

DER

X-TRACK

DAS SCHNELLE ÖSTERREICHISCHE MOTORRADMAGAZIN

Bureau de Post, A-3100 St. Pölten (Autriche), Erscheinungs- und Verlagspostamt.
Taxe percue. Zur ermäßigten Gebühr. Envoi a taxe reduit, P.b.b.: „022032621M“

HYPERMOTARD

FOLGE 248, JUNI 07

Österreich
Deutschland
Italien
Schweiz SFR 6,50

EURO 3,30



REITWAGEN

DAS ORIGINAL
Kleinanzeigen GRATIS

Der härteste Duke!
SUPERDUKE R

Triumph Tiger vs.
VARADERO

ZX-6R Cup
NINJA



Lost auf 2T
VESPA

Perfekter Start!
ACC ENDURO

1098 vs. GSX-R

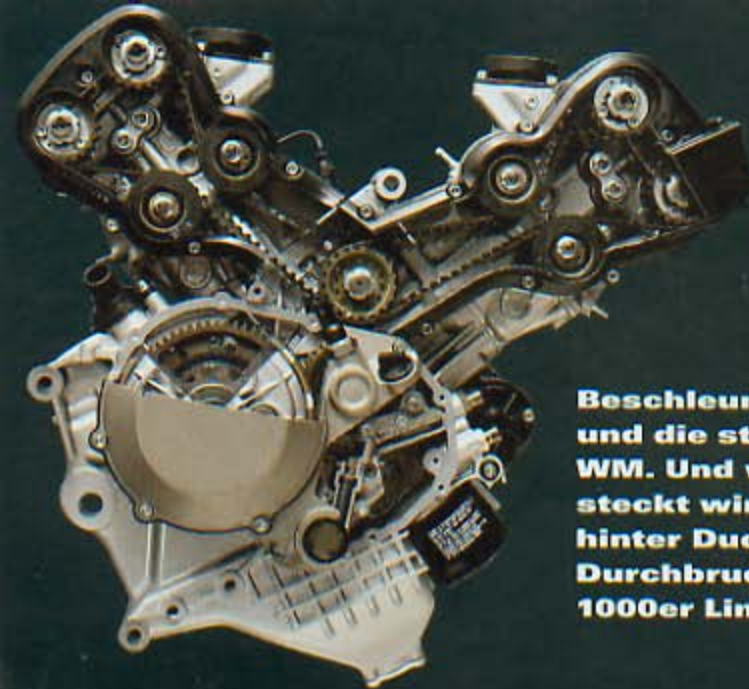
Kann der Kettenhund die 600er fressen?

PIRATEN!

HORNET, Z750, GSR 600



9 005921 000031 06



Tuning-Potential statt Märchenstunde:

Was geht?

Beschleunigung bis zum Autismus: Die stärksten Ducis, und die stärksten Suzukis diesseits und jenseits der WM. Und was steckt wirklich hinter Ducatis Durchbruch des 1000er Limits?

Wenden wir uns einleitend den Reaktoren zu, mit denen der schonungslose Tuner Herbert O. Kainzinger die Gegend um den deutschen Hockenheimring verstrahlt. Herbert O. baut Superbikemotoren frei von jedem Regelwerk auf und darum gehen seine Suzukis und R Einsen im Moment auch gottseidank ein bisschen besser als Rossis Yamaha. Bei Handlungsbedarf entwickelt Herbert O. wunderschöne größere, dennoch leichte Kurbelwellen, um die Japan-Vierzylinder über 1100 Kubik zu erheben. Im Bild auch die passenden Kolben und die Einspritzung mit der Dusche. Das schöne an den Drehmomentkurven der Herbert O. Motoren: Die seine fängt unten dort an, wo die Serie oben aufhört. 216 PS am Hinterrad, also sagen wir +230 PS und die Apparate gehen unten und oben wie die GP-Bomben der verfliegenen 1000er Ära des MotoGP. Im Sinne der Verkehrssicherheit, denn (wie man im Stoner/Rossi Duell sieht) wer auf der Geraden astral Feuer geben kann, muss auf der Bremse und in der Schrägen nicht riskieren: www.tuningcompany.de.

GSX-Rs sind mit ihrer langen, immer knapp am Ursprung verbliebenen Evolutionsgeschichte ein paradiesischer unschlagbarer Baukasten: Du baust WM-Motoren einfach aus dem Yoshimura-Baukasten sauber auf, und die Ergebnisse sind meistens seriös. Die Tatsachen in kurzen Zügen: Mekis Serien-



Höchstgericht: gebremste Dynojet-Rolle bei BLM.

IDM Motor dreht 178 PS auf die Rolle, Berzerks Jaja Umasunst Kit-Bike, das in die Neukircher-Box übersiedelte, macht 203 PS, Stücker holt über die Motec-Programmiereinheit noch einmal 4 oder 5 PS in Neukirchers Rennbike (beide Serienpleuel). Biaggi reitet auf knapp über 210 PS.

Und jetzt die grausamen Ducati-Fakten: Bayliss gewinnt seit zwei Saisons auf sehr genau „nur“ 183 Hinterrad-PS starken Motoren. Auf einem breiten Drehmomentbuckel von 119 Nm, der aber schon von den neuen Superstock 1098ern (also gut präparierte Serie) locker übertroffen wird. Allerdings muss Ducati den alten 1000er V2 bis 13.000/min drehen lassen,

Klassisch technisches Konzept, geschlossener Riementrieb. Schotterfest, wie wir wissen.





Herrn Herbert O. Kainzingers Schächte immer U-Bahn gerecht, dass was strömt.



Venturis unter der Dusche. Mächtiges Schauspiel in der Spezial-Airbox.



Trotz größerem Hub ist die Kainzinger-Welle leichter als die Serie.

um die Spitzenleistungs-Japaner einzusacken. Ein Spiel, das Unsummen verschlingt: Trotz massiv verbesserter Standfestigkeit muss Ducati ein Vermögen ausgeben, um technisch durch die Hölle komplett überhöhter Kolbengeschwindigkeiten in WM-Distanzen gehen zu können. Mit ein bisschen Grundahnung kann sich das jeder Schulbua im Taschenrechner durchkalkulieren. Führt direkt in die 1200er Reglement-Diskussion der WM: Wenn die WM Ducati (und vermutlich KTM) erlaubt, den V2 über

1000 Kubik zu vergrößern, wird die Drehzahl gesenkt (rund 11.000/min) und der Spuk mit den Formel-1 Teilen im Ducati Werkskurbeltrieb hat ein Ende. Vor allem auch für Privatfahrer, die nach Yoshimura-Muster erschwingliche, voll konkurrenzfähige Kit-Motoren durch Austausch von ein paar kritischen Teilen auf der Serie aufbauen können. Leistung ungefähr auf jetzigem 1000er Werks-Niveau, Drehmoment irgendwo bei 130 Nm. Blockt Japan ab, kann Ducati weiter 1000 ccm Formel-1 V-Twins bauen, die die Japaner peinigen, oder aus Kostengründen das Handtuch werfen. Letzteres ist logischer.



Suzuki reißt die Kurve nach oben auf, dass Panik ausbricht. Ducati kontert mit mörder Drehmoment.

