

DER

1000er TUNING

BOXER CUP

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. „02Z032621M“

FOLGE 216, OKTOBER 04

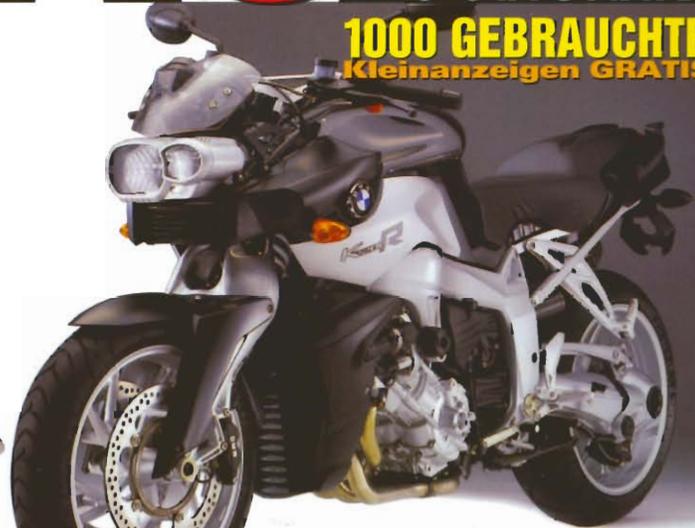


€ 3,30

REITWAGEN

DAS ORIGINAL

1000 GEBRAUCHTE
Kleinanzeigen GRATIS



MOTO GP

KTM testet

999

Ducati '05



MX 2-TAKT

KTM, Kawa, Yamaha



alles neu!



2005

25

BMW K 1200

YAMAHA MT-01

HONDA CRF 450 X

SUZUKI GSX-R 1000

KTM 950 SUPERMOTO

TRIUMPH SPEED TRIPLE



KILLER NACKT

S4R, Tuono, Triple, TnT, SV1000

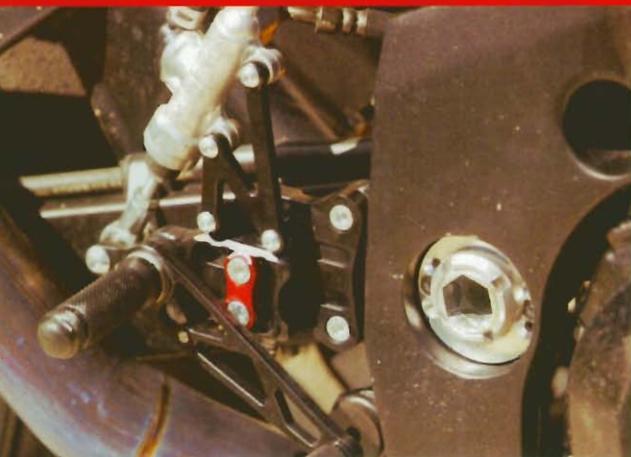


GSX-R 1000

Pannonien 1.55,8

**Diesmal hätte es ein wirklich echt seriöser
Dowertest werden sollen. Voll praxisnah.
Ehrlich.**





Beinarbeit zählt in Amateurkreisen nicht, wird aber in der Oberliga sehr ernst genommen. Die hochpräzisen, voll justierbaren Raster-Anlagen kommen an der Meklau- und an der RW-Suzuki von LSL.



Öhlins-Importeur Zupin liefert das fast schon selbstverständliche schwedische Chassis-Fundament, aber das Festlegen der Arbeitsweise im Detail braucht Geometrie- und Kennlinien-Profis. Trotzdem wird der Zeit- und Testaufwand für die allerletzte Bestzeit-Sekunde gewaltig. Mekis Team hat spät angefangen. Harte Aufholjagd. Jetzt ist das Chassis top.



Guter Plan. Aber während Berzerk praxisnah überlegte, wie er die Suzuki-Manager in der 50.000 km-Abschlusskonferenz noch böser und praxisnäher als die Deutschen wegen Pitting und Shimmy und Chattering und Blinker-Ausfall anstänkern könnte, passierte etwas besonders Praxisnahes. Er legte sich mit dem nagelneuen Supereisen beim Motor-Einfahren auf den ersten acht Kilometern vollkommen praxisnah auf die Forelle.

Herr, mach, dass sie sich nicht überschlägt", flüsterte Berzerk selbstlos noch im Fluge. Und so sollte es geschehen. Der Moment einer Geburt. Leben aus Feuer.

Zu den Tatsachen: Unsere GSX-R blieb voll fahrbereit, und zwar minus Serienverkleidung (echt hinüber) und Rahmen sowie ein paar Motordeckel schottergestrahlt. Fachmännisch ein Totaler, aber während des Flugverlaufs keinem harten Schlag ausgesetzt. Also immer noch fabriksneu und 100% maßhaltig. Das perfekte Tuning-Fundament.

Und der perfekte Augenblick: Zur selben Zeit beginnt das neue Team von Andy Meklau damit, aus zwei Serien-Suzukis die IDM-Superbikes aufzubauen und er selber schien auch wenig Lust darauf zu haben, mit seiner privaten GSX-R 1000 ohne technische Eingriffe auf dem Altar der Serienmäßigkeit geopfert zu werden. Unser Dowertester würde also mitten in einem Haufen exzellenter Referenz-Projekte aufwachsen, an denen wir regel-

mäßig Maß nehmen können. Das ist zwar sehr nett für Herrn Berzerk, werden Sie sagen, weil er sich damit händereibend die beste GSX-R aller Zeiten in Carbon und Titan in die Garage stellen wird. Aber was hat der ganz normal gebückte Leser davon, der sich die große Supersport-Suzuki um seine letzten 14.700 Eier im Geschäft abgeholt hat und dem Sandguss-Werksgehäuse, handgeschweißte Superbike-Schwinge und maßgefärbte Gabelbrücken so nahe stehen wie die Privat-Boeing von Bin Ladens Mama?

Dem ganz normalen Gebückten stehen handgeschweißte Superbike-Schwinge so nahe wie die Privat-Boeing von Bin Ladens Mama.

Ganz ehrlich und bescheiden: Mehr als man jemals aus einem anderen Heft für sein Geld bekommen konnte. Meklaus Referenz-Geräte werden nämlich durch das IDM-Reglement extrem eng an den Serienstandard gefesselt. Was dort als "Superbike" Rennen fährt, hat technisch mit den abgehobenen, unbezahlbaren WM-Superbikes fast nichts zu tun.

Die IDM-Superbikes sind Serienmaschinen ohne Licht mit ein paar durchaus erschwinglichen Zubehör-Komponenten. Kein einziges handgemachtes Prototypen-Trumm weit und breit. Durch die strengen Regeln sind diese Maschinen mittlerweile sogar billiger als die 600er Supersport-Racer, die in der IDM auf volle, fast unfinanzierbare WM-Limits ausgebaut werden dürfen.

Meklau muss also mit seiner GSX-R am Boden der sehr erschwinglichen Serie bleiben. Umso interessanter und sensationeller verlief unsere Untersuchung des überraschenden Tuning-Spielraums auf dem Weg zum Spitzengerät mit Fahrleistungen in der Liga der Millionen-Werksgeräte. Die RW-Suzuki muss ebenfalls in moderater Seriennähe bleiben. Erstens weil wir beim Schrauben und Warten echte gliedmaßenlose Würmer sind. Zweitens, weil wir die Meklau-Eisen nicht mit riesigen Tuning-Budgets niederringen wollten (äh, das ist jetzt nicht ganz aufrichtig; ersetzt das durch "konnten"), sondern mit gezielt kleinen, professionellen Maßnahmen dort austricksen, wo die IDM-Superbikes reglementmäßig anstehen. Alles in allem: Wir würden vom Serienpotential der GSX-R in diesen Wochen mehr lernen als jemals zuvor. Also los.

Motor: ab 13.100 min wird's eng. Unger warnt.

Der längste Hub der Tausender-Klasse

macht in der Suzuki vor allem eins: Drehmoment. Didi Berger war die Sache zuerst aufgefallen, als er uns die Kurven aller neuen Serien-Tausender unter die Nase hielt: "Also die neuen Serien-Spritzenleistungen sind ja sehr erfreulich, aber die Drehmomentkurve von der alten GSX-R steckt immer noch alle ein...". Und eine gute Drehmoment-Unterlage ist immer noch eines der zwei wichtigsten Werkzeuge der Leistungssuche. Die zweite Waffe, die du sehr dringend brauchst: Drehzahl. Einfache Formel höher drehen heißt mehr PS. Meklaus 1000er Motoren dürfen höher drehen als die Serie (und werden daher von Yoshimura-Steuergeräten geregelt, deren Preis/Leistungsverhältnis aber nicht empfohlen werden kann -- das Zeug ist eigentlich relativ primitiv und kostet eine Laune).

Sepp Unger, einer der erfahrensten Tuner des Landes, der selbst gewaltig den Henkel nach unten reißt, baut den RW-Motor auf und warnt uns gleich am Anfang: Die Serien-GSX-R steht nicht auf Drehzahl.

"Wir kommen mit leicht geänderten Steuerzeiten und überarbeiteten Brennräumen genauso weit, und bleiben bei Serien-Drehzahl limit, Serien-Elektrik und der Serien-Lebensdauer"

Nur: Meklaus Techniker (gute tapfere Leute, aber im ersten Saison-Drittel noch ohne Suzuki-Erfahrung) dürfen das nicht. Nockenwellen-Tausch und Zylinderkopf Bearbeiten verboten. Seine PS müssen aus erlaubten geringen Verdichtungskorrekturen, dem später einsetzenden Drehzahl limit und einer größeren Airbox des Professor Plastik kommen. Die Prophezeiung erfüllt sich: Die ersten Meklau-Motoren, die marschieren, lassen in Tests nach einer Renndistanz dramatisch nach.

Wir fragen einen der obersten Grenzgänger in Sachen Viertakt-Tuning: Herbert Kainzinger, ein Besessener der objektiven Datensuche, der schon so manchem Pleuel auf der Flugbahn durchs Garagendach nachblicken konnte, und Herr einer der monströsesten und professionellsten Prüfstandsanlagen Europas mit entsprechend spektakulären Forschungsergebnissen. "Bei hohen Drehzahlen wird es da drinnen nach Verdichtungsmodifikationen verdammt eng. Im Rennbetrieb kommt es dann schon einmal vor, dass der Motor beim Runterschalten vom Fahrer passiv überdreht wird und die Ventile auf den nicht korrekt gewinkelten Ventilatschenboden schlagen. Dann bläst es in den Sitzen gewaltig und die Leistung ist im Kübel."

Kainzinger: über 200 PS sind drinnen.

Ungers RW-Motor mit seinen eigenen



Nockenwellen ist also voll auf der sicheren sorgfältigen Seite. Rund fünf PS fehlen auf die hochdrehende Meklau IDM-Maschine am Spitz, aber unser Motor schlägt sie um fünf PS in der Mitte am Kurvenausgang.

Die Abstimmung, an der Otto Leirer mit dem Dynojet Powercommander gearbeitet hat und die im Gegensatz zum Meklau-Motor beide Drosselklappen in der Denso-Einspritzung benützt (während man in den meisten GSX-R Rennprojekten eine Klappe dauernd geöffnet hält und damit die spontane, manchmal harte Flachschieber-Charakteristik in der Gasannahme simuliert), ist butterweich und fast so einfach kontrollierbar wie ein 600er Aggregat. Unger, der mit sehr objektiven Zahlen ohne Prüfstand-Messtricks arbeitet, baut breite und sehr einfach einsetzbare 166 Hinterrad-PS bei 12.680 mit Serien-Airbox und dem edel gefertigten, leichten Arrow-Rennauspuff, Martin Bauer, österreichischer IDM-Profi, fährt

die RW-Maschine und nickt zufrieden. Mehr brauchst du für Top-Ten Resultate und Pannonien-Zeiten deutlich unter 2.00 nicht. Die Einsetzbarkeit entscheidet.

Gibt es eine Welt darüber? Kainzinger: "Ventiltrieb über 13.200 min drehzahlfest machen. Da darfst aber nicht sparen. Dann stellen sich über 200 PS ein."

Ein Blick in die Daten der neuen GSX-R Generation: die 1000er Jahrgang '05 wird drehzahlfreundlichere Titanventile, neue Brennräume, geänderte Steuerzeiten und 184 Kupplungs-PS (sagen wir: gut 170 echte am Hinterrad) haben. Die nächste Seriensaison wird also sehr genau die Evolutionserfahrungen (und vor allem Drehzahlen) der soliden Tuner ins Suzuki-Geschäft bringen.

Fahrwerk: keine Kompromisse.

Mit der absoluten Spitzenleistung haben es die Zeitungen am einfachsten: 200 PS



Die streng bewachte GSX-R wird immer häufiger Zielscheibe fanatischer Extremisten, denen die Überlegenheit des Serienvierzylinders über europäische Zweizylinder ein Dorn im Auge ist. Gesucht wird der Attentäter im Bild, der unter dem Namen „Plotzkin“ operiert. Plotzkins gefürchtete Attacken sollen nach geheimdienstlichen Angaben im Kampfruf „japanisches Glumpert“ und in den Tank gestopften Eislutschern gipfeln. Meklau: „Plotzkin muss endlich gefasst werden.“

sind besser als 100 PS. Soweit alles klar. Die Wichtigkeit und die Umsetzbarkeit der Leistungs-Charakteristik nachvollziehbar in Worte zu malen, ist dagegen schon eine ziemliche Literatur-Diplomarbeit. Aber immer noch ein Lercher! gegen das Beschreiben des gewaltigen Unterschieds zwischen stumpfen und mitteilungsamen Serienfahrwerken (die wir alle schon für ziemlich gut halten) und dem Informationsgewitter, das dir professionell aufbereitete Fahrwerke unter Druck zurückgeben. Obwohl das eine so serienmäßig aussieht wie das andere. Selbst Rundenzeiten allein sind da nicht immer ein starker Indikator. Gute Amateur-Runden können mit blindem Vertrauen und lebensvermeiner Fahrt auch auf ungenauen Chassis gefahren werden, denen man dann noch mit dem Einsetzen besserer Zubehör-Komponenten nachhelfen kann. In der Spitzenliga reicht das Zauberwort „Öhlins“ allein aber nicht mehr aus. Je näher die Profi-Limits, umso wichtiger werden die volle Fahrwerkskontrolle, die Präzisions-Voraussetzungen, die den Einsatz teurerer Chassis-Komponenten aus dem Racing-Zubehör erst voll nutzbar machen. In der Tausender-Klasse kann man mit Kompromissen im Motor-Aufbau hervorragend (und relativ billig) leben. Also ein paar PS mehr oder weniger für mehr Lebensdauer oder geringere Kosten sind ab 170 Kupplungs-PS aufwärts noch verhältnismäßig leicht verkraftbar und mit Fahrereinsatz zurückzuerdienen. Am Fahrwerks-

aufbau hängt aber zuviel Gesundheit, um die Sache so locker zu sehen. Hier zählt der extrem komplexe Umgang mit den einzelnen Bauteilen und ihrem Wirkungszusammenhang. Bis hinunter zu sehr guten Amateur-Rundenzeiten (also Pannonien etwa 2.03 bis 2.00) kommt man mit präzise gebauten Renn-Federbeinen, verbesserten Serengabeln und ein paar Erfahrungs-Eingriffen ganz gut durch. Fahrtechnisch reichen bis dahin späte Bremspunkte, kurzes Warten, ob man die Sache übersteht, und hartes Rausfeuern an der Rutschgrenze. Bei fleißigem Üben und je nach Talent nach dem einen oder anderen Trainings-Stern von jedem zu lernen. Spätestens darunter beginnt derzeit die rote Zone des echten Fahr Talents und der professionellen Fahrwerks-Aufbereitung. Die Zone des permanenten Schlupfs.

**Gute Nachricht:
Hardware bleibt
seriennah.**

Zuerst die gute Nachricht: Von der Hardware her bleibt alles sehr einfach und seriennah. Der Suzuki-Rahmen muss nicht verstärkt werden, die Schwinge nicht getauscht. Serien-Achsen, Hebel, Gabel und Gabelbrücken liefern gute, stabile Voraussetzungen. Die paar Zubehörteile, um die man nicht herum kommt, passen in die Aktentasche. Wir orderten das Öhlins-Rennfederbein von Zupin und Berger Motorsport legte den perfekt an die Serien-



halterungen passenden Öhlins-Lenkungs-dämpfer drauf. Zusammen rund 1.550,- Eier. Und das war's?

Für den soliden Spaß am Fahrtag-Weekend - ja. In der Oberliga ganz klar: nein. So einfach wie möglich: Wir haben zwei (für Privatfahrer harte) Wege zum Spitzen-Chassis gelernt.

Weg 1: Internationaler Top-Fahrer testet permanent am Sturzrisiko entlang und modifiziert mit seinen Technikern monatelang in Rennen, Testmeetings und Training. Eigentlich für private Normalverdiener vollkommen unerschwinglich, obwohl die kombinierten Chassis-Komponenten die selben sind, die jeder um überschaubares Geld kaufen kann. Öhlins-Federbein und Öhlins Gabel-Inserts irgendwie reinstecken sieht zwar genauso aus. Aber hinter der inzwischen mächtigen Arbeitsqualität des Meklau-Chassis stehen unzählige Erfahrungen mit Funktionsdetails, spielfreien Lagerungen, Abstimmungs-Stunden in Kombination mit Reifenkonturen und Mischungen. Die schnellste Meklau-Runde erklärt das Wesentliche. Aber davon später.

Jeder Cent in die Fahrwerksvorbereitung: Test-Prinzip gegen Messtechnik.

Weg 2: Mess- und Berechnungsleistung. G.M.D. Computrack bringt das Chaos aus Testerfahrten unter ständig wechselnden Voraussetzungen, Experten-Tips und Fahrer-Stimmung auf klar darstellbare physikalische Fakten herunter. Damit werden Fahrwerksfunktionen mathematisch bewertbar wie Motorfunktionen. Computrack-Techniker sind keine Fahrwerks-Gurus, die im Fahrerlager Motorrad-Hecks mit Herzmassage-Griff zusammenpumpen. Eigentlich Messtechniker, die sich an dem sog. Sweet Numbers orientieren - also prüfbaren Kennwerten, z.B. für Lenkkopfwinkel, Gabelversatz, Nachlauf, Schwingendrehpunkt, Schwingenwinkel. Umlenk-, Feder/Dämpfungs-Kennlinien usw. immer im Zusammenhang mit aufgezogener Rennbereifung gemessen.

Wo liegt der Unterschied zwischen Testarbeit und Messtechnik? Computrack-Mann Hufnagel: "Führt beides zum Ziel, wenn professionell gearbeitet wird. Wir sind schneller am effektivsten Basis-Setup, weil wir uns an physikalische Fakten halten. Und wir können die ermittelten Zustände immer wieder herstellen. Dabei wird im Zehntel-Grad Bereich gearbeitet. Teams, die ihr Fahrwerk nur nach dem Testprinzip aufbauen, geraten z.B. nach Crashes mit unmerklichen Rahmenschäden, Reifenmarken- oder Dimensionswechsel häufig ins Abstimmungs-Chaos und erzielen die ursprüngliche Perfor-



mance nicht mehr. Wir reproduzieren und korrigieren einmal ermittelte Fahrwerksdaten unter allen Umständen vollkommen maßgetreu und schnell, ohne auch nur eine teure Rennstreckenminute zu vergeuden."

Nicht gelogen. Die Genauigkeit der G.M.D.-Arbeit macht die Entwicklung des RW-Fahrwerks einfach und extrem exakt. Wir erzählen möglichst detailliert vom Fahrverhalten. Zwei Tage später steht die GSX-R korrigiert da, die ungewünschten Reaktionen wie weggeblasen. Im ersten Rollout deutet die RW-GSX-R schon an, dass sie am Kurveneingang eine Macht wird. Wirkt aber aus dem Scheitel unsicher und kann mit unruhigem Lenker keine starke Ausgangs-Linie halten. Von Vollgas am Ausgang noch keine Rede, aber schon meilenweit über jedem Serienfahrwerk.

Meklaus Suzuki geht extrem harmonisch auf den Charakter seiner Reifen ein.

Meklaus Suzuki befindet sich bereits in Idealform. Wie in der RW-Suzuki sind alle Serienlager, vom Lenkkopf bis zu Schwingen- und Hebellager, gegen Präzisionsteile getauscht. Kippt progressiver in die tiefe Schräglage, wirkt auf der Bremse etwas nervöser, aber immer noch sicher. Die echte Stärke des Meklau-Fahrwerks: Andy

Der ganze schwarze otmracing-Verkleidungskit kommt ziemlich passgenau, aber in der finalen Reitwagen-Verzweiflung greift Meki in entscheidenden Aerodynamik-Zonen selbst ein. Alle Geburtshelfer der RW-Suzuki und die Kontrolleure der Kraft: Dynojet-Leirer & Unger.



hat nach teuren, schweren Monaten ein Setup gefunden, das extrem harmonisch auf den Charakter seiner Dunlop-Slicks eingeht. Die Meki-GSX-R geht hinten minimal und früh ins Übersteuern. Die Tendenz wird mit wachsendem Kurvendruck allerdings nicht stärker. Die Dunlops erzeugen mit dem frühen, aber spürbar begrenzten Slide enorme Sicherheit und setzen trotzdem in dem sehr hart abgestimmten Fahrwerk (Federraten bis 107) gewaltigen Schub um. Meki wird zu einem gewaltigen Schlag ausholen. Soviel ist klar. Nach den ersten Computrack-Korrektu-

Fahrwerksabstimmung in der roten Zone des permanenten Schlupfs. Auch Spitzenfahrer finden die Arbeit am Detail manchmal ein bisschen unlocker.

ren ("Traktion zerstört man nicht, wenn man sie einmal hat.") dauert es für die RW-Suzuki unter Martin Bauer keine drei Runden, bis die 2.00 auf der pannonischen Uhr stehen. Der RW-Dowertester hat bis dahin nur genau 6 Runden in rennwürdigem Speed auf dem Buckel. Wir haben für Bauer netter Weise unsere abgefahrenen harten Trainings-Slicks und das "Berzerk 100 Kilo" Öhlins-Bein in der GSX-R gelassen. Bauer: "Die Basis stimmt, so wie das dasteht. Viel sichere Transparenz am Eingang. Überraschend gutes Feedback. Bombensicheres Rennhandling. Nicht einmal übertrieben handlich. Extrem edle Motor-dosierung und es geht auch genug weiter, wenn man rechts dreht. Aber am Ausgang kann ich das Federbein nicht ein bisschen

komprimieren. Wer fährt denn so was, um Himmels Willen? Mit mir dreht das nur durch. Am Ausgang verlier ich zumindest 2 Sekunden."

Computrack: "Wir haben auf Wunsch des 30 kg schwereren Herrn Berzerk die härteste Feder im Haus eingebaut, weil er entnervt ins Telefon gebrüllt hat, er wolle auch sofort so sliden wie der Meklau. Wir können das natürlich generieren, wollen da allerdings keine Haftung übernehmen. Aber für einen Scheitel-Speed Fahrer wie Bauer empfehlen wir ein Setup mit deutlich angehobener Traktion."

Bauer wird mit Computrack noch einen halben Testtag zur Feinabstimmung am Ring einbauen und die RW-Suzuki voraussichtlich im Hockenheim IDM-Finale ein-



TECHNIK TUNING & KOSTEN

Eigentlich ist das Motorrad das Billigste: **SUZUKI GSX-R 1000 MODELL '04**

Suzuki Austria 14.690,- Eier

MOTOR & PERIPHERIE:

Zyl.-Kopf bearbeiten, Verdichtung erhöhen, Nockenwellen tauschen, verstellbare Nockenwellen-Räder, Trichter und Auspuff-Abstimmung, Prüfstands-tests

3.000,- Eier

Motorprofi Unger, Tel: 0664-1319901

Powercommander 360,- Eier

Map-Design für Powercommander 240,- Eier

Dynojet Österreich, Tel: 0664-3581144

Auspuff Arrow 1.499,- Eier

Takeparts, Tel: 07742/59 290-0

FAHRWERK:

Gabelumbau, Lenkkopf und Gabelbrücken korrigiert, Schwingendrehpunkt und Umlenkhebel-Kennlinie korrigiert, Öhlins-Federbein vermessen, korrigiert, alle Chassis-Lager getauscht. Abstimmungskorrektur nach Absprache.

3.500,- bis 4.000,- Eier

G.M.D. Computrack, Tel.01-7109616

Öhlins-Federbein 1.239,- Eier

Zupin, Tel: +49/8669 848-500

Öhlins-Lenkungsdämpfer 329,- Eier

Berger Motorsport, Tel: 0664/100 10 18

BST-Felgen vorne und hinten (mit Kettenrad) 4.350,- Eier

ctm-racing, Tel 0664-4434432

Slicks vorne und hinten 270,- Eier

Pirelli, Tel: 07242/500 72

LEICHTBAU-TEILE:

LSL Fußrastenanlage 419,- Eier

Fischer's Motorcycles, Tel: 01-6985252

Tank 1.297,- Eier

Heck Monoposto 435,- Eier

Alle Verkleidungsteile mit Träger 1.163,- Eier

Luftleitungen 299,- Eier

Kotflügel vorn 198,- Eier

Hinterrad-Abdeckung 166,- Eier

ctm-racing, Tel 0664-4434432

Ein Wort des christlichen Mitgeföhls:

Der Gesamtwert des RW-Dowertest-Projektes (rund 33.000 Eier) ist natürlich absolut schockierend, wenn man bisher noch nichts mit Renn tuning zu tun gehabt hat und nicht weiß, was für ein gewaltiges, vollkommen durchgeknalltes Gerät aus dem biedereren Serieneisen dabei heranwächst. Von außen ist das ja kaum wahrzunehmen, wenn man noch nie erlebt hat, dass selbst die neuesten, blitzenden Seriengeräte aus der Auslage dagegen auf der Piste ein echter Jammer sind. Aber sehen Sie unseren Tuning-Weg als Baukasten, in dem sicher das eine oder andere steckt, was Sie absolut nicht gebrauchen, in gutem Gebrauchzustand erwerben oder sich einfach sparen können. Stecken Sie mehr in die Fahrwerksarbeit und in die Gosannahme als in die Leistung. Eine fantastische Rundstrecken-GSX-R mit 1.55er Potential zu bauen, kann bei schlauer Planung an der 20.000 Eier Marke bleiben. Im Racing-Leben (z.B. als Einstiegskapital in eine internationale Top-Serie wie die IDM) eine echte Sensation.

Die Arrow Racing-Röhre - perfekt verarbeitete Leistungserzeugung. Unger: „Harmonisiert immer fehlerlos mit Suzuki-Tunings.“





Die BST-Felgen, die mittlerweile mit TÜV ausgeliefert werden, sind ein wesentlicher Baustein der RW-Suzuki und beeinflussen die Einlenk-Geschwindigkeit radikal. Pirelli ist im Slickgeschäft für Privatfahrer derzeit schwerstens auf dem Vormarsch.

„Die Carbon-Räder lenken so direkt, dass man am Anfang mit dem Einlenktiming immer zu früh dran ist. Erfordert Umstellung. In der IDM leider nicht zugelassen.“

setzen. "Einfach nur so zum Spaß" und nach nicht mehr als einer handvoll Testrunden.

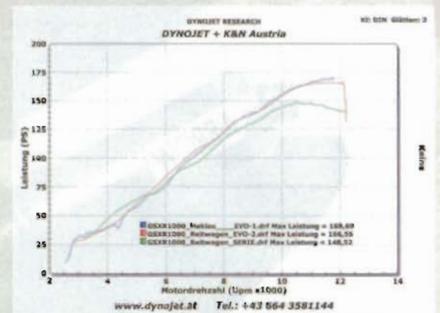
Bremsen: ganz einfach Serie

Da haut es einem wirklich das Heu auf die Seite. Wir verändern: absolut nichts! Andy Meklau fährt wenigstens Stahlschläuche, kommt aber grundsätzlich zum selben Ergebnis: "Wir haben mit ein paar Racing-Komponenten herumprobiert, aber die Serienteile in der ganzen Renndistanz nie übertroffen." Obwohl Suzuki die kleinsten Scheibendurchmesser der Klasse verwendet. Mächtigstes Material! Berzerk hat trotzdem nicht widerstehen können, sich einen Vorteil hinter der Kommastelle zu sichern: Wir verwenden die '03 Bremszangen, die damals noch teurer als Monoblocks konstruiert waren und gegen die die zusammengesetzten Zangen der '04er GSX-R selbstverständlich furchtbar abstinken (wenn auch nicht messbar).

Sehr wohl messbar ist die Rettung unserer Bremsflüssigkeit. Computrack: "Euer Siedepunkt war auf 200 Grad herunten. Da fällt dir normal schon der Hebel nach zwei Runden leer durch. Wir haben einen Saft für stabile 400 Grad eingefüllt."

Sitzposition: das Tuning, das keiner kennt

Das in allen Motorradsportarten am größten missachtete Fahrleistungspotential steckt in der Kunst der optimierten Arbeitsposition. Wer nur absolut unveränderte Serienmaschinen fährt, kann niemals



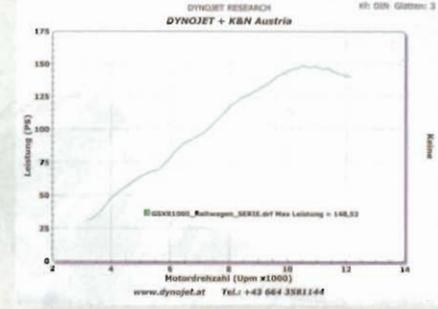
LEISTUNG: Drei GSX-R Motoren (Serie, Meklau/Unger- und RW/Unger-Maschine) und ihre nüchternen DIN-Hinterrad-Kurven, für die der Prospekt-Konsument zuerst einen Hacker Franzbrandwein braucht. Aber keine Angst: 148 am Serieneisen gemessene Hinterrad-PS gehen genau so gut wie gedruckte 165 Prospekt-PS.

ahnen, dass oft hartnäckige Handling-Probleme, für die dir die Fahrwerks-Spezialisten gern ein Federbein verkaufen, mit Sitz- oder Lenkerkorrekturen vom Tisch sind.

Seriensitze müssen ein sehr weicher (und damit sportlich unbrauchbarer) Kompromiss für asiatische Durchschnittsfiguren sein.

Die motocrosshaften, steinharten Sitzhöhen der Meklau-Eisen und der RW-Suzuki wirken für Serienfahrer schwindelerregend. Aber sehen wir die Sache aus einem anderen Blickwinkel: Andy Meklau verbraucht in ein paar Rennweekends eine Stiefelsohlen-Garnitur, weil Traktion und Gewichtsverteilung über die Fußraster gesteuert werden. In der tiefen weichen Schaumgummi-Serienhocke mit relativ weit vom liegenden Rastern bringt kein Mensch ausreichend Druck in die Stiefel,





MEKLAU/UNGER

Mekis privater Trainingsmotor dreht knapp unter 170 PS ab: „Mein Rennmotor holt über die größere Airbox nur 3 PS mehr bei 11.800. Überdrehen geht bis 13.100, bringt aber nix. Wir fahren da keine Wundermaschinen. Alles auf dem Level gut vorbereiteter, standfester Privat-Geräte, die jeder bauen kann.“

REITWAGEN/UNGER

Im RW-Motor bewegen sich beide Drosselklappen (während bei Meki eine immer voll offen steht). Unger läßt bewußt ein paar Spitzen-PS für mehr und weichere Leistungsmitte im RW-Motor liegen, der aber höher dreht. Leirer: „Wir überbrücken die Kupplungselektronik und gewinnen ca. 500 min oben.“

SERIENMOTOR

Die Serie geht nur im Stadtgebiet (bis 5.300) besser. Dann heben die Rennmotoren mit +20 PS und gut 300 km/h Endgeschwindigkeit ab. Auf die 148 PS bei knapp 11.000 ist Verlass. Suzuki läßt die GSX-R Maschinen kaum noch streuen. Bei der nächsten Generation werden anscheinend die Tuningkuven zur Serie.

um damit die Fuhre im Schlupfbereich zu lenken und zu harte Slides früh zu spüren und abzufangen. (Gut, vielleicht braucht das auch nicht ein jeder, weil die genetische Traction-Control anscheinend nur ganz wenigen im Geburtskrankenhaus eingebaut wird).

Die hohen Carbotech-Höcker machen auf beiden GSX-R Versionen gemeinsam mit hochpräzise gefertigten, voll verstellbaren Fußrastenanlagen von LSL die richtige Arbeitsposition.

Weder Meklau noch Bauer lassen dich mit serienmäßig gekröpften Lenkerstummeln raus, die dir in den Bremszonen die stark angewinkelten Arme verspannen. Beide drehen die Lenkerenden sofort nach außen nahezu auf eine gerade Stängel-Linie. Bauer: "Du musst beim Anbremsen und Einlenken im Oberkörper voll beweglich bleiben und außerdem auf den Geraden mit den Ellbögen vor den Knien an den Tank passen. Kannst du bei Serienlenkern vergessen." Außer bei japanischen Körpermaßen.

Gewicht: Carbon, der edle Stoff aus Kohle

Professor Plastiks ctrn racing hat die Meklau-Suzuki in edle superleichte Kohleteile von Carbotech getaucht. Die IDMI-Regeln lassen aber echte Vollcarbon-Exzesse gar nicht zu. Hier muss der Reitwagen bedingungslos zuschlagen. Das Beste von Prof. Plastik, Carbon tank, Vollcarbon-Hack und die überindischen BST-Felgen, machen uns nicht nur sehr glücklich, sondern auch leicht.

Mekis GSX-R wiegt 165 kg ohne Sprit. Sehr achtbar. Allerdings ohne E-Starter und große Serienbatterie und mit reduziertem Racing-Kabelbaum. Unsere RW-Suzuki wiegt mit leerem Tank 164 kg bei 51:49 Gewichtsverteilung. Mit E-Starter (Berzerk: "Immer wenn ich rausfah, muss ich sonst Freunde oder Feinde bitten mich

anzuschieben. Und ich weiß nicht was schlimmer ist."), Serien-Seitenänder und vollständiger Serien-Elektrik minus Lichtanlage (die sich so aber jederzeit wieder montieren lässt). Die RW-Suzuki ist leicht, aber vom detaillierten Gewichtsoptimieren mit Titan und Magnesium noch ewig entfernt.

Kein Hobbyracer muss jetzt um jedes Kilo herumwixen, vor allem weil echter Leichtbau ohne Grenzen jeden Haushalt verarmen lässt. Persönlich würde ich auf die BST-Felgen keinesfalls verzichten wollen, weil die Superräder unter unseren Pirelli-Slicks einen dramatischen Einfluss auf das Fahrverhalten ausüben. Und wer Berzerk den 5 kg leichteren Carbon-Tank wegnimmt, wird keinesfalls sein Freund werden. Alles was wir sagen müssen, ist, dass jeder Privatfahrer mit einem sorgfältig verbesserten Serienmotorrad locker das Superbike WM-Limit von 160 kg unterschreitet, wenn er will und einzahlt. Das ist schon ein Wahnsinn.

Rundenzeiten: Meklau fährt die 55er

An einem hübschen Sommerabend hat Meklau ganz normal die Sau rauslassen. Windstill. Asphalt nicht zu heiß. Normale Rennreifen montiert, keine Qualifiers. Und es ist "nur" die sog. Zweiermaschine, also das Ersatzzeisen. Meki ist allein draußen. Kein Windschatten, keine Herbrunnungsmotivation.

Die Meklau-Suzuki fährt nach kurzem Anlauf und ein paar konstanten 57er Zeiten 1.55.8.

Erfahrene Ring-Sportler sind jetzt bereits bewußtlos unter den Tisch geglitten. Für alte anderen Supersport-Fans, die noch nie ein Rad auf pannonischen Rennasphalt gesetzt haben, das Folgende: Keiner hat die 56er Mauer je geknackt. Exzellente österreichische Rennfahrer mit Top-Ten Ergebnissen im der IDMI pendeln bei 58er Zei-

ten. Auch Scott Russell und Meki selbst kommen bei Tests mit voll ausgebauten Werks-Ducatis (das Stück um eine runde Million nach alter Währung) nicht unter die 56er Grenze (allerdings bei kühleren Aussentemperaturen).

Jetzt steht die 55er Zeit wie ein Denkmal. Und zwar auf einem optimierten Serienmoped. Meki: "Im Grunde kann sich jeder so was bauen. Die Teile kann man überall kaufen und es kostet nicht die Welt. In einer echten Qualifying-Situation geht das vielleicht sogar noch schneller."

Unsere Freude über dertei Aussagen und die Aussicht, als trainingswillige Hobbytudel lebenslang um acht bis zwölf Sekunden zu langsam zu sein, ist begrenzt. Haben wir dafür die enorme RW-Suzuki gebaut? Nur um zu lernen, dass man Weltklasse im Fahrstil nicht kaufen kann?

Berzerk

Fotos: Berzerk, Barmherz von Buenos Dias

