinem Bruder Christian im Rahmen des „Yard-build“-Programms von Yamaha den Auftrag erhalten, eine SR 400 umzubauen – unsere Test-SR. Drei Monate sollte es dauern, bis ich sie wieder in meinen Händen halten durfte. An eben diesem Tag, an dem ich nach der nicht enden wollenden Stunde bei „Benders Echte“ vorfuhr, der Werkstatt der beiden Brüder in Ettlingen.

„You never said you love me, and I don't believe you can. 'Cause I saw you in a dream and you were with another man“, eifersüchtelt Ozzy in Warning weiter. „Du hast nie gesagt, dass du mich liebst und ich glaube nicht, dass du das überhaupt kannst. Ich habe dich im Traum gesehen, du warst bei einem anderen Mann.“ Ja, das war sie. Und als ich die SR nach ihrem Intermezzo wieder zu Augen bekam, traute ich selbigen kein bisschen. Die Zeit des Werkstatt-Abenteuers hatte Wunder bewirkt. Sie war kein zurückhaltendes Mauerblümchen mehr. Die Benders hatten aus ihr eine waschechte, vor Selbstbewusstsein strotzende Frau gemacht.

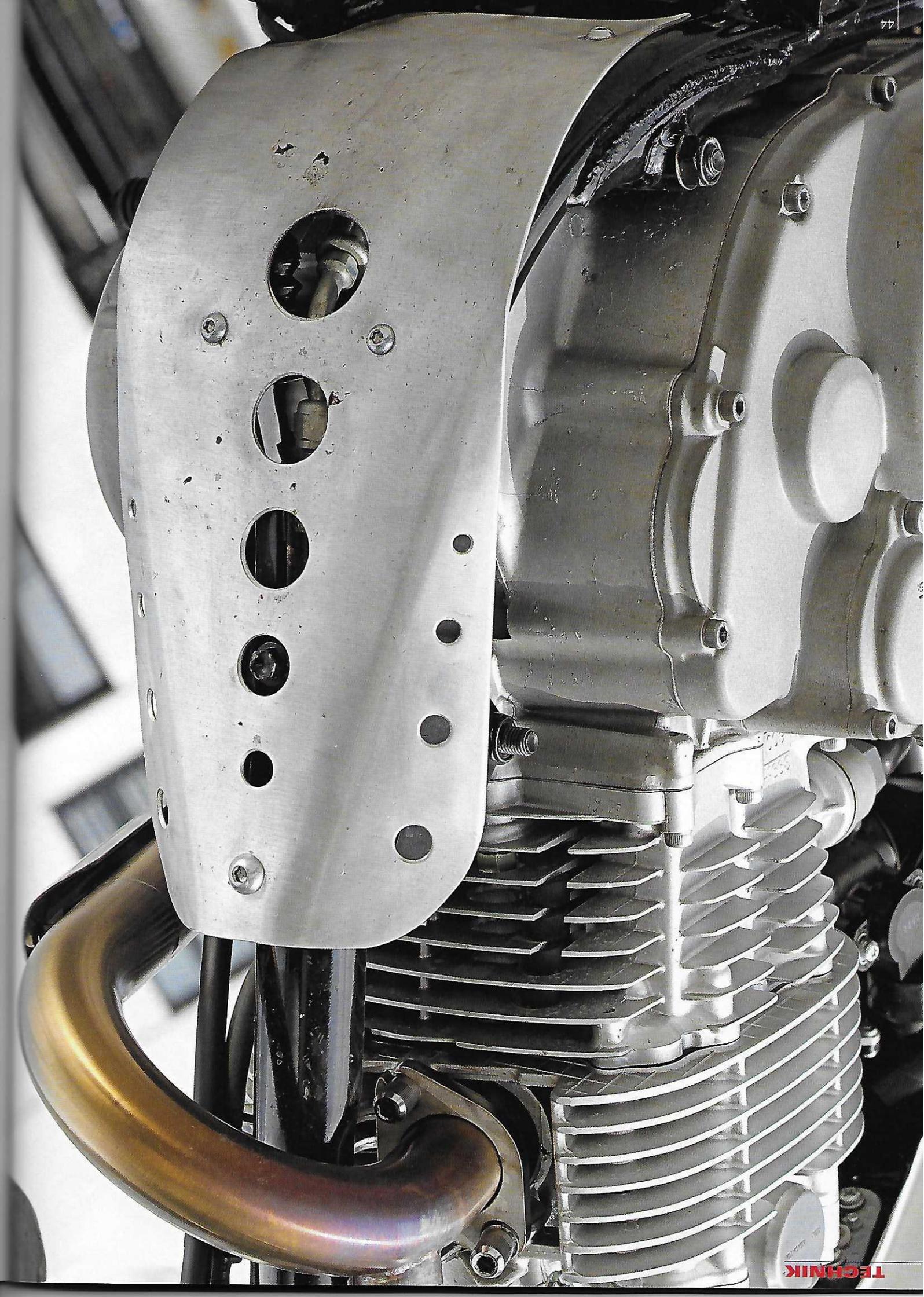
Der 399-ccm-Einzyylinder mit 87 Millimetern Zylinderbohrung und 67,2 Millimetern Kolbenhub blieb unberührt. Er hat zwei Ventile und fünf Gänge. Auch der emotionsbeschleunigende Kickstarter ist im Stand nach wie vor eine exklusive Start-Möglichkeit. An all dem ist nichts auszusetzen. Das ist zuverlässige Technik, die durch ihren alterhergebrachten Charme simple Werte verkörpert, wie sie im modernen Motorradbau nur allzu gerne unter den elektrischen Teppich gekehrt werden. Trotz Benzineinspritzung und Sekundärluftsystem. Die einzige Änderung am Leistungssystem ist der Auspuff. Den haben die Benders in Zusammenarbeit mit den Abgasanlagen-Spezialisten von Hattech aus Ringingen entwickelt. Und zwar

Und sogar fürs Gelände ist sie dank fünf Zentimeter längerer Federwege, härterer Abstimmung sowie Enduro-Reifen spielerisch gerüstet





Keck lehnt sie an der Hauswand und zwinkert dir zu: „Komm, lass uns die Stadt unsicher machen.“ Der Versuchung ist nur schwer zu widerstehen



als schneidig hochverlegte Anlage im Scrambler-Stil. Die Leistungswerte bleiben unverändert bei 26 PS und 30 Nm. Viel wichtiger ist, dass die SR damit nicht nur blendend aussieht, sondern endlich aufgehört hat, unsicher vor sich hin zu säuseln. Sie knattert jetzt einzyklindergerecht selbstsicher in die Welt hinaus. Sie schreit dich nicht an, sie erhebt ihre Stimme nur genau so viel, dass du weißt: Sie meint es ernst.

Passend dazu hat sie lange Beine bekommen, dank längerer Federbeine und Gabelstandrohre, die die Sitzhöhe von 785 auf 840 Millimeter anheben – genau richtig fürs optische Andenken an ihre Geländevorgängerin XT. Sie beherrscht den Parcours in freier Wildbahn, doch liegt dort nicht ihre wahre Berufung. Das hat einen simplen Grund. Sie sieht viel zu gut aus, um mit ihr durch vergleichsweise menschenleere Wälder zu spazieren. In der Stadt gibt es viel mehr Menschen, die sie eifersüchtig machen kann.

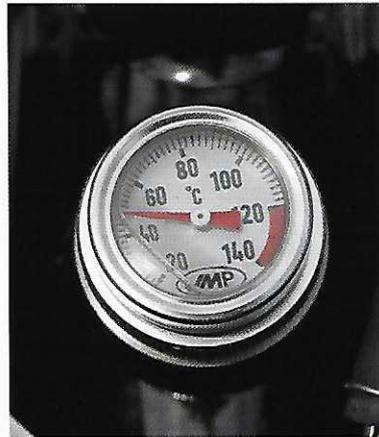
„You looked so cool and casual, and I tried to look the same. But now I've got to love ya, tell me who am I to blame“, fragt der Prince of Darkness. „Du hast so lässig und locker ausgesehen, das wollte ich auch. Doch jetzt bin ich dir verfallen. Sag mir, wem ich die Schuld dafür geben kann.“ Die Antwort ist klar: Es waren die Benders. Sie haben der ehemals schwarzen SR ein kleines Weißes geschneidert, das ihr steht, als wäre es angewachsen. Ein knapper Schmutzabweiser vorne, der originale Tank erhielt ein grau-goldenes Dekor, dessen Simplizität sinnbildlich für den Rest des Motorrads steht. Dazu graue Nummern-tafeln über dem kleinen Rund-scheinwerfer und auf den gekürzten Seitendeckeln, die Motordeckel sind schlicht abgestrahlt und klarlackiert.

Durch die gekürzte Sitzbank bekommt sie ein knackiges Heck, welches verspielt im kleinen Gepäck-träger aus Stahlrohr endet. Der breite Lenker mit gelände-typischer Versteifungsstrebe, das Motorschutzblech und der metallene Werkzeugkasten unterstreichen die zurückhaltend-robuste Optik. Natürlich darf bei all dem Schick das stilgerechte Schuhwerk nicht fehlen, in diesem Fall Enduro-Reifen nach klassischem Vorbild von Heidenau.

Bis auf den Auspuff ist der Motor original. Leicht verdreht sorgt der Motorschutz für kantigen Charakter



Analoger Tacho mit vier Service-Leuchten und Öl-Thermometer im oberen Rahmenrohr, mehr braucht's nicht

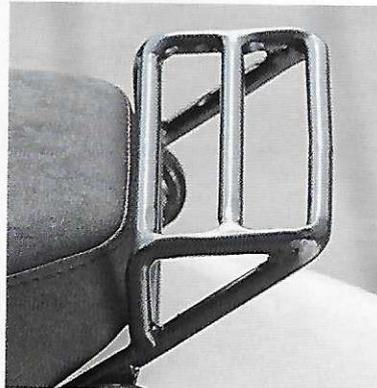
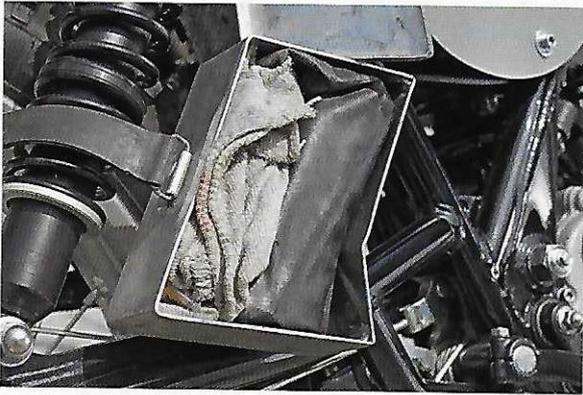


Mit ihr durch den menschenleeren Wald zu fahren, wäre Verschwendung. Sie eignet sich viel besser dazu, in der Stadt eifersüchtige Köpfe zu verdrehen

Nach dieser Kur hat die Yamaha 16 stolze Kilogramm verloren und bringt vollgetankt federleichte 158 Kilogramm auf die Waage. Dank der zwecks Höherlegung geänderten Geometrie und härteren Fahrwerksabstimmung fährt sie sich noch direkter und handlicher, das lästige Nachfedern über Bodenwellen und nach dem Einlenken ist passé. Sie bewegt ihren Körper im Bewusstsein um jede einzelne Faser. Zusammen mit ihrem lasziven Auftritt eine verstandraubende Kombination. So intensiv, dass die 350 Test-Kilometer keineswegs ausreichen, um mein Bedürfnis nach ihr zu stillen. ▷

Der Lenker ist sehr breit, verhindert im Stadtverkehr teils das Durchschlüpfen zwischen Autos. Doch hilft er dem spielerischen Handling





Neckische Details tragen zur Charakterbildung bei. Krude Werkzeugbox, kleiner Gepäckträger und kreativ verlängerter Seitenständer gefallen

Details sind enorm wichtig für durchdachtes Motorrad-Design. Jedoch in Maßen

„Now the whole wide world is moving, 'cause there's iron in my heart. I just can't keep from crying, 'cause you say we've got to part.“
Tatsächlich dreht sich jetzt die ganze Welt, weil Eisen in meinem Herz fließt. Ich kann nicht aufhören, ihr nachzuweinen, als sie sagt, dass wir uns trennen müssen. „Sorrow grips

my voice as I stand here all alone and watch you slowly take away a love I've never known. I was born without you baby, but my feelings were a little bit too strong. Just a little bit too strong.“ Reue erfasst meine Stimme, als ich ihr einsam hinterher schaue, wie sie mir eine Liebe nimmt, wie ich sie davor nicht gekannt habe. „Ich bin auch ohne dich zur Welt gekommen, aber du bedeutest mir zu viel. Einfach ein bisschen zu viel.“ So endet die Warnung von Black Sabbath und so endet auch mein Abenteuer mit der Bender-SR. Knapp 10 000 Euro müsste ich ihnen auf den Tisch legen, damit sie mir eine SR 400 besorgen und so umbauen. Günstiger

könnte ich bei Benders Echte auch die geänderten Teile einzeln bestellen und an eine SR 400 oder 500 meiner Wahl schrauben. Das kostet dann rund 2500 Euro, plus Seitenständer, Werkzeugkasten und Auspuff, für die der Preis bei Redaktionsschluss noch nicht fest stand.

Doch es wäre einfach nicht das selbe. Ein gutes Motorrad ist so simpel und eingängig wie ein guter Rocksong. Ohne viel Schnickschnack, reduziert auf das Notwendigste: das rohe, ungefilterte Gefühl. Und das wird mir so schnell keine andere geben, sei sie auch noch so ähnlich. „My feelings were a little bit too strong. Just a little bit too strong.“ □



Leichtfüßig wie kaum ein zweites Motorrad. Wer's auch probieren will: benders-echte.de