
Presseinformation

Honda Trial Motorräder 2016:

Montesa COTA 300RR

20. Juli 2015

Einleitung

Die Montesa Cota 4RT hat die Trial-Szene zweifellos revolutioniert. Die Viertakt-Maschine, die 2006 auf den Markt gebracht wurde, als Alternative zu gängigen Zweitaktern und um den immer schärferen Emissionsvorschriften zu genügen, ist in vielerlei Hinsicht längst etabliert. Zum einen überragen die Motor- und Fahrwerk-Qualitäten dieser Maschine auf beispielhafte Weise – eine modernere Viertakt-Trialmaschine ist schlicht nicht zu finden. Zum anderen überzeugt die konstruktive Qualität und die perfekte Verarbeitung bis ins kleinste Detail.

Die Montesa Cota 4RT wurde in Zusammenarbeit mit Honda entwickelt. Das Motorrad verfügt über einen umweltfreundlichen Viertaktmotor mit PGM-FI Kraftstoffeinspritzung. Das Triebwerk mit Vierventil-Zylinderkopf glänzt mit einer für Trialakrobatik idealen Charakteristik, optimaler Drehmomententfaltung sowie vorbildlicher Elastizität. Dazu überzeugen Laufruhe und mechanische Zuverlässigkeit auf ganzer Linie. Das Aluminiumfahrwerk ist mit hochwertigen Radführungs- und Federelementen ausgestattet.

Alle bisherigen Cota-Modelle, die über 250 ccm Hubraum verfügen, konnten sich stets mit arrivierten Zweitakt-Bikes messen und in allen Kriterien erfolgreich durchsetzen. In der Welt der Trial-Enthusiasten gelten Cotas bis heute als fortschrittlich, technisch innovativ, leichtgewichtig, sind dazu standfest und begeistern in funktioneller Hinsicht stets aufs Neue. Kurzum: Eine Montesa Cota zählt immer zur absoluten Spitzenklasse.

Zuletzt bestand die Montesa-Angebotspalette aus zwei Modellen, der Cota 4RT260 sowie der Cota 4RT Race Replica. Zur Saison 2016 kommt nun die Variante Cota 300RR neu hinzu. Mit dem erweiterten Angebot soll der behauptete Führungsanspruch von Montesa in der Trial-Szene weiter ausgebaut werden.

Presseinformation

Entwicklungskonzept

Mit der neuen Cota 300RR sollen Trialfahrer angesprochen werden, die mehr Leistung und weniger Gewicht wünschen, und bei denen die Wettbewerbstauglichkeit noch stärker im Vordergrund steht. Dafür haben die Entwickler von Montesa in Spanien und Honda in Japan Hand in Hand zusammen gearbeitet und auf Basis der Cota 4RT eine noch schlagkräftigere Trialmaschine realisiert, die höchsten Ansprüchen gerecht wird.

Die Cota 300RR ist noch kompromissloser als bisher für Wettbewerbseinsätze konzipiert. Dies wird bereits an der Modellbezeichnung RR (steht für Race Ready) deutlich. Bei der Entwicklung flossen Erfahrungen mit ein, die von den Honda Fahrern Eddie Karlsson and Oriol Noguera gesammelt wurden. Selbstverständlich gilt dies auch für die Erkenntnisse, die über Jahre hinweg von den Werksfahrern Toni Bou, Takahisa Fujinami und Jaime Busto in WM-Einsätzen gewonnen wurden. Mit anderen Worten: Die Cota 300RR ist eine wettbewerbstaugliche, käufliche Replika für Honda Enthusiasten.

Bei der Entwicklung der Cota 300RR standen zwei Ziele im Vordergrund. Deutlich mehr Leistung und spürbar weniger Gewicht. Um die gesteckten Ziele zu erreichen, steuerten die Entwickler zunächst ein weiter verbessertes Triebwerk mit mehr Hubraum bei, bei dem sowohl die Bohrung als auch der Hub vergrößert wurden. In Kombination mit einer neuen Kraftstoffpumpe mit größerer Durchflusskapazität konnten dem Viertakter so mehr Leistung und mehr Drehmoment entlockt werden, insbesondere in mittleren Bereichen. Gleichzeitig konnte das besonders feinfühliges Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen beibehalten werden.

Schlanker und leichter präsentiert sich das Trialbike ebenfalls. Dafür wurde die Teleskopgabel von Ausrüster TECH mit leichteren Standrohren aus Aluminium ausgestattet. Zusätzlich sind die Speichenräder nun mit präzise gefrästen und extraleichten Aluminiumnaben ausgestattet, was die ungefederten Massen weiter reduzieren hilft und sich vorteilhaft auf das Fahrverhalten auswirkt. Insgesamt konnte das Gewicht um zwei Kilogramm gegenüber der Cota 4RT gesenkt werden. Eine optimierte Motorbremse und eine verbesserte Anordnung der Fußrasten tragen ebenso zu höherer Leistungsfähigkeit sowie zu leichterem Fahrverhalten der Cota 300RR bei.

Ein Showa Stoßdämpfer mit optimierter Abstimmung trägt dazu bei, dass die Cota 300RR mit vorbildlichem Federungs- und Traktionsverhalten aufwarten kann. Dazu gestattet die neue hydraulische Vorderradbremse sowie die Kupplung besonders feinfühliges Bedienung. Die

Presseinformation

serienmäßig montierte X11-Bereifung von Michelin rundet die gesteigerte Performance mit optimalem Grip und reichlich Haftung unter allen Umständen ab.

Die Kombination aller Maßnahmen und technischen Änderungen wirkt sich positiv aus. Mehr Power, reduziertes Gewicht, optimierte Motorbremse und weiter entwickelte Federelemente erlauben ein höheres Performance-Niveau. Die Cota 300RR fühlt sich rundum kräftiger, leichter, schlanker, perfekt ausbalanciert und damit noch besser beherrschbar an – eben genau so, wie es sich routinierte Fahrer für Wettbewerbe oder ambitioniertes Trialfahren wünschen.

Fertigung in Europa

Wie die Modelle Cota 4RT260 and Cota 4RT Race Replica wird auch die neue Cota 300RR im Montesa Honda Werk in Santa Perpètua de Mogoda (bei Barcelona) gefertigt und über das Honda Vertriebsnetz weltweit vertrieben. Die Produktion umfasst alle Bereiche, angefangen von der Motorenfertigung über den Rahmen- und Schwingenbau bis hin zur Fertigung der Tanks und aller Kunststoffteile. Dabei wird auf vorbildliche Verarbeitungsqualität traditionell höchster Wert gelegt.

Design

Rot und Schwarz sind die dominierenden Farben der Cota 300RR. Der Tank und die Kotflügel glänzen in Rot, Aluminium-Rahmen und Kupplungs- und Zündungsdeckel sind schwarz. Der sportliche Look wird durch dezente RR-Logos unterstrichen. Auch die schwarz eloxierten Aluminiumfelgen sind mit roten Dekorelementen elegant verziert.

Konstruktive Qualität, Verarbeitung und Finish gehören bei den Maschinen von Montesa Honda seit jeher zum Besten, was am Markt erhältlich ist. An dieser Philosophie, die höchste Kundenzufriedenheit in den Vordergrund rückt, wird auch bei der neuen Cota 300RR festgehalten.

Motor

Herzstück der Cota 300RR ist ein neuer Einzylinder-Viertaktmotor mit vier Ventilen, wie er bereits von den Montesa-Fahrern Eddie Karlsson and Oriol Noguera in der Trial-WM eingesetzt wurde. Der Hubraum beträgt nunmehr 289 ccm und kam zustande durch vergrößerte Bohrung (von 78 auf 80 mm) und entsprechend dickere Kolben sowie mehr Hub (plus 3 mm). Die Modifikationen erforderten nicht nur neue Teile und Komponenten, sondern eine komplette

Presseinformation

Überarbeitung des Motors, weil natürlich auch Pleuel, Zylinder und ebenfalls die Kurbelgehäusehälften entsprechend angepasst werden mussten.

Neben überarbeiteten Nockenwellensteuerzeiten, die ein verfeinertes Ansprechverhalten über das gesamte Drehzahlband bewirken, sorgt eine neue Kraftstoffpumpe mit erhöhter Förderkapazität für einen spürbaren Kraftzuwachs, zusammen mit darauf abgestimmtem neuem Mapping der elektronischen Steuereinheit (ECU) für die PGM-FI Kraftstoffeinspritzung und die Zündung. Diese Maßnahmen wirken sich speziell in unteren und mittleren Drehzahlbereichen positiv aus und tragen wesentlich dazu bei, die Motorcharakteristik und die Leistungsentfaltung angenehm füllig zu gestalten.

Fahrwerk

Bei der Entwicklung der Cota 300RR wurde dem Handling große Aufmerksamkeit zugemessen, um das Motorrad leicht und präzise kontrollieren und dirigieren zu können.

Eine wichtige Modifikation betrifft die Fußrasten-Positionierung. Diese sind 5 mm tiefer und 5 mm weiter hinten befestigt, wodurch mehr Gewicht auf das Hinterrad verlagert wird. Dies führt zu weniger Last auf dem Vorderrad und verbesserter Lenkbarkeit, was zu optimiertem Kontrollgefühl beiträgt. Praxisgerecht ist, dass es durch einfachen Adaptertausch möglich ist, die Fußrasten bei Bedarf weiter nach vorne oder hinten zu positionieren. So lässt sich die Rastenposition nach jedermanns Geschmack einstellen.

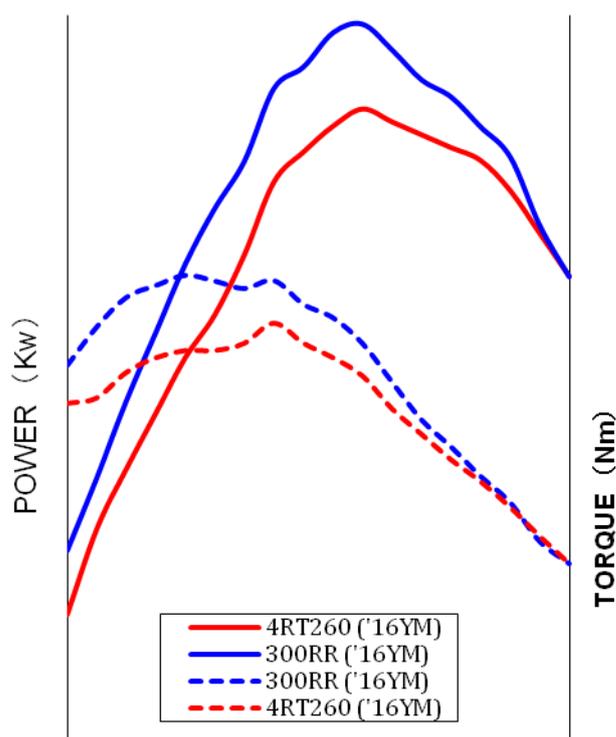
Die Cota 300RR wird mit Michelin X11-Bereifung ausgeliefert, die dank moderner Konstruktion vollauf überzeugen und alle wichtigen Kriterien wie geringes Gewicht, reichlich Traktion und Grip erfüllen und maximales Feedback ermöglichen. Die Pneu sind auf Speichenrädern mit präzise gefrästen und extraleichten Naben aus 7075 T6 Aluminium montiert, die schwarz eloxiert sind und mit einer „RR“-Lasergravur versehen sind. Dazu sind die Räder mit leichten DID-Aluminiumfelgen ausgestattet.

Die leichten Felgen und Naben helfen, die ungefederten Massen zu reduzieren, was sich vorteilhaft auf das Fahrverhalten auswirkt. Rahmen und Schwinge der Cota 300RR sind wie bei der 4RT260 und der Race Replica aus leichtem Aluminium gefertigt und überzeugen mit perfekter Funktion und bewährter Dauerhaltbarkeit.

Presseinformation

Programmierbare ECU von HRC

Elektronische Kraftstoffeinspritzungen sind so programmiert, dass auf wechselnde meteorologische und klimatische Bedingungen automatisch reagiert wird. Dies ist im Alltagsgebrauch ein großer Vorteil. Im Wettbewerbseinsatz sind jedoch gezielte Anpassungen mitunter gewünscht. Deswegen ist für die PGM-FI Kraftstoffeinspritzung optional ein ECU-Kit von HRC (Honda Racing Corporation) erhältlich. Mit einem Laptop können ambitionierte Fahrer damit Zündkurven und Einspritzmappings speziell nach ihren Wünschen programmieren. Cota 300RR-Maschinen erhalten ein Full Power Kit. Das beinhaltet einen separaten Lenkerschalter, mit dem wahlweise ein zweites Mapping des ECU-Steuergeräts aufgerufen werden kann. Damit besteht die Option, neben dem Standard-Setting ein zweites Setting für Untergründe mit eingeschränktem Grip aktivieren zu können, bei dem die Leistungscharakteristik dann besonders weich und sanft ausfällt.



Perfekte Dosierbarkeit der Leistung (siehe Diagramm-Darstellung) und gleichzeitig kraftvolles Ansprechverhalten bieten optimales Feedback; so wird der Fahrer auf jedem Terrain maximal

Presseinformation

unterstützt. Die extrem manövrierfähige und leicht kontrollierbare Cota 300RR erfüllt somit höchste Ansprüche auf Wettbewerbsniveau. Exakt dosierbare Power in allen Fahrsituationen, optimale Motorcharakteristik im Schiebetrieb – das Triebwerk der Cota 300RR entzückt mit perfektem Ansprechverhalten und exzellenter Verbindung zwischen Gasgriff und Hinterrad, was im Trialsport elementar ist und die Performance und den Fahrspaß spürbar steigert.

Die Techniker von Honda und Montesa lieferten für die Cota 4RT und die Race Replica bereits 2014 ein spezielles Kurbelgehäuse-Dekompressionssystem, mit dem die Motorbremse im Schiebetrieb reduziert werden konnte. Mit dieser Technik, die für den aktuellen Jahrgang nochmals verfeinert wurde und auch in der neuen Cota 300RR zur Anwendung kommt, bleibt die Maschine besonders leicht und gut beherrschbar, auch wenn der Gasgriff gänzlich geschlossen wird. Dank dieser Besonderheit lässt sich Montesas Trial-Trio stets vorbildlich leicht und sicher beherrschen und manövrieren.

Auf die erhöhte Motorleistung abgestimmt präsentiert sich das verbesserte Kupplungssystem der Cota 300RR. Sicherer Kraftschluss und geschmeidige Dosierbarkeit überzeugen in jeder Fahrsituation.

Der Kickstarter der Cota 300RR wurde verlängert, um das Starten trotz mehr Hubraum und erhöhter Kompression stets problemfrei erledigen zu können.

Radaufhängungen

Ein geringes Fahrzeuggewicht lag den Ingenieuren von Montesa und Honda besonders am Herzen. Deshalb ist die Cota 300RR mit einer TECH Teleskopgabel bel mit leichtgewichtigen Aluminium-Standrohren bestückt. Den Hinterrad-Stoßdämpfer wiederum liefert Showa. Das überarbeitete Dämpfungs-Innenleben und das neue Setting tragen zu optimiertem Fahrverhalten bei, das von Stabilität, leichtem Handling und optimierter Traktion gekennzeichnet ist und zu lustvollem Trialfahren beiträgt.

Bremsen

Die Cota 300RR ist mit einer neuen Vierkolben-Monoblock-Bremszange ausgestattet, die beste Verzögerung sowie optimale Dosierbarkeit erlaubt. Die Flüssigkeitsbehälter für Vorderradbremse und Kupplung (von Hersteller Braktec) zieren rot eloxierte Aluminiumdeckel. Dazu ist ein hochwertiger Fat-Bar-Lenker aus Aluminium von Zulieferer Renthal verbaut.

Presseinformation

Leichte Aluminium-Speichenräder verhelfen zu mustergültigem Abrollverhalten. Vorder- und Hinterrad mit je 32 Speichen sind nach unterschiedlichem Muster eingespeicht. An der Hinterradfelge sind die Speichen über einen Mittelsteg befestigt. Diese innovative Bauart hilft Gewicht einsparen, bietet Vorteile beim Nachspannen und erlaubt dazu die Verwendung leichter, schlauchloser Bereifung.

Qualitativ hochwertige Ausstattung

Die Cota 300RR ist hochwertig ausgestattet. Die Bordelektrik mit einer elektronischen Transistorzündung ist ohne Batterie ausgelegt. Dazu ist ein Schräglagensensor an Bord, der die Zündung nach einem Sturz automatisch abschaltet. Der Sensor wird aktiviert, wenn das Bike länger als sieben Sekunden mit einem Winkel von über 65 Grad auf der Seite liegt. Die Sicherheitsschaltung bewahrt die Mechanik vor Schäden, weil ausgeschlossen ist, dass der Motor nach einem Umfaller weiter läuft.

Sofort gestoppt wird das Triebwerk zusätzlich über eine neue „Mann-über-Bord“-Schutzschaltung, die mit einer magnetisch befestigten Mini-Reißleine funktioniert. Reißt diese Verbindung in Fahrt ab, weil der Fahrer zu Fall gekommen ist, wird die Stromversorgung automatisch unterbrochen.

HRC Carbon-Kit

Nur die Cota 300RR wird mit dem exklusiven HRC Carbon-Kit angeboten. Dieser umfasst einen Kupplungsdeckel-Schutz, einen Auspuffkrümmer-Schutz sowie eine Lampenverkleidung (für Wettbewerbseinsätze).

Presseinformation

Updated May 2015

MONTESA WORLD TITLES (RIDERS & MANUFACTURERS)

OUTDOOR TRIAL WORLD CHAMPIONSHIP				
YEAR	RIDER	MANUFACTURERS' CHAMPIONSHIP	Model	Engine
17	2014	T.Bou	MONTESA	Cota 4RT 4 stroke
16	2013	T.Bou	MONTESA	
15	2012	T.Bou	MONTESA	
14	2011	T.Bou	MONTESA	
13	2010	T.Bou	MONTESA	
12	2009	T.Bou	MONTESA	
11	2008	T.Bou	MONTESA	
10	2007	T.Bou	MONTESA	
9	2006	-	MONTESA	
8	2004	T.Fujinami	MONTESA	Cota 315R 2 stroke
7	2003	D.Lampkin	MONTESA	
6	2002	D.Lampkin	MONTESA	
5	2001	D.Lampkin	MONTESA	
4	2000	D.Lampkin	MONTESA	
3	1996	M.Colomer	MONTESA	
2	1981	-	MONTESA	Cota 349
1	1980	U.Karlson	MONTESA	

E.Lejeune got 3 world trial titles in a row from 1982 to 1984 with an Honda RTL260, 4 stroke engine

TRIAL INDOOR WORLD CHAMPIONSHIP			
YEAR	RIDER	Model	Engine
13	2015	T.Bou	Cota 4RT 4 stroke
12	2014	T.Bou	
11	2013	T.Bou	
10	2012	T.Bou	
9	2011	T.Bou	
8	2010	T.Bou	
7	2009	T.Bou	
6	2008	T.Bou	
5	2007	T.Bou	
4	2001	D.Lampkin	Cota 315R 2 stroke
3	2000	D.Lampkin	
2	1996	M.Colomer	
1	1995	M.Colomer	

WOMAN WORLD TRIAL CHAMPIONSHIP			
YEAR	RIDER	Model	Engine
7	2011	LAIA SANZ	Cota 4RT 4 stroke
6	2010	LAIA SANZ	
5	2009	LAIA SANZ	
4	2008	LAIA SANZ	
3	2006	LAIA SANZ	
2	2005	LAIA SANZ	Cota 315R 2 stroke
1	2004	LAIA SANZ	

MONTESA WORLD TITLES	TOTAL	2 stroke	4 stroke
OUTDOOR WORLD CHAMPIONSHIP	17 TITLES	8	9
INDOOR WORLD CHAMPIONSHIP	13 TITLES	4	9
WOMEN WORLD CHAMPIONSHIP	7 TITLES	1	6
	37 TITLES	13	24

Presseinformation

Sport-Statistik

Montesa Honda kann seine Erfolgsbilanz bereits mit 17 WM-Titeln schmücken. Die letzten 9 WM-Titel wurden von Fahrern auf Cota 4RT-Modellen erobert. Auch in der Indoor-Trial-WM (13 Titel) sowie in der Trial-WM für Frauen (7 Titel) konnte Montesa Honda zahlreiche Lorbeeren gewinnen.

Die Motorsporterfolge auf höchstem Level seit 2005 unterstreichen die Brillanz und Konkurrenzfähigkeit der kontinuierlich verbesserten Technik der Viertakt-Trialmodelle von Montesa Honda.

Montesa im Trialsport

Montesa wurde 1945 gegründet und erwarb sich als Motorradhersteller rasch den Ruf, qualitativ hochwertige Maschinen herzustellen. Das 1962 präsentierte Modell Impala, das sich großer Popularität erfreute, trug mit dazu bei, Montesa zu einer der führenden Marken Spaniens aufsteigen zu lassen.

Der kommerzielle Erfolg erlaubte der Firma, neue Modelle für Offroad-Marktsegmente zu entwickeln, zunächst für Trial, anschließend für Motocross und Enduro. Das Trial-Engagement nahm seinen Lauf im Jahr 1967, als Montesa die revolutionäre 250 Trial auf den Markt brachte. Diese Neukonstruktion unterschied sich von den Wettbewerbern durch einen Zweitakt-Motor, der effizient funktionierte, durch niedriges Gewicht beeindruckte und in der Praxis überaus überzeugte.

Ungefähr zur selben Zeit entwickelte Honda die technisch herausragende RTL260. Diese neue Trialmaschine, die direkt bei der für Rennsport zuständigen Honda Racing Corporation (HRC) entstand, war mit einem speziellen Viertakt-Triebwerk ausgestattet. Mit diesem Modell gewann der Belgier Eddie Lejeune drei Trial-WM-Titel in Folge, von 1982 bis 1984.

1983 verständigten sich Honda und Montesa auf eine Zusammenarbeit, um die Montesa-Werke zusätzlich mit der Produktion kleinvolumiger Honda Modelle für den europäischen Markt auszulasten. Aus dieser erfolgreichen Kooperation sollte schließlich eine neue Gesellschaft entstehen – die 1986 gegründete Montesa Honda S.A. mit Sitz in Barcelona.

Presseinformation

1994 präsentierten HRC und Honda Montesa das Modell Cota 314R, das entwicklungstechnisch einen Wendepunkt in der Geschichte der Trialmaschinen darstellte. Mit der Cota 314R konnten mehrerer Trial-WM-Titel erobert werden. Darauf basierend wurde später der erste Prototyp der Cota 315R auf die Räder gestellt, mit dem Marc Colomer schließlich die Weltmeisterschaft 1996 gewinnen sollte.

Montesa Honda festigte die führende Position in der Welt des Trial-Sports auch weiterhin. Dougie Lampkin, für seine artistische Fahrkunst bekannter Brite, der eine Montesa Cota 315R steuerte, konnte sich die Trial-WM-Titel in den Jahren 2000, 2001, 2002 und 2003 sichern. 2004 liess sich dann Montesa Pilot Takahisa Fujinami als erster Japaner die Trial-WM-Krone aufsetzen.

Nach fünf Zweitakt-WM-Titeln entwickelten Honda und Montesa gemeinsam ein Viertaktmodell, die Cota 4RT. Im Motorsport debütierte die Neue 2004, der Verkauf an Endkunden begann schließlich 2005. Die Erfolgsgeschichte der Cota 4RT mit Viertaktmotor reicht inzwischen von 2006 bis 2014 – Montesa Honda konnte damit insgesamt 8 Trial-WM-Titel mit Toni Bou als Fahrer erobern.

Presseinformation

Technische Daten Montesa Cota 300RR (MY2016)

(Wettbewerbs Version)

MOTOR

Typ	Einzylinder, Viertaktmotor, 4 Ventile, SOHC, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	288 ccm
Bohrung × Hub	80 x 57,2 mm
Verdichtung	10.5 : 1
Leerlaufdrehzahl	1.800 min ⁻¹
Ölinhalt	0,6 Liter (Getriebe 0,57 Liter)

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappen-Ø	28 mm
Luftfilter	Schaumstoffelement
Tankinhalt	1,9 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Digitale-Transistorzündung
Zündkerze	CR6EH-9 (NGK)
Starter	Kickstarter

Presseinformation

Lichtmaschine 160 Watt

ANTRIEB

Kupplung Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt

Getriebe 5-Gang

Primärübersetzung 3.166 (57/18)

Gangstufen
1. 2.800 (42/15)
2. 2.384 (31/13)
3. 2.000 (30/15)
4. 1.272 (28/22)
5. 0.814 (22/27)

Endübersetzung 4.100 (41/10)

Endantrieb Kette (#520)

FAHRWERK

Rahmen Diamond Aluminium-Brückenrahmen

Abmessungen (LxBxH) 2.016 x 830 x 1.130 mm

Radstand 1.321 mm

Lenkkopfwinkel 23°

Nachlauf 63 mm

Sitzhöhe 650 mm

Presseinformation

Fußrastenhöhe 385 mm

Bodenfreiheit 335 mm

Gewicht (trocken) 72 kg

RADAUFHÄNGUNG

Vorne 39 mm TECH Teleskopgabel,
Federvorspannung, Dämpfer Zug- und
Druckstufe einstellbar, 167 mm Federweg

Hinten Showa Monodämpfer, Pro-Link Umlenkung,
Federvorspannung und Dämpfer Zugstufe
einstellbar, 170 mm Federweg

RÄDER

Vorne und hinten Aluminium-Speichenräder

Felgenreiße vorne 21 x 1.60

Felgenreiße hinten 18 x MT2.15

Reifenreiße vorne 80/100-21 (Michelin)

Reifenreiße hinten 120/100-18 (Michelin)

BREMSEN

Vorne 185 mm Ø Einscheibenbremse, Vierkolben-
Bremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-
Beläge

Hinten 150 mm Ø Einscheibenbremse, Doppelkolben-
Bremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-
Beläge

Presseinformation

Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen. Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.

Weitere Informationen im Internet unter www.honda.at sowie bei allen Honda Motorrad Vertragshändlern.