

HUSKY US-TEST

MOTOCROSS PARK

RRESCH SBK DOPPELCHAMP

DAS SCHNELLE MOTORRADMAGAZIN

P.b.b. „02Z032621M“
Der Reitwagen ZeitschriftenverlagsgesmbH,
Obertriesting 49, 2572 Kaumberg, Austria

9/2015 SEPTEMBER
347

Österreich
Deutschland
Italien
Schweiz SFR 7,70 Lux 4,30 €

EURO 3

DER

REITWAGEN

DAS ORIGINAL

Kleinanzeigen GR

Billig, schnell, schön

300 oder 390?

Endlich am Ring:

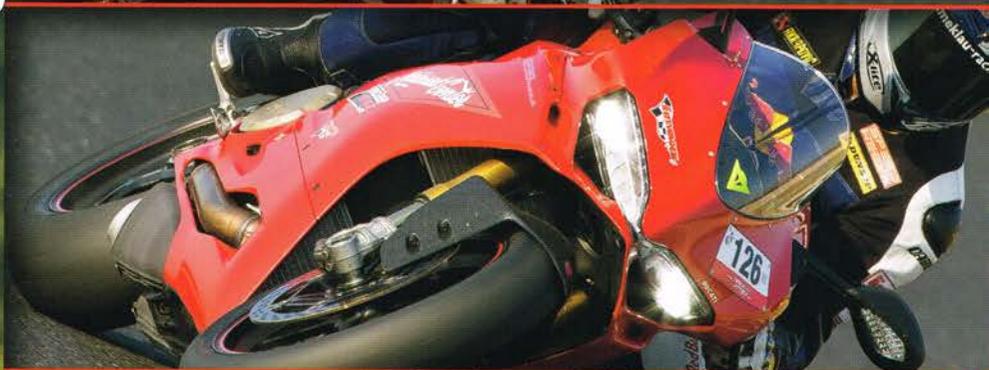
Kawa H2R

MotoGP Piste neu:

Red Bull Ring



YAMAHA
APRILIA
DUCATI
SUZUKI
BMW



Villopoto's
MX 2016

Suzies Speedtour
GSX-F 1000

Harley Auf Draht
Livewire

SUPERBIKES

am Ring-Limit

Leistung: Nerven liegen blank



WM MELK

Siegt Österreich?



101467803000



200PS-SERIE & PANNONIARING

RW 3081-3085



Aprilia

BMW

Ducati

Yamaha

Suzuki



GEISTERBAHN

mit
Reitwagen Qualifying 2015

1.56



Martin Bauer flucht wie ein Kutscher und bringt Weltklasseperformance. Je stärker die Motoren, umso härter das RW Qualifying Gesetz. "Bin nervlich am Limit. Dagegen ist wirklich jedes Rennwochenende ein Urlaub."

Es ist mehr als Zeit. Aber es gibt da ein Problem. Wir können einfach keine Superbike-Vergleichstests im Larifariformat. Hersteller haben gerade im mächtigsten Technologiesprung des Jahrzehnts den millionenschweren Materialkrieg ausgerufen. Die gescheitesten und teuersten Techniker des Motorradserienbaus dürfen ihre größten Colts ziehen. 2016 werden auch Suzuki und Kawasaki in den Fight der starken straßenzugelassenen Superbikes einsteigen. Nur ehrlich: Punktetabellen aus den Schreibstuben und philosophisches Kabarett helfen bei diesem gewaltigen technischen Niveau niemandem weiter und haben hier nicht allzuviel verloren. Es geht um bewertbare Tatsachen nach den Grundregeln professioneller Racingerfahrungen. Die Serientechnik liegt bereits im Windschatten der WM. Und darum reichen Wirtshauskommentare nicht mehr. Darum kannst du alles andere kübeln. Alle Daten, Messkurven, Erfahrungen, Änderungsoptionen und tiefenpsychologische Beruhigung nach den Resultaten findet man bei www.bikeperformance.at

Die gescheitesten Techniker ziehen die größten Colts.

Wir haben 2011 das letzte Reitwagen Qualifying anlässlich des Einstiegs von BMWs RR und der ZX-10R Kawasaki gestartet und werden das immer nur weiter tun, wenn große technologische Ereignisse das Risiko rechtfertigen. Der Auftritt von drei neuen Spitzenpaketen

von Yamaha, Aprilia und Ducati und die nachgebesserte Neuauflage des führenden Superbikes von BMW, das die Entwicklungsszene weltweit und BMW selbst in Bewegung gebracht hat wie nichts anderes, ist so ein Moment. Was wir zu sagen haben, kann nicht jedem Hersteller unter die Nase gehen. Ganz sicher nicht jedem Fahrer, überhaupt, wenn er hier liest, dass er vielleicht ein paar teure falsche Entscheidungen getroffen hat und Rettung nur in mühsamen Trainingsstunden zu erwarten ist. Wir sind relativ sicher, dass unseren geraden Zugang darum auch die größten und stärksten Motorradzeitungen und Medien Europas meiden wie der Teufel das Weihwasser, denn er bedeutet Unfrieden. Leistung erzeugt Gewinner und Verlierer. Leistung bringt immer Unfrieden.

Reitwagen-Regeln meiden die Zeitungen wie der Teufel das Weihwasser. Sie bedeuten Unfrieden.

Die Vergleichstest-Regeln, die wir uns mit Martin Bauers MB Bikeperformance Studio auflegen, sind einfach. Sie schonen keinen. Uns selbst leider auch nicht.

1. Das RW Qualifying sagt niemandem, welches Motorrad er kaufen soll. Keine Bevormundung. Keine Punkte und keine Geschichten von Journalistenfahrten, die eine Viertelminute Verspätung pro Runde auf international gültige Topfahrer aufreißen. Wir entscheiden nichts. Es gibt keinen Testsieger (was für eine

haarsträubende journalistische Eitelkeit!). Nur Leser, Käufer und Fahrer entscheiden für sich allein. Wir geben weniger erfahrenen Lesern Gebrauchsanleitungen, wie die gesammelten Daten ähnlich wie in Rennteam-Briefings interpretiert werden können. 2. Jedes Seriensuperbike geht auf handelsüblichen Einheitslicks ein kurzes Abstimmungstraining, vier bis sechs Runden, in dem das Quali-Setup mit Serientechnik festgelegt wird. Die Serienmaschinen werden nicht umgebaut. Keine Teile werden ausgetauscht.

Keine Bevormundung der Leser. Serienslicks, ein paar Setup-Runden. Dann die 3 Runden-Hölle.

Keine Zeitreserven für umfangreiche technische Eingriffe, denn investierte Arbeitszeit macht auf diesem hohen Niveau die Sieger. Besonders die neuen Maschinen haben riesiges Entwicklungspotential und werden immer schneller, je länger man dran gezielt schraubt und optimiert. Alle Möglichkeiten intensiv zu nutzen, könnte mit dazu nötigen Tests Tage und Wochen für jedes Motorrad dauern. Was bedeutet: Wir bleiben nach nur ein paar wichtigen Handgriffen extrem nahe am Serienstandard wie jeder unvorbereitete Käufer. Also Fahrwerkssetup vorn und hinten korrigieren, Fahrhilfemodus aussuchen oder wegschalten, wenn möglich. Sonst nichts.

3. Jeder Qualifying-Stint besteht aus höchstens fünf Runden (Outlap, höchstens 3 Zeitrunden, Inlap). Nur ein Stint

TECHNIK UPDATES

Unser Motorendoktor am Hockenheimring, der das Kommando der deutschen Performanceszene fest in der Faust hält, uns aber seelisch begleitet wie ein guter Geist, seit es uns gibt, singt uns auf der Yamaha eine würdige Hymne. Herbert Kainzinger:
 "Wir haben bei der Maschine in Absprache mit dem Kunden die ECU auf einen modifizierten Kit-Datensatz geflasht, die neue Akra Kompletanlage montiert und per PCV das Gemisch abgestimmt.
 Der Unterschied bei (PS-Werte am Hinterrad ohne DB-Eater gemessen!)
 6.000 U/min. von 62,42 PS auf 74,11 PS und von 73,06 Nm auf 86,75 Nm Drehmoment.
 7.000 U/min. von 76,75 PS auf 94,27 PS und von 77,01 Nm auf 94,58 Nm Drehmoment.
 8.000 U/min. von 105,81 PS auf 118,49 PS und von 92,89 Nm auf 104,02 Nm Drehmoment."

Zur Panigale gibt es erste Erfahrungswerte direkt von der Pannonischen Front.
 Matthias Pasquali vom Ducati-Stützpunkt direkt am Pann-Ring:
 "Mit den Serienfahrwerksabstimmungen ist es vollkommen sinnlos, hier zu fahren. Ist für den Tourenkompromiss ausgelegt. Der Umbau ist nicht besonders aufwendig und wir haben eine Vorführversion aufgebaut."



pro Motorrad. Der Grund für die sehr kurzen und damit wegen der extrem knappen Anpassungszeit für den Fahrer gefährlichen Stints am Limit liegt in den Bodentemperatur-Schwankungen, die die Rundenzeitergebnisse bis zur Unbrauchbarkeit verfälschen und unvergleichbar machen können. Bei fünf Testmaschinen dauert das gesamte Qualifying mit Motorrad- und Instrumentenwechsel länger als eine Stunde.

Wenn die Asphalttemperaturen aus dem brauchbaren Fenster wandern, sind Ergebnisse echter Humbug.

Würden wir die Qualy-Stints um mehrere Runden verlängern, streckt sich der Test auf fast zwei Stunden. In dieser langen Zeit verschiebt sich die Asphalttemperatur unter Umständen um mehr als 15°, was die Bestzeiten sehr wahrscheinlich um eine gute Sekunde verzerrt und unvergleichbar macht. Wir kennen keinen Zeitungs-test, in dem auf Bodentemperaturen hingewiesen wird. Ein riesiger Einflussfaktor. Wird im falschen Temperaturfenster gemessen, sind diese Tests unzweifelhaft Humbug. Für den Fahrer eine extreme Belastung. Er hat nur zwei oder drei ideale Runden, um im Grenzbereich relativ unbekannte Serienabstimmungen optimal ans Limit zu bringen. Mehr nicht. Ohne Übertreibung existieren nur wenige Menschen auf der Welt, die der Aufgabe am Pannoniaring gewachsen sind. Zuletzt war das Suzuki SBK-Werksteam länger als einen vollen Tag



nicht dazu in der Lage, Meklaus Serien-Suzukis zu folgen, um zu erklären, wo das Performanceniveau der RW-Tests liegt. Die ungarische Heimstrecke ist unsere Währung und Norm der Rundenzeit. Viele Menschen hier wissen und spüren, was es bedeutet, Serienmaterial tief unter die Zwei-Minuten-Rundenzeit zu drücken. Selbst gute Meisterschaftsracer können das kaum.

Große Ehre, Meklau, Resch und Bauer seit Jahrzehnten in der Reitwagen Test-Gang zu haben. Auf Problem-material ist Martin Bauer ein einsames Wesen.

Es ist eine große Ehre, gleich drei Spitzenpiloten dieser entrückten fahre-rischen Klasse in der Reitwagen-Gang

zu haben und mit ihnen Jahrzehnte lang zu arbeiten. Andy Meklau, Superbike WM Gesamtvierter, WM-Laufsieger und -Podiumsbesetzer, GP500 IRTA Rookie, IDM-Meister, X-facher ÖM-Sieger.

Roland Resch Suzuki Junior Europa-meister; Superbike WM Topten-Leis-tungen, IDM Top5, neuer Alpe Adria SBK-Meister, mehrfacher ÖM-Champ. Martin Bauer mehrfacher IDM Meister, Superbike WM- und MotoGP-Fahrer, ÖM-Titel.

Was aber Martin Bauer selbst an der Tafelrunde der Reitwagen Hall-of-Fame zu einem einsamen Menschen macht, ist sein vollkommen präziser, aggressiv ins Limit geführter, analytischer Umgang mit problematischem Mate-rial, was ihn weltweit zum gesuchten Testingenieur und Fahrer der großen

Eines der besten Elektronikpakete mit den meisten professionellen Abstimmungsoptionen bis zur möglichen Schwerpunktverlagerung und Lenkkopfabstimmung. Linearer Racing-V4 und länger gestelltes Racingchassis.



Der REITWAGEN 27

Reifen- und Motorradmarken gemacht hat. MB hat technisch klare Funktionsbilder und holt blitzartig das Maximum aus sehr riskanten Fahrzeugzuständen. Er kann wie niemand anderer Probleme in feinsten technischen Fehlreaktionen orten und sie sofort umfahren oder beheben. Große Weltklasse. Alle drei Reitwagen Superstars neh-

men die Testmaschinen für ein rundes Gesamt-Speedbild in die Hand, aber die unerhörten Qualzeiten am Limit sowie die technische Gesamtleitung sind ausschließlich Bauer-Sache.

Im Risiko ist das härter als jedes Rennqualifying. Bauer: "Nervenchallenge."

Die Testaufgabe ist übrigens im Risiko härter als jedes Rennqualifying. Martin Bauer: "Nervlich eine relativ harte Challenge. In Rennqualifyings bewegen wir uns auf fertig entwickelten Rennfahrzeugen, die genau angepasst sind und sich von der Motor- und Fahrwerksabstimmung in einem bekannten Rahmen und abschätzbaren

URSACHE UND WIRKUNG

Was die Bestzeiten macht und was sie auslöscht.

PANNONIARING 2015

Im Verhältnis zum Reitwagen Qualifying 2011 ist die wichtigste Motorrad-Rennpiste in unserem Sport keinesfalls schneller geworden. Der Neubau der Kerbs, die jetzt nicht mehr überfahren und geschnitten werden können, verlängert die Ideallinie. Einige tiefe Risse und Wellen haben die Ideallinie zusätzlich verändert.

Wir haben die Quali-Stints in den frühen Morgenstunden abgewickelt, um Bodentemperaturen nicht über 30° klettern zu lassen. Haben also etwa das selbe Temperaturfenster halten können wie 2011.

Reifen: Metzeler Racetec K1 Slicks

Alex Pauers Zweiradprofi-Stützpunkt (www.zweiradprofi.at) hat sich um die neuen Metzeler Racetec Slicks einheitlich auf allen Testmaschinen gekümmert, die im Grenzverhalten stark den Pirelli SC-Mischungen ähneln, also relativ breite Reserven anbieten. Entwicklung der Serienslicks ist seit 2011 nicht stehen geblieben. Martin Bauer: "Die Metzeler funktionieren etwas besser als die Dunlop 6813 und 7712 Mischungen damals. Mehr Sicherheit, aber in der Rundenzeit wirkt das marginal. In nur drei Vollrisiko-Runden wirst du nie so genau, dass du an minimalen Vorteilen feilen kannst. Gilt auch für die geänderte Ideallinie. Drei Runden volles Risiko auf unbekanntem Fahrwerken und mit unvorhersehbaren Elektronikeingriffen - da ist statt Rhythmus eher das Chaos los. Da triffst du nicht jeden Punkt und jede Linie auf den Zentimeter. Ich glaube, dass sich Reifenvorsprung und schwierigere Strecke ganz gut ausgleichen und die Zeiten von 2011 und heuer gut vergleichbar sind."

Wie funktionieren die K1 Mischungen? MB: "Unter 30° war das ok. Nur für die Einschätzung: Man kann über Sonderrennmischungen, die man so nicht bekommt, vor allem noch mehr Vortrieb rausholen. Wir sind auf Sommerböden schon bis zu zwei Mischungsstufen unter der weichsten Pirelli Nullmischung gefahren."

Was sind die gefahrenen Zeiten grundsätzlich wert? Was sagen sie aus?

Die Suzuki GSX-R ist unsere Referenz. Konzeptionell unverändert, keine Fahrwerkselektronik, keine Fahrhilfen. Überraschender Weise deutlich mehr Motorleistung als 2011. 170PS und das breiteste Band. Die Suzuki fährt 2015 um zwei Zehntel schneller als 2011. Das klingt nach einem unbedeutenden Huster. Ist es aber in dem Grenzniveau, das Bauer auf den Ring bringt, nicht. Jedes Hunderstel hart erarbeitet. MB: "Mehr, als ich erwartet habe."

Wie hart bist du an der Grenze?

MB: "Ich schätze, dass ich in deutlich längeren Stints und längerer technischer Vorbereitung noch bis zu eine Sekunde durch mehr Genauigkeit und Umfahren von den Schwächen, die sich dann gut einschätzbar ergeben, aus jedem Motorrad rausholen kann. Die Zeiten sind schon auf den Produktionsreifen hier stark, würden aber mit Spezialreifen der Spitzenteams noch einmal um eine Sekunde fallen. Wir stehen also vor Serienmotorrädern, die echtes 1:54er Potential mit zu langer Serienübersetzung, Seriengewicht, Serienauspuff, Licht, Hupe und Taferl haben. Das ist dann schon eher der Wahnsinn."

Die beste je am Pannoniaring gefahrenen Runden legte das Crescent Suzuki Superbike WM Werksteam hin. Laverty fuhr 1:52,4, Lowes 1:52,2.

Nach mehr als einem vollen Abstimmungs- und Trainingstag.

Leicht modifizierte Serienmaschinen, wie zum Beispiel Roland Reschs überlegene ÖM- und Alpeadria Sieg-BMW RR läuft mit Serienleistung, WP-Fahrwerk, abgeschalteten Fahrhilfen und Rennauspuff stabile 1:53er Rennzeiten.

Sekunden und Zehntel: unnötige Haarspalterei?

Das kann man so sehen. Aber auch komplett Rennunerfahrene würden es nie so empfinden, wenn sie selbst mit der Stoppuhr an der Boxenmauer stünden. Rundenzeiten-Lesen für Einsteiger: Nehmen wir einen Rückstand von einer Testmaschine zur anderen, die beide auf der Strecke Rad an Rad fighten, von nur einer halben Sekunde an. Jeder würde schon nach einer Runde den noch erträglichen unwesentlichen Nachteil wahrnehmen. Über eine volle Renndistanz wäre die Niederlage aber gewaltig. Nach 25 Runden liegt der Verlierer um fast eine Viertelminute zurück, wenn der Sieger weit aus der Sichtweite des Zweiten über die Ziellinie geht.

Eine Zeitendifferenz von stabil 5 Zehnteln ist nach wenigen Runden schon kein Kopf an Kopf Rennen mehr.

Rückstände von 2 Sekunden pro Runde und mehr bedeuten epische Niederlagen für den Unterliegenden: Nach der vollen Renndistanz hätte der Sieger schon den Helm herunter, wenn der Verlierer noch tief in der letzten Runde um Schadensbeschränkung kämpft.

Jeder, selbst wenn er von großem Desinteresse für Zeittabellen spricht, hätte schwere Probleme, einem derart gewaltig distanzierten Motorrad sein volles Vertrauen und das Sparbuch zu widmen. Es gibt also viel zu gewinnen und zu verlieren in der Rundenzeit. Auch für die Hersteller. Wie ernst nehmen sie die Racing-Performance ihrer Produkte? Spannende Frage.





Das stärkste Serien-Superbike der Welt.
Lächerliche Abstimmungswidersprüche.
Gigantische Basis. München bleibt.

**Unfassbar teurer Fortschritt.
Erstaunlich banale
Abschlusschwäche.**

Die Zeiten sprechen eine klare Antwort. Standfeste, WM-fähige Serienmotoren. WM-Rahmen. Das bedeutet erstens gigantischen Ingenieuraufwand und Technologie-Knowhow, das seinesgleichen im Straßenfahrzeugbau sucht. Wir sehen, dass die Preise dieser Spitzengeräte weh tun, aber ich schwöre, dass die paar Tausender für die gebotene Technik- und Entwicklungsleistung zu billig sind. Würde eher bezweifeln, dass die Hersteller an diesen Motorrädern nachhaltig Geld verdienen, wie sie's sonst gewöhnt sind. Schon die gravierenden Konstruktionsänderungen zur neuen V4 Aprilia kosten mit Sicherheit knapp zweistellig in Entwicklungsmillionen, ohne dass man von außen große Änderungen wahrnimmt. Der Panigalemotor allein ist ein hoch zweistelliges Millionenjuwel. BMW hat in die Racingentwicklung der RR, die sich jetzt zum Teil in der Serie findet (der Serienmotor ist jetzt ungefähr so stark wie Corsers erster WM-Motor), über 14 Millionen pro Jahr gestopft, bevor die Notbremse gezogen wurde. Zuschlagen, bevor das wer merkt.

Das bedeutet zweitens, dass die neuen Superbikes in Zehntelabständen wie in der WM auf dem berühmten Schnäuztüchel über die Ziellinie gehen müssten, denn die Ingenieursteams der führenden Marken arbeiten grundsätzlich auf Augenhöhe.

Aber genau das tun diese Maschinen - nicht.

Rundenzeitabstände von bis zu zwei Sekunden.

Die Ursache dafür wird jedem aufrechten Racer den Kuckuck aus der Uhr drücken und diese Entdeckung ist der tiefere Sinn des Reitwagen Qualifyings. Sie werden das sonst nirgends zu lesen bekommen. Und es geht dabei nicht um Geld.

Die modernsten Superbikes reißen Zeitabstände durch banalste

Abschlussungenauigkeiten auf, die große Wirkung in der Limitzone verursachen. Absurde Sache.

**Spektakulärste Hitech-Punktlandungen.
Um zwei Cent die Best Lap
vergeigt. Wir sind alle nur Menschenkinder.**

Die spektakulärsten Hitech-Punktlandungen wie im Traum bei Motor, Rahmen und Konzept. Am Schluss nur ein, zwei Fehler um ein paar Cent, die die Performance und damit Millionenwerte killen.

Die gute Nachricht: Wenn ein paar billige Fehler die Best Lap vergeigen, dann kann man die volle Performance der Konzepte auch wieder mit sehr wenig Aufwand ans Tageslicht zurückholen.

Es geht um billigste Setup-Mängel in der Dämpfung, besonders um ein paar übereifrige Programmzeilen in den adaptiven Motor- und Fahrwerkssteuerungen, die man besser anders oder gar nicht geschrieben hätte. In einem Fall geht es sogar nur um die Seitenständermontage und eine Auspuffschele, die eine Rundenzeit um ungefähr zwei Millionen Entwicklungseuros versemelt und an eine überlegte Stelle gesetzt gar nichts gekostet hätte.

Wie's das geben kann? Wir sind alle nur Menschenkinder. Ein paar Eitelkeiten, ein bisschen Politik, ein schüchterner Spitzentestfahrer, der sich bei seinem Projektleiter nicht durchsetzen kann, eine schwachsinnige stur durchgepeitschte Marketingstrategie, ein zu schneller Strich am CAD-Bildschirm, weil grad die Mittagsglocke läutet. Oder weil man dem Alten eins auswischen will. Das pralle Konzernleben halt. Nicht ablenken lassen. Ist alles mit geringem Aufwand und großer Wirkung korrigierbar. Was wirklich zählt, ist das Potential der Basis. Und wir haben noch nichts Vergleichbares in den Auslagen stehen gesehen.

Grenzen bewegen lassen. Da weißt du, was zu tun ist. Ich muss hier aber fast den selben Speed nehmen und es passieren in nur drei Runden, in denen du deine Punkte kaum exakt triffst, ununterbrochen unvorhersehbare Dinge. In jeder Kurve taucht was anderes auf, was dich vom Bock reißen will. Wie in der Geisterbahn. Die Sache würde ruhiger und runder werden, wenn ich mich in ungefähr sechs Runden genau auf das Fahrzeug einstellen könnte, aber das spielt's hier nicht. Hab mich ein paar Mal gegen zu weite, abgerissene Slides oder ein einklappendes Vorderrad knapp wehren können. Und das Potential der Testbikes ist ja nicht ohne. Muss ungefähr eine Sekunde als Risikopuffer liegen lassen. Mit Sondermischungen auf den Felgen ginge sicher noch eine weitere Sekunde. Auf jeden Fall sind 1:54er Zeiten mit etwas mehr Testaufwand in Reichweite. Das ist für Serienbikes schon ein Wahnsinn vom

REITWAGEN QUALIFYING DATEN

2011

Best Lap

Testmaschinen technisch serienmäßig

Dunlop Slicks KR 106/Mischung 6813 vorn und KR 108/Mischung 7712 hinten.

Asphalt max 23°

Suzuki GSX-R 1000	1:59,15
Kawasaki ZX-10R	1:59,52
KTM RC8 R	1:59,78
BMW S1000RR	2:00,22
Honda CBR1000RR	2:00,24
Yamaha R1	2:00,28

2011

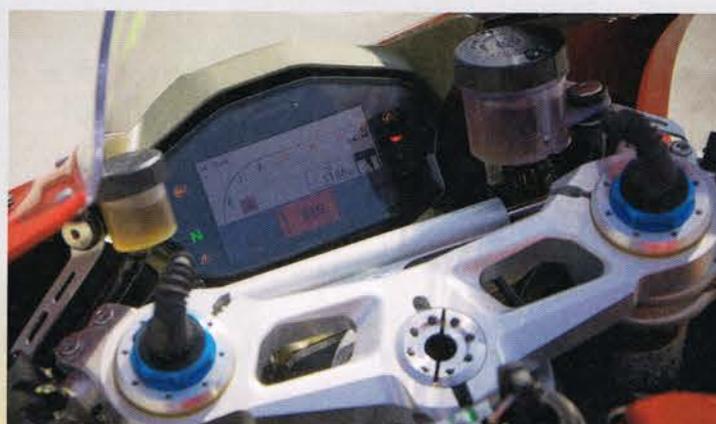
Best Lap

Testmaschinen technisch modifiziert

(Öhlins Open Cartridge vorn, Öhlins TTX36 hinten, Remus Titan Komplettanlagen, Dynojet Powercommander)

Asphalt 30°, windig

Kawasaki ZX-10R	1:56,95
BMW S1000RR	1:57,74
Honda CBR1000RR	1:57,91
Suzuki GSX-R 1000	1:58,26
Yamaha R1	1:58,51
KTM RC8 R	1:58,60



Serienmotor, der WM-Motoren bis 2010 schlägt. Eine große Aufgabe, das zu derreiten.





Suzuki?

Das Instrument ist jetzt über 9 Jahre alt! Wir haben sie eigentlich 2015 nur noch zum Spass in den Test geholt. Die Suzuki war schon 2011 ein sogenanntes veraltetes Motorrad gegen die neuen BMWs und Kawasakis, siegte aber unverdrossen in nationalen und internationalen Rennserien als weltweit erfolgreichstes Produktionsmotorrad. Sie siegte damals auch deutlich im ersten Reitwagen Qualifying Durchgang. Also wie heuer unverändert, aber Slick-bereift. In erster Linie, weil Suzuki ausgewogene, sehr ausgereifte Dämpfungskennlinien in Gabel und Federbein einbaut und dem Fahrer viel Bewegungsraum, Vertrauen und Einschätzbarkeit gibt. Das breite starke Leistungsband überspielte locker den Nachteil an der Leistungsspitze. Ahnungslose Zeitungsteams schrieben die Suzuki damals trotzdem in die Unverkaufbarkeit.

Mit relativ umfangreichen Umbauten holte sich die Kawasaki 2011 den Sieg im zweiten Durchgang (also die stark Modifizierten). Wochen später korrigierten wir noch einmal nach, übersetzten kürzer und Martin Bauer legte mit dem selben Serienmotorrad (außer Konkurrenz) eine 1:55 Runde ab. So der Stand der Dinge anno 2011.

2011

Top Speed

BMW S1000RR	261 km/h
Kawasaki ZX-10R	256 km/h
Honda CBR1000RR	252 km/h
Suzuki GSX-R 1000	250 km/h
KTM RC8 R	246 km/h
Yamaha R1	245 km/h

2015

Top Speed

Yamaha R1M	262 km/h
Aprilia RSV4 RR	259 km/h
BMW S1000RR	259 km/h
Suzuki GSX-R 1000	250 km/h
Ducati 1299 Panigale S	249 km/h

Martin Bauer:

„Haben mit der BMW trotz des stärkeren Motors nicht den Topspeed-Sieg der 2011er BMW geschafft (261 km/h). Hauptsächlich, weil die adaptive Dämpfung unvorhersehbar Grip beim Rausbeschleunigen kostet. Die Ducati wird davon noch härter getroffen, weil der Motor sehr genaue Drehzahlen und die ganze Konzentration in der Zielkurve braucht.“



Wüsstet alle ändern von Gabel- und Federbeinabstimmung so viel wie die K9-Japaner, stünden wir bei 1:54.





2015

SECTOR 1

Yamaha R1M	45,49	
Aprilia RSV4 RR	45,64	+ 0,15
BMW S1000RR	46,05	+ 0,56
Ducati 1299 Panigale S	46,31	+ 0,82
Suzuki GSX-R1000	46,53	+ 1,04

Martin Bauer:

„Ducati baut das handlichste schlankste Motorrad, aber der schnelle 1er Knick nach Start/Ziel war für mich nicht exakt zu treffen. Wirkt nach bis in die 2er Kurve. Das hat nie gepasst. Auch der Ausgang zu Start/Ziel, der uns den Topspeed vergeigt. Der Motor schiebt kurz an und steht dann sofort im Begrenzer. Das Band ist mit 3500 min sehr schmal geworden. Verlangt sehr viel konzentrierte Schaltarbeit und ich komm nicht überall mit dem Fuß unter den Schalthebel wie ich müsste. Umgedrehte Schaltkulisse würde sehr helfen. Die Programme, die unter den semiaktiven Fahrwerksfunktionen liegen, arbeiten an etlichen Stellen gegen den Fahrer, nehmen Dämpfung raus, wo du gerade mehr brauchst usw. Schwer zu durchschauen und schwere Arbeit beim Fahren.“



2015

Best Lap & Ideal Lap

Serie

Metzeler Racetech KI vorn und hinten Asphalt 30°

Yamaha R1M	1:56,60	1:56,36
Aprilia RSV4 RR	1:57,37	1:56,99
BMW S1000RR	1:58,07	1:57,91
Ducati 1299 Panigale S	1:58,61	1:58,56
Suzuki GSX-R 1000	1:58,90	1:58,74

Die Ideal Lap (rechts) addiert die jeweils schnellsten Sektorenzeiten der drei Quali-Runden. Sind also tatsächlich gefahrene Bestzeiten, nur eben nicht aus einer einzigen Runde (Best Laps links).

Martin Bauer:

„In der Yamaha sind kaum Regeleingriffe aus der ECU zu spüren. Sogar das ABS ist in schnellen Runden kaum im Weg. Offensichtlich sehr diszipliniertere Detailarbeit an entscheidenden Kleinigkeiten, in der schnelle Leute das Sagen hatten. Die elektronischen Hilfen sind nicht im Weg.“
 Aprilia hat ebenfalls ein sehr ausgereiftes Elektronikpaket entwickelt, das unauffällig bleibt. Und Aprilia baut kein semiaktiv gesteuertes Fahrwerk ein, weil darin kein Vorteil gesehen wird. Wir müssen da zustimmen. Die semiaktiven Fahrwerksoptionen sind vielleicht ein Komfort-Argument, wenn man häufig zwischen Straßen- und langsamen Rennstreckenfahrten wechselt. Aber das beste System (in der Yamaha) schafft es maximal, nicht gegen den Fahrer zu arbeiten. BMW und Ducati legen Algorithmen unter die eigentlich leistungsfähigen Fahrwerkskomponenten, die in vielen Reaktionen unausgereift sind und während der Entwicklung nicht schnell genug gefahren wurden. Wir sind jetzt sicher, dass die billigeren Versionen mit Standardfahrwerken in jedem Fall die bessere Lösung und mit kleinen technischen Investments überlegen sind.

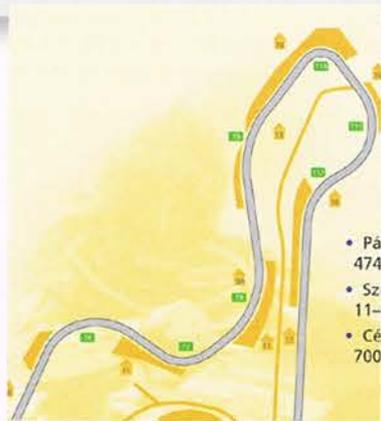
MB: „Die Aprilia kann Zeiten wie die Yamaha gehen. Die fahren in der selben Liga. Aber die Aprilia setzt mit dem Seitenständer und Auspuffteilen auf. Auf Bodenwellen attackierst du da nicht genauso aggressiv. Und damit hast du schon die Dreiviertelsekunde aufgerissen, die fehlt. Seitenständer weg und Racingkrümmer um ein paar Millimeter genauer verlegt und die Aprilia fährt um den Sieg.“

SECTOR 2

Yamaha R1M	36,71	
Aprilia RSV4 RR	37,20	+ 0,49
BMW S1000RR	37,42	+ 0,71
Ducati 1299 PanigaleS	37,46	+ 0,75
Suzuki GSX-R 1000	37,48	+ 0,77

Martin Bauer:

„BMW hat heuer das stärkste Superbike, aber der 2er Sektor ist symptomatisch dafür, wo die BMW Zeit verliert. Die Elektronik nimmt überraschend Dämpfung und Traktion raus, wo du sie brauchst und dich drauf verlässt. Nach dem 12er Knick in die Sutte hinunter ist sie hinten plötzlich viel weiter gegangen als vorher. Fast verloren an einem der wichtigsten Beschleunigungspunkte der Runde. Die langen Radien waren auf der Aprilia nicht genau genug für die Bestzeit zu treffen, zum Teil weil die Gabel mehr Dämpfung braucht. Hab kurz das Vorderrad verloren und bin im Schotter um den Haliklik herum gefahren statt vor ihm vorbei.“



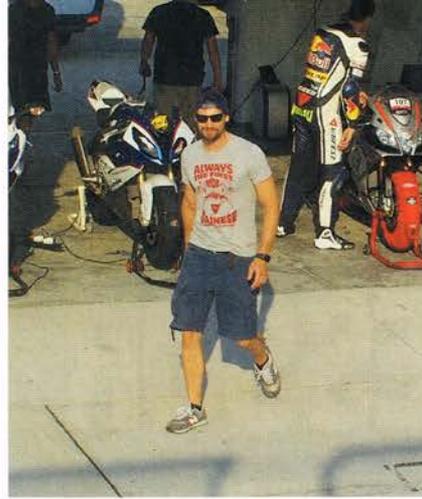
SECTOR 3

Aprilia RSV4 RR	34,15	
Yamaha R1M	34,16	+ 0,01
BMW S1000RR	34,43	+ 0,28
Suzuki GSX-R 1000	34,71	+ 0,56
Ducati 1299 PanigaleS	34,79	+ 0,64

Martin Bauer:

„Die Aprilia zeigt auf, dass sie ein sehr starkes Konzept hat.“ Suzuki trifft fast nur mit einfachen wirkungsvollen Dämpfungskennlinien, die keine höheren Entwicklungs- oder Produktionskosten verursachen als auf den modernen Konstruktionen, den Punkt zwischen Racing-Speed, Einschätzbarkeit und Straßenkompromiss so genau, dass sie trotz der geringeren Leistung, des alten Layouts und der höheren Masse immer noch bei der Musik bleibt. Semiaktive Fahrwerke können damit derzeit noch nicht mit, lenken von optimaler Rundenperformance eher ab und werden ohne gewaltige Entwicklungsprojekte auf Werksracing-Ebene in absehbarer Zeit auch nicht das dafür nötige Knowhow in die Serienentwicklung bringen. Yamaha hat das noch am Besten im Griff. Mit sehr geringem Abstimmungs- und Änderungsaufwand hätten herkömmliche Gabeln und Federbeine das unfassbare Potential der neuen Superbikes in WM-nahe Rundenzeiten umgesetzt. Wir werden das bei dem einen oder andern Motorrad durchziehen und wieder mit dem GET Datarecorder ausrücken. Dann kann die 1:54 Mauer unter Umständen fallen.“





Hammer her. Also wenn noch einmal der Qualifying Test am RW-Plan steht, Nicole, dann sag, I bin net do." Berzerk nach ein paar WM- und Serienentwicklungs-Jahren unter mehreren Marken kein ganz Ahnungsloser im Auswerten von Racingdaten, Technik- und Fahreranalysen, greift zum Protokoll.

Bis zur 2:00 Zone ist Tuning rausgeschmissenes Geld.

Soviel zum Start. Und nun die erste Botschaft im Debriefing, die weder Industrie noch Fahrern schmeckt, aber im Ergebnis gnadenlos feststeht. Sollte man auf keinem dieser Motorräder vollkommen serienmäßig auf Slicks in die 2:00 Zone fahren können, ist jedes Tuning rausgeschmissenes Geld und nur Investitionen in Trainingsreifen, Benzin, Rundstreckenzeit, Abstimmungs-, Fahrtechnik-Coaching und ausgiebige

Übungskilometer der richtige Weg. Urbi et orbi.

Berzerk

Fotos: www.haliklik.at

Datarecording & Leitung:

www.bikeperformance.at

Fahrer: Martin Bauer (Qualifying & Analyse), Andy Meklau,

Roland Resch

Reifenmanagement: Metzeler, Zweiradprofi Pauer



Yamaha kämpft bis in unwesentlich scheinende Details um die Bestzeit. Zahlt sich aus.

