

**FAST  
BIKE** PRESENTS:

# Best of Bike-Tuning 2008

Pic: Jürgen Gasebner | Text: Marcus Broix

**G**rammatikalisch gesehen ist "Best" ein Superlativ, sein Gebrauch inzwischen aber so inflationär, daß nicht überall das Beste drinsteckt, wo „Best of“ draufsteht. Bei der Debütveranstaltung des „Best of Bike Tuning“ präsentierte der Verband Deutscher Motorrad-Tuner in Oschersleben eine bunte Auswahl ihrer besten Kreationen. Daraus haben wir neun der besten Motorräder, vom Straßenhobel zum IDM-Renner und von der Duc 848 bis zur Kawa ZZR 1400, für euch getestet – sozusagen ein „Best of Best of“. Was die Aussagekraft des Superlativs betrifft, sollten wir uns also entspannt zurücklehnen können...







# Ausserirdisch

Im nu kriechen Lampenfieber und Respekt in die Kombi: Diese 1098R ist nicht irgendeine. Sondern Dario Giuseppettis aktueller IDM-Renner für die '08er Saison. 204 PS stark und rund 172 Kilo leicht. Auweia, bloß nicht wegschmeißen das Teil. Und bevor sich ernsthaft Angst und Bange breit machen, wird der Job lieber gleich erledigt...

**D**och schon beim Rausfahren stellt sich spontan ein leichtes Lächeln ein: Der rote Bolide gibt sich lammfromm – trotz akut terrorverdächtiger Leistungsdaten. Abwinkeln, und es macht sich sogleich ein Handling bemerkbar, für das nicht mal das Prädikat „spielerisch“ ausreicht. Außerirdisch schon eher. Quasi jede Linie scheint bombensicher vollstreckbar. Auch jene, die man noch gar nicht kennt. Dennoch läuft die Duc dabei wie auf den sprichwörtlichen Schienen und kommt enorm präzise auf den angepeilten Punkt. Bei jedem Speed, auch auf der Bremse. Und das, ohne den leisesten Hauch von Sturheit. Klingt paradox – und wirkt definitiv bewußtseins-erweiternd. Da kommt man wirklich auf ganz komische Ideen... Mittlerweile ist aus dem leisen Lächeln ein handfestes Dauergrinsen geworden, das sich deutlich im Helmpolster abzeichnet. Kein Wunder. Extrem sensibel ansprechende Federelemente fabrizieren mit den erstklassigen Pirelli-Slicks einen sensationellen Grip, der sich auch glasklar bemerkbar macht – man spürt das förmlich. Die Haftung wirkt quasi greifbar. Das schafft Vertrauen, wenn nicht gar Euphorie. Unglaublich, was damit in der Triple-Links geht. Beim gewohnten Einbiegen in die Hotel-Kurve wird schnell deutlich: Vom Limit war der erste Versuch fürchterlich weit weg. Und in der folgenden Schikane scheinen die Grenzen gar merkwürdig verschoben, so absurd einfach geht das mit dem Gerät. Einfahrt zur Gegengerade – und jetzt müßte eigentlich ein bombastischer Film-Sound erklingen: Im Cinemascope-Format öffnet sich eine Perspektive, die Dank atemberaubender Kraft und Herrlichkeit ruckzuck erledigt wird. Inklusive einiger Vollgas-Kollegen. Noch im vierten Gang steigt das Vorderrad. Einfach Peng. Da scheint sich glatt das Raum/Zeit-Kontinuum zu verbiegen. Sehr erstaunlich.

Arbeitsgerät für Eckenwetter:  
Rasiermesserscharfe Kurvenwaffe in  
bestechender Bestform – da gehen  
einem glatt die Superlative aus.

### Die ungeheure Leichtigkeit des Seins

In der anfliegenden Bremszone offenbart sich schließlich eine weitere Qualität: Während die Stopper durch Wirkung und Transparenz bestechen, bleibt das Fahrwerk bemerkenswert stabil in der Spur – das Ding zuckt mit keiner Wimper. Atemberaubendes Niveau. Traumwandlerische Einfachheit dominiert auch die Richtungswechsel der Shell-Esses: Das meisterhaft austarierte Fahrgestell beträgt sich ausgesprochen freundlich und zuvorkommend. Schon rückt Turn 8 (alias die „Teuchert/Kellner-Ecke“) ins Visier, erneut macht sich die messerscharfe Präzision der IDM-Waffe bemerkbar. Oder die ungeheure Leichtigkeit des Seins: Völlig entspannt führt der Bogen außen wie innen an die Curbs




Leichtes Heck ganz basistastig: Akrapovic-Mündungsduo.

und endet an der Einfahrt zur Boxengasse, von der sich selbstverständlich noch eben ein wenig „ausgeborgt“ wird. Noch eine Lust-Bremsung, und es kann in die finale Sachsenanhalt-Kurve abgebogen werden. Wieder wie vom Zirkel gezogen – optimal erwischt, um volle Kanne die Zielgerade runterzubimsen...

Fazit: Dieses Bike kann zwar keine Rennstrecken verändern, verschiebt aber die Grenzen der eigenen Möglichkeiten – und zwar erstaunlich weit.

### Premiere

Den ganzen Winter hatte das Team um Denis Hertrampf an der 1098R gearbeitet – und, das darf man mit Fug und Recht behaupten, zusammen mit den Spezialisten aus dem Hause Zupin ein extrem gut funktionierendes Chassis auf die Räder gestellt. Solch modifizierte Öhlins-Komponenten bietet Motorrad Hertrampf übrigens genau so auch für seine Kundschaft an. Ebenso wie die Abgas-Hardware. Die stammt zwar von Akrapovic, ist aber im Wesentlichen eine Sonderanfertigung auf SBK-Niveau. Insgesamt legte Denis größten Wert auf einfachste Fahrbarkeit, damit sich seine beiden IDM-Cracks (Christian Kellner und Dario Giusepette) aufs „...Wesentliche konzentrieren können: Fahren und Gasgeben“. Wie gut das Paket tatsächlich funktioniert, zeigte sich beim IDM-Auftakt auf dem Eurospeedway Lausitz: Dario fuhr mit „unserem Testbike“ auf den 2. Startplatz, erreichte im ersten Rennen Platz 4 und stürmte im zweiten Lauf auf den 3. Podestplatz. Leider wurde daraus hinterher ein 9. Rang – nach einer 20-Sekunden-Zeitstrafe für Unpünktlichkeit im Grid. Aber: Der Speed stimmt. Und das mit einem frisch entwickelten Krad – denn es ist die erste Ducati-Saison für die Hertrampf-Truppe. Respekt. ■ 





Funktioniert auch im Nassen:  
Trockenkupplung aus Ducatis  
Performance-Abteilung.

Vom Feinsten:  
Brembo-Brems-  
besteck mit  
radialen Mono-  
block-Zangen.



Maßgeschneiderte Schwedenhappen:  
Ohlins Feinkost aus der Zupin-Abteilung

Tief: schräge Lagen.  
Hoch: Performance,  
technisches Niveau  
und – Spaß!

## Technische Daten

### Ducati 1098R SBK

Aufgebaut von: Motorrad Hertrampf/Ducatiplus  
(HPC-Power), Sachsenstr. 5, 48529 Nordhorn,  
Fon: 05921/37778, eMail: info@ducatiplus.de,  
Web: www.hpc-power.de  
Besitzer: Motorrad Hertrampf/Ducatiplus

#### Antrieb

Motor: 90°-V2 (modifiziert nach IDM-Reglement)  
1199 ccm, Verdichtung 13,5 : 1, Leistung: 204 PS bei  
12.500 U/min  
Gemischaufbereitung: kombinierte Zünd/Einspritz-  
anlage, Motec M800-Steuergerät, Lambda-Regelung,  
Datarecording, Traktionskontrolle, neu abgestimmte  
Zünd- und Einspritz-Kennfelder  
Kühler: Serie, Sicom-Schläuche (kombiniert mit Alu-  
Rohren zur besseren Wärmeableitung)  
Auspuff: Akrapovic, teilweise Sonderanfertigung für  
HPC-Power

#### Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Rahmen: Serie, Lenkkopf-Gitterrohrträger aus  
Chrommolybdän-Stahl, Motor mitttragend  
Schwinge: Serie  
Federbein: Öhlins TTX, modifiziert (Hertrampf  
Superbike-Setting/Zupin), angepaßte Geometrie  
Gabel: Öhlins, modifiziert (Hertrampf Superbike  
Setting/Zupin)  
Gabelbrücken: Serie, Öhlins-Lenkungsdämpfer  
Räder: Marchesini, Magnesium-Schmiederäder  
Bereifung: Pirelli-Slicks (Diablo Superbike), vorn SC2  
in 120er Breite, hinten SC4 in 190er Breite  
Lenker: LSL  
Bremsen: vorn 330er Doppelscheibe, radiale Brembo-  
Vierkolben-Festsattel (Monoblock), LSL-Leitungen,  
hinten 245er Scheibe, Brembo-Einkolben-Festsattel,  
LSL-Leitung  
Fußrastenanlage: Ducati Corse, modifiziert

#### Body

Tank: Serie, Schnellverschluß  
Verkleidung: Ducati Corse-Rennverkleidung  
Höcker: Ducati Corse  
Kotflügel: Ducati Corse  
Instrumente: digitales Multifunktions-Display (Ducati  
Corse)

#### Maße/Gewichte

Gewicht: 171,5 kg (mit einem Liter Benzin, nach dem  
Rennen gemessen), 52% vorn, 48% hinten  
Preis: ca. 70.000 Euro



# Null Toleranz



Hausmarke: Carbonabdeckungen, Verkleidung, Höcker, Rastenanlage, Bremsscheiben und Gabel-Kartuschen stammen aus dem TTSL-Sortiment.



Das IDM-Reglement ist nicht gerade freizügig. Trotzdem brennen die seriennahen Bikes furchtbar schnelle Zeiten in den Asphalt. Warum das so ist, klärt ein kurzer Ausflug mit der IDM-R1 aus der Tuning-Schmiede von TTSL.

Die Luft in der Superbike-Bundesliga ist dünn, sehr dünn. Um vorne mitzumischen, reicht bloßes Gas geben nicht. Hier zählt das kleinste Stück Performance, jedes Kilo und jedes bißchen Leistung. Was die Sache so schwierig macht, ist das verdammt straffe Reglement. Eingriffe im Motor sind nur sehr begrenzt erlaubt. Wer dem Serienmotor Beine machen will, braucht daher Liebe zum Detail und reichlich Hirnschmalz. Reiner Tschauder und Franz Lesl vom TTSL-Tuningcenter haben beides. Die erfahrenen Tuner setzen genau dort an, wo die Großserienfertigung schlampft. So wurde auch der Motor der 2007er R1 vor dem IDM-Einsatz komplett zerpfückt. „Im Wesentlichen geht es darum, daß alle Teile perfekt zueinander passen“, so Rainer Tschauder. Der maximale Wirkungsgrad entfaltet sich erst, wenn die Fertigungstoleranzen zwischen Kolben und Zylindern sowie sämtlichen Lagern optimal ausfallen. Ebenso wichtig ist der perfekte Zusammenbau aller Komponenten. In diesem Zuge erhalten die Serien-Nockenwellen ein geändertes Timing, denn diese Maßnahme ist vom Reglement gestattet. Läuft die Mechanik spielfrei und leicht, kommt die Peripherie an die Reihe. Air-Ram-Kanäle werden strömungsoptimiert, Krümmeranlage und Schalldämpfer montiert.

## Bits & Bytes

Dann geht's zur nächsten Großbaustelle, dem Motormanagement. Was nützt die gewaltige Power aktueller Superbikes, wenn niemand damit umgehen kann. Domestiziert wird heute per Laptop am Prüfstand. Um die Zünd- und Einspritzkennfelder optimal programmieren zu können, steckt in der Blackbox ein Kit-ECU, das zusätzlich mit einem Powercommander verknüpft ist. Im Falle der aktuellen R1 gilt es aber auch, den Stellmotor für die variable Saugrohrlänge anzupassen. Man kann erahnen, wie viele Prüfstandsläufe nötig sind, bis alle Kennfelder gefunden sind. Im kleinen Drosselkappenbereich und oberen Drehzahlen wurde ein sehr sanftes Ansprechverhalten angestrebt. „Mit zahmen Zündwinkel und relativ fettem Fuel-Mapping kannst du in der Kurve früher ans Gas“, erklärt Rainer. „Ja-nee, ist klar“, antworte ich – wohl wissend, daß die 191 PS starke R1 meine Nerven auf eine harte Probe stellen wird. „Hey, was ist eigentlich, wenn du die Mühle wegwirfst?“ fragt Detti, sichtlich um sein Renngerät besorgt. „Da passiert schon nix“, antworte ich betont vertrauensenerweckend. Überzeugt hab ich ihn nicht. Er wirkt nervös. Irgendwie verständlich, der eilige Herr Jansen möchte schließlich in wenigen Wochen in der IDM angreifen. Ich denke mir, da müssen wir jetzt beide durch.

## Die will nur spielen

Also los geht's. In der Boxenausfahrt röchelt das Superbike noch furchteinflößend, doch schon nach wenigen Metern ist klar: Die will nur spielen. Wieder reift die Erkenntnis, daß sich wirklich schnelle Eisen handzahn bewegen lassen. Abgesehen von der Tatsache, daß 191 PS eben anreißen wie blöd, fährt die Yam völlig manierlich. Also Arschbacken zusammenkneifen, und auf die Brause. Dank Schaltautomat



stept die R1 ohne Unterbrechung durchs Getriebe, wofür in der Bremszone die Quittung folgt. Wie im Wahn schießt sie in die Bremszone, vermittelt auf der Bremse vertrauens-erweckende Stabilität. Die Seriengängen beißen mit Lucas CRQ-Belägen auf Galfer-Scheiben, nicht sonderlich aggressiv, aber dennoch bestimmt. Messerscharf pfeilt das Superbike zum Kurvenscheitel, Bodenwellen filtern die von Andreani überarbeitete USD-Gabel und das Öhlins-TTX-Federbein. Im Kurvenscheitel zieht die TTSL-Yam dann ihre Trumpfkarte. Ultraschall läuft der Motor gegen die Kette, spannt in der Drehzahlmitte gewaltig die Muskeln und animiert die 190er Hinterradpelle mit steigender Drehzahl immer dickere Striche auf den Teer zu malen. Auch wenn der Respekt vor dem Superbike langsam verloren geht,

halte ich mich dann doch lieber etwas zurück – wegen der unzähligen Stunden, die in dem Superbike stecken, wegen der vielen edlen Parts und auch ein bißchen wegen Dettis Nerven. ■

FB

Zielorientiert: Die Geometrie des IDM-Renners ist im Vergleich zur Konkurrenz fast schon konventionell. Trotzdem stimmt die Balance zwischen Handling und Präzision.



# Technische Daten

## TTSL Yamaha R1 – IDM (Bj 2007, RN19)

Aufgebaut von: Rainer Tschander (Motor), Franz Lesl, TTSL-Rennsporttechnik, Tschander&Lesl GbR, Im Gansbruch 29, 52441 Linnich  
Besitzer: Detlef „Detti“ Jansen

### Antrieb

Motor: Serie, Wirkungsgrad optimiert, geänderte Nockenwellen-Steuerezeiten, Zusatzkühler, Dynojet-Schaltautomat  
Leistung: 191,3 PS bei 12.600 U/min  
Gemischauferbereitung: Serien-Einspritzung, Kit-ECU, Powercommander  
Auspuff: Arata Titan Racinganlage

### Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Rahmen: Serie, TTSL-Heckrahmen  
Schwinge: Serie  
Federbein: Öhlins TTSX 36, Inlet modifiziert  
Gabel: Serie, Andreani Factory-Cartridge m. 100er Federrate  
Gabelbrücken: Serie  
Räder: Serie, vorn 3,5" x 17", hinten 6,0" x 17"  
Bereifung: Pirelli Diablo Superbike Slick, vorn 120/70-17, hinten 190/55-17  
Bremsen: Melvin-Stahlflex-Bremsleitungen, Serien-Bremspumpen, vorne: Serien-Sechskolben-Bremszange, Galfer-Wave-Bremscheiben, Lucas CRQ-Bremsbeläge  
Fußrastenanlage: PPT, verstellbar

### Body

Verkleidung: TTSL-GFK  
Höcker: TTSL-GFK  
Armaturen: Serie  
Instrumente: Serie, TTSL-Träger

### Maße/Gewichte

Gewichte/Füllmengen: 169 kg (o. Benzin),  
Tank: 18 Liter  
Preis: ca. 26.000 Euro



Blick auf edle Teile: Dynojet-Schaltautomat, PPT-Rastenanlage und voll einstellbares Öhlins-Federbein, eingerahmt von Bike-Composites-Karbon.





Sympatisches Anlitz  
– etwas pummelig,  
aber einprägsam:  
Wehe, wenn das  
Ding auf freier Wild-  
bahn im Rückspiegel  
auftaucht.

# Die Dicke

Der orange Trumm fiel im Lager der Supersportlichkeit gleich auf: Ein XXL-Eisen in Signalfarbe. „Was hat so ein Schiff denn bitteschön auf der Rennstrecke zu suchen?“, lautete die unausgesprochene Frage, die sich dennoch sofort stellte. Aber manchmal kommt es erstens anders, und zweitens als man denkt...

**D**ie Dicke wird nur ungern zum Tanz aufgefordert. Klar, man geniert sich ein wenig. Zumal sich hier und heute nicht nur talentierte Hobby-Racer auf der Piste austoben, sondern auch einige Kandidaten der IDM-Prominenz. Nur gut, daß die Fuhre deutlich mit Warnfarbe gekennzeichnet ist. Doch kaum sind die ersten Meter auf der Piste abgespult, verfliegen die Dünkel: Das Erlebnis „Big Orange“ will nicht so recht zum optischen Eindruck des Geräts passen. Ellenlanger Radstand, pummelige Serienplaste... – völlig wurst. Jedenfalls fast.

## Massive Attack

Wer hätte das gedacht: Geradezu idiotensicher läßt sich der mächtige Apparat um den Kurs dirigieren. Freudige Erregung macht sich breit. Die Radiesen sitzen auf Antrieb, präzise bleibt die große Kawa auf Linie. Natürlich nicht mit supersportlicher Dynamik oder Performance, dafür aber recht flott und mit großer Gelassenheit. Aufregung, Streß? Fehl-

Resanter Hüftbohrung: Auf der Piste glänzte die Dicke mit tadellosen Manieren – und ließ sich trotz deutlichen Übergewichts sehr relaxt dirigieren.



anzeige. Auch wenn's hier und da gehörig am Verkleidungs-kiel schrappt, denn die Schräglagenfreiheit reicht mit zunehmender Frechheit nicht wirklich. Maßlos unverschämt kommt der Antritt aus den Ecken – aus der Hasseröder geht's regelmäßig mit erigiertem Vorderrad raus. Immerhin zerren 205 fette Gäule an der Kette. Und zwar die, von der Kaltblüter-Sorte: Noch bevor der Tourenzähler fünfstellige Regionen erreicht, galoppiert die Pferdeherde vollzählig. Dabei verläuft der Kraftausbruch extrem unspektakulär, eher turbinenartig nachdrücklich: Das müssen die harmlosesten 205 PS seit Menschen gedenken sein. Aktuelle Einliter-Sportler sind dagegen reinste Giftspritzen. Und das Drehmoment des 14er Bigblocks bewegt sich zwischen Standgas und Begrenzer auf einem souveränen Hochplateau. Oft ist es sogar egal, ob beim Abbiegen ein Gang zuviel eingelegt ist – obwohl die Endübersetzung für den Pistengebrauch definitiv zu lang ausfällt. Aber der Kawa-Kracher schiebt nun mal wie blöde. Immer. Großes Kino.


### The Big Orange...

...ist keineswegs der absolute Pistenbrenner, aber er funktioniert dort. Und zwar derart, daß der Unterschied zwischen Schein und Sein kaum größer ausfallen könnte. Dabei bleibt die Fuhre völlig gutmütig und berechenbar, trotz des üppigen Leistungsangebots. Mit diesem Krad fährt man – und wird nicht gefahren. Das gewaltige Leistungspfund entfaltet sich absolut gebrauchsfreundlich: Der große Hubraum schüttelt sein Power-Angebot spürbar locker aus dem Ärmel.

Putzmeichen im knalligen Sportdress – quasi als gummi-bereifter Kontrast

Da hat Kawasaki-Profi Michael Lohmann in der Tat ganze Arbeit geleistet: Neben klassischem Feintuning der Atemwege, erhielten die Brennräume mittels gezielt eingeschweißten Materials ausgeprägte Quetschkanten – die Verdichtung stieg so von 10,5 auf 12,8 : 1. Modifikationen am Kolben-Design (Ventiltaschen) blieben dadurch unnötig. Für besonders schnelle Gangwechsel kam noch Lohmanns Spezialität zum Zuge: Eine elektro-hydraulische Kupplung, die zusammen mit dem Quickshifter FSM5 halbautomatisches Schalten ermöglicht. Beim Beschleunigen wird nur noch der Ganghebel durchgeschwitzt, und die Gänge sitzen – bombensicher Dank hinterschleifener Schaltklauen im Getriebe. Ebenfalls made by Lohmann.

### Pralles Paket

Neben moderatem Doping im Pferdestall lag Michael die Minimierung rotierender Massen am Herzen, wodurch die schmeichelnde Fahrbarkeit erst möglich wurde. Allein 2,5 Kilo fehlen der Kurbelwelle, die eine wirklich famose Feinwuchtung erfuhr – sogar die Ausgleichswellen wurden komplett entfernt. Dazu kommt ein Fahrwerk, das Dank Öhlins-Hardware nicht nur über ein funktionierendes Pisten-Set Up verfügt, sondern auch auf extraleichten Galespeed-Rädern rollt. Und dem Paket ist trotz 240 vollgetankter Kilos ein bestechendes Handling zu verdanken, jedenfalls in Relation zur stolzen Masse: Der Apparat war beim Testritt mit 22 Litern tatsächlich randvollgetankt. Man gönnt sich ja sonst nichts... Insgesamt ist „die Dicke“ ein verblüffendes Bike, das echt zum Grübeln zwingt: Kann man die Physik vielleicht doch bescheißen? ■ 





Lohmanns Spezialität: Die Elektrohydraulische Kupplung. Hier der modifizierte Ausdrücker...



...und im Heck sind Hydraulik-Einheit nebst Steuergerät verstaubt.

Bulliges Heck mit federleichtem Tüten-Duo. Allein die Motace-Slip-On-Schalldämpfer sparten rund 5,5 Kilo.



Blieb für den Pistonbetrieb am Bord: Serienmäßiges ABS



Ritt der Walküre: Massives Kraft, massiver Schub – und hat massiven Spaß gemacht!



## Technische Daten

### Lohmann- Kawasaki ZZR 1400 "The Big Orange", Bj.'07

Aufgebaut von: MCT Lohmann GmbH,  
Gieseckenkamp 19, 30851 Langenhagen,  
Fon: 0511/744212,  
eMail: m.lohmann@mct-lohmann.de,  
Web: www.mct-lohmann.de  
Besitzer: Michael Lohmann

#### Antrieb

Motor: Serie, modifizierte Ventile und Ventilsitze, geglättete Kanäle, modifizierte Brennräume (einge-schweißte Quetschkannten), Verdichtung 12,8 : 1, Serien-Nockenwellen mit umgeschliffenem Profil, Temperflon-beschichtete Serien-Kolben, polierte und ausgewogene Serien-Pleuel, um 2,5 Kg erleichterte und feingewuchtete Kurbelwelle, Ausgleichswellen entfernt, Serien-Kupplung mit elektrohydraulischer Betätigung und FSM6-Quickshifter (made by MCT Lohmann), Leistung: 205 PS bei 9.800 U/min (an der Kurbelwelle) und 155 Nm bei 8.000 U/min  
Gemischauflbereitung: Serien-Einspritzung, Powercommander  
Auspuff: Serien-Krümmen, Slip-On-Schalldämpfer von Motace (JJS-Underseat)

#### Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Rahmen: Serie  
Schwinge: Serie  
Federbein: Ohlins  
Gabel: Serie, Ohlins Stage 3-Umbau (made by Zupin), HyperPro-Lenkungs-dämpfer  
Gabelbrücken: Serie  
Räder: Galespeed/Gilles Tooling, vorn 3,5" x 17", hinten 9" x 17"  
Bereifung: Bridgestone-Slicks, vorn 120/645/17, hinten 190/600/17  
Bremsen: Serien-Hydraulik (mit ABS), vorn und hinten Serien-Zangen mit Braking-Belägen, Braking Wave-Scheiben, Motace-Spezial-Leitungen  
Fußrastenanlage: Gilles Tooling

#### Body

Verkleidung: Serie  
Höcker: Serie  
Armaturen: Serie, MCT „Clutch by Wire“-Kupplungs-geber  
Instrumente: Serie, Speedo Healer-Tachoangleich, GI-pro-Ganganzeige

#### Maße/Gewichte

Gewichte/Füllmengen: 220 kg ohne Benzin, Tankinhalt: 22 Liter  
Preis: 29.000 Euro

**Kraft**



# & Herrlichkeit



Spiegeln, Spiegeln...  
Stimmt, aber diese MV  
ist aber auch eine der  
stärksten im Land.

Beim Anblick einer MV Agusta F4 fallen Ästheten und Technik-Freaks demütig auf die Knie. Nur der Frank nicht, denn der spuckt kräftig in die Hände und zerrupft die italienische Ikone, um sie nahezu vollkommen wieder auf die Beine zu stellen. Blasphemie oder göttlicher Plan?

**M**anche schrecken wirklich vor nichts zurück. Was hat eine MV F4 312 bitteschön beim „Best of Bike Tuning“ zu suchen? Ist das schnellste Serienbike mit 183 PS und 192 Trockenkilos etwa nicht gut genug, zumal das 21.000 Euro teure Schmuckstück mit edelsten Komponenten gespickt aus der Kiste rollt? Scheinbar nicht. Für Frank's Racing Point ist gut eben nicht gut genug. Der solvente Besitzer und Tuner Frank Weißmann wollte das Maximum aus dem italienischen Edelmetall herauskitzeln. In Zahlen ausgedrückt sind das stattliche 198 PS. Im Vordergrund stand aber das harmonische Gesamtkonzept. Neben gewaltigen Eingriffen am Fahrwerk ging es um ein fülligeres Drehmoment und eine weichere Gasannahme bei mittleren Drehzahlen. Schließlich soll der TÜV-konforme Umbau überwiegend auf der Straße zum Einsatz kommen.

## Schöpfungsgeschichte

Im Kern ist die F4 312 bereits serienmäßig der Hammer. Gegenüber dem Standard-F4-Triebwerk hat MV den aufwendigen Radial-Zylinderkopf der 1000 R mit scharfen Nockenwellen sowie Titanventilen mit 30-Millimeter Durchmesser bereits werksseitig gepimpt. Zusammen mit kurzen Ansaugstutzen und größeren Drosselkappen drückt die „312er“ neun PS mehr als die „normale“ F4. Die Hardware paßt also. Weniger glücklich war man mit der Software: Das Magneti-Marelli-Management produziert bei mittleren Drehzahlen Leistungseinbrüche, die Drosselklappengestützte Anti-Hopping-Funktion EBS sorgt für derbe Lastwechsel. „Das geht besser!“, dachte sich der fränkische Tuner und holte zum Rundumschlag aus. Bevor aber der obligatorische Power-Commander programmiert werden konnte, schraubte Frank die F4-typischen Orgelpfeifen samt Krümmeranlage ab. Zusammen mit einem befreundeten Rohrbieger entwickelte man eine VA-Krümmeranlage, plazierte einen Kat in der Mitte, und kombinierte das Ganze mit Titandämpfern

von Leo-Vince. Diese Maßnahme spart gleich mal fünf Kilo, und mobilisiert in Verbindung mit BMC-Luftfilter und dem Power-Commander satte 16 PS. Mit dB-Eatern und TÜV-Segen sind's 13 PS – Halleluja!

### Offenbarung

Schiere Leistung kam aber erst an zweiter Stelle. Viel wichtiger sind die harmonische Leistungsfaltung und die TÜV-Plakette auf dem Nummernblech. Deshalb steht die F4 auch StvO-konform, mit Kennzeichenhalter, Blinkern und ziviler Michelin-Power-Bereifung in der Box. Letzteres ist angesichts der frostigen fünf Grad Außentemperatur, in Kombination mit der gebotenen Leistung nicht die schlechteste Wahl. Frank drückt den Startknopf und bittet höflich, ich solle das knapp 40.000 Euro Schmuckstück möglichst nicht im Kies versenken. Die Worte des Meisters bleiben leider ungehört, denn die Diva spricht zu mir. Bei der kleinsten Berührung am Gasgriff faucht sie das Hohelied der Versuchung. Ein höllisches Feuereisen. Das Blut kocht, als ich den Hebel auslasse. „Ruhig bleiben“, denke ich: Die Welt außerhalb der Boxengasse ist zu kalt für einen heißen Ritt.

Optisch unterscheidet sich diese F4 kaum von der Serie, edles Carbon und Titan entdeckt man erst auf den zweiten Blick.

Aber die MV verführt mit unwiderstehlichen Reizen. Bevor wir allerdings in den Attacke-Modus wechseln können, muß der Gummi warmgeknetet werden. Beim ersten Versuch die Flanke zu wärmen, rammt die MV ihren Lenkerstummel fast in den Asphalt. Diese unglaubliche Leichtfüßigkeit geht maßgeblich auf das Konto der edlen Dymag-Carbonräder. Gegenüber den nicht gerade schwergewichtigen Serienfelgen sind hier immerhin 1,3 Kilos weniger am kreiseln. Zusätzlich hat der Franke das Innenleben der 50-mm-Marzocchi-Gabel modifiziert und das Sachs-Federbein gegen ein höhenverstellbares Öhlins-Pendant getauscht. Wie es um den Grip auf der unterkühlten Piste bestellt ist, zeigt das herrlich transparente Fahrwerk. Jeder noch so kleine Rutscher gelangt direkt zur Schaltzentrale des Fahrers. Das glasklare Feedback zeigt auch, wie gut die beiden Michelin-Gummis geerdet werden. Dank geringer ungesfederter Massen und traumhaft ansprechender Federelemente schwebt die „312er“ wie auf einem Luftkissen über welligen Asphalt. Daß die federleichten Dymag-Räder der Massenträgheit ein Schnippchen schlagen, zeigt sich nicht nur in der Schikane. Auch in schnelle Ecken nietet die F4 spielerisch ein. Von Nervosität dabei nicht die Spur. Klasse, wie neutral die MV um die Radian zirkelt. Für diese Balance darf sich Frank kräftig auf die Schulter klopfen.

### Lucas Evangelium

Gleiches gilt für die exzellenten Stopper. Hier kombiniert Frank die serienmäßig verbauten Brembo-Zangen mit Carbon-Bremsleitungen, Braking-Scheiben, Lucas-Einzelbelägen und einer 20er Magura-Pumpe am Lenker. Damit geht's







Dymag-Carbonfelgen: Federleicht, hochpreisig und wunderschön anzuschauen

mit einem Finger am Hebel völlig neutral zum Kurvenscheitel. Hinten sorgt eine ultrasanft ansprechende STM-Kupplung für Ruhe beim engagierten Ankeren. Nach zwei Eingewöhnungsrunden bin ich von der spielerischen Handhabung dieses Edel-Eisens restlos begeistert. Nur ein Wehmutsstropfen trübt den Spaß:


Der kalte Asphalt vereitelt den Genuß dieses Wahnsinns-Reaktors. Einzig auf der Start/Zielgeraden bleiben die Drosselklappen ganz geöffnet. Dank Schaltautomat dürfen sie das bis zur Bremszone auch bleiben. Wie viel Druck der Vierzylinder-Reaktor freisetzt (und vor allem, wie gleichmäßig er dabei anschiebt) vermittelt mir einen Eindruck davon, wie viel Spaß unter besseren Bedingungen möglich wäre. Lediglich der etwas unsanfte Lastwechsel stört beim Gasanlegen in mittleren Lagen. Dieses Manko kennt Tuner Frank: „Das bekommen wir mit dem TÜV-konformen A-Mapping nicht besser hin, im schärferen B-Modus ist das kein Thema mehr. Aber bei der Kälte ist mir das Race-Map zu scharf. Wenn'st die Kohle fürs Schätzle auf'n Tisch legst, dann wär's was anderes.“ Oh Herr, wirf Geld vom Himmel. ■ *DF*



Zusammenspiel: Die spielfreie Rizoma-Rastenanlage und der Dynojet-Schaltautomat.



Kunstwerk: Die Magura-Bremspumpe



Stilbruch: Mit richtigem Bums wurden die MV-typischen Originalpfeifen unterm Heck geopfert.

## Technische Daten

### Frank's Racing Point-MV Agusta F4 1000 R 312

Aufgebaut von: Frank Weißmann, Frank's Racing Point, Schuckertstr. 5, 90592 Ochenbruck, Fon: 09128/728730, eMail: frank@franks-racingpoint.de, Web: www.franks-racingpoint.de, Besitzer: KFZ-Sachverständigenbüro Braun GmbH, Meckesheim

#### Antrieb

Motor: Serie, Brisk-Premium-Zündkerzen, BMC-Luftfilter, Ram-air offen, STM-Antihopping-Kupplung Race-SBK-Evolutione, Dynojet Quickshifter, Dynojet Hubschalter, DID Professional-Kette, Leistung: 197,8 PS (194,1 PS m. dB-Eatern) bei 12.300 U/min, Drehmoment 122,4 Nm bei 10.300 U/min (an der Kurbelwelle)  
Gemischaufbereitung: Serien-Einspritzung, Power-Commander 3/USB  
Auspuff: High Performance VA-Krümmenanlage 4-1-2 m. Kat, Leo-Vince Schalldämpfer m. ABE

#### Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Rahmen: Serie  
Schwinge: Serie  
Federbein: Öhlins, Inlet modifiziert  
Gabel: Serie, FRP-Gabelabstimmung  
Gabelbrücken: Serie  
Räder: Dymag Carbon, vorn 3,5" x 17", hinten 6,0" x 17"  
Bereifung: Michelin Pilot Power 2CT, vorn 120/70-17, hinten 180/55-17  
Bremsen: vorne Magura Radial-Bremspumpe 20mm, Micron Carbon-Bremsleitungen, Serien-Brembo-P4-Radial-Vierkolbensattel, Braking Wave-Brems Scheiben (vo.320/hi.210mm), Lucas Racing-Bremsbeläge  
Fußrastenanlage: Rizoma

#### Body

Vorkeidung: Serie  
Höcker: Serie  
Armaturen: Serie  
Instrumente: Serie  
Straßenzulassung: per TÜV-Einzelabnahme

#### Maße/Gewichte

Gewichte/Füllmengen: 203 kg vollgetankt/fahrfertig, Tankinhalt: 15,5 Liter  
Preis: Basis 21.000 Euro, inkl. Modifikationen 39.532 Euro



# Blowin in the wind

„How many roads must a man walk down, before they call him a man?“ Die Antwort auf Bob Dylans Frage weiß keiner, sicher ist aber: Mit einer Kompressor-Monster wird dich niemand „Mädchen“ nennen.

Eine S2R-Monster macht nicht nur vor dem Café einen schlanken Fuß, sie gehört auch auf der Landstraße zu den gefürchteten Eisen. Damit wäre die Frage nach der Männlichkeit eigentlich geklärt. Aber es geht noch besser. Eine fette Lufthuze und ein Riemen an den Seiten lassen es erahnen: Hier ist ein Kompressor an Bord. Dabei steckt im Desmo-Twin einer Monster-S2R bereits von Haus aus reichlich Leben. Aber Ralf Müller von BeFaster weiß, unter gewissem Druck arbeiten italienische Pferde besser. In der Vergangenheit hatte man bereits den Testastretta-Twin einer 999 auf diese Weise beschleunigt. Im Gegensatz dazu sollte die S2R nur ein Motortuning erhalten.


## How many times must a man wake up, before he can see the sky?

Ich weiß nicht, wie oft ich bis heute aufgewacht bin, aber den Himmel habe ich gesehen. Ein beherzter Zug am Kabel, und die S2R streckt ihr Vorderrad gen Himmel. Kein Wunder, 0,6 bar Ladedruck hauchen dem Zweiventil-Twin ordentlich Leben ein. 23 Pferdestärken und ein halbes Pfund Newtonmeter sind ein Wort. Die Spitzenleistung von 118 PS steht sogar 300 Umdrehungen früher an, als beim 95 PS-Serien-Twin. Ein Blick auf die Drehmomentkurve verrät, daß bereits ab 3000 Touren 85 Nm anliegen. Danach geht's ohne Einbrüche permanent nach vorne. Typisch Kompressor eben. Was mir aber das Grinsen unterm Helm verstärkt, ist diese geschmeidige Art, mit der dieser V2 auf Befehle reagiert. Lastwechsel gibt es nicht, ebenso wenig das gefürchtete Nachschieben beim Schließen der Drosselklappen. Erst im oberen Drittel geht dem Desmo-Twin ein wenig die Luft aus. Aber wer braucht schon Drehzahlen, wenn gewaltig Schmalz in der Mitte anliegt? Zumal die Monster sowieso im öffentlichen Raum auf Beutefang gehen wird. Der TÜV hat den Kompressor-V2 bereits abgesegnet. Vielleicht hat der Offizielle aber gar nicht bemerkt, daß ein Lader den luft/ölgelkühlten Zweiventiler auf-



Angetrieben wird der oben platzierte Schraubenkompressor über zwei Riemen. Eine Rutschkupplung verhindert, daß der Nockenwellenantrieb im Falle eines Kompressor-Klemmers Schaden nimmt.



pumpt - denn das Teil arbeitet derart unauffällig, daß man es glatt vergißt. Im Grunde agiert der Kompressor-Treibsatz auf ähnlichem Niveau wie der Vierventil-S4R-Saugmotor. Insider wissen auch, daß der flüssigkeitsgekühlte Vierventil-V2 für gleiches Geld zu haben ist. Warum also dieses Kompressor-Monster kaufen? Weil der aufgeladene S2R-Twin mehr Dampf im Keller macht und der luftgekühlte Vau mit der hochwertigen Kompressortechnik eine Augenweide ist. That's the answer my friend, it's blowin' in the wind. ■ 



Der Lader ist mit der modifizierten Airbox und Lufthuze verschraubt. Gesteuert wird er über eine zusätzliche Drosselkappe.



Wolf im Schafspelz: Die aufgeladene S2R erkennt man erst auf den zweiten Blick, und zwar am seitlichen Lufteinlaß.

### Technische Daten

#### Ducati Monster S2R 1000 Kompressor

Aufgebaut von: Ducati Point Lehrte/BeFaster,  
Dieselstraße 1, 31275 Lehrte, Fon: 05132/823885,  
eMail: info@befaster.de  
Besitzer: BeFaster GmbH

#### Antrieb

Motor: Serie, Sprintex-Kompressor-Kit,  
Leistung: 118 PS bei 7695 U/min, 119,4 Nm bei 5725 U/min (an der Kurbelwelle)  
Gemischauflbereitung: Serien-Einspritzung, Perfectpower, max. Ladedruck 0,6 bar  
Auspuff: Serie

#### Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Fahrwerk: Serie  
Bremsen: Serie

#### Maße/Gewichte

Gewicht: 185 kg trocken  
Preis: 14.700 Euro inkl. MwSt.

## Kompressor-Technik im Detail

Die Aufladung per Kompressor ist in den USA und Australien sehr populär. Vor allem im Drag-Racing setzt man auf diese Technik, da mechanisch angetriebene Lader über das gesamte Drehzahlband konstanten Ladedruck liefern. Ein Turboloch gibt es also nicht. Dank ihrer gleichmäßigen Leistungsentfaltung eignen sich diese Lader bestens für Motorräder.



#### Das Prinzip:

Wie am Schnittmodell gut zu sehen, handelt es sich in diesem Fall um einen Schraubenkompressor. Bei der hier vorgestellten Monster wird der Lader per Zahnriemen vom Nockenwellen-Antriebsrad angetrieben. Durch die Drehung beider Schraubenwellen wird Luft gegenläufig ins Gehäuse gesaugt. Beim Inneinandergreifen beider Luftkammern verkleinert sich das ursprüngliche Volumen - die Luft wird komprimiert. Durch die schneckenförmige Anordnung der Schraubenwellen strömt die komprimierte Luft am anderen Ende aus dem Lader zur Airbox. Die zusätzliche Luftmenge wird dort von einer Extra-Einspritzdüse mit Kraftstoff angereichert. Die Standard-Gemischauflbereitung bleibt bei der BeFaster-Monster weiterhin aktiv. Durch den Überdruck strömt jetzt mehr Benzin/Luftgemisch in die Brennkammer, die Zylinderfüllung ist also höher. Wo mehr reinkommt, kommt auch mehr raus. Fertig ist die Leistungssteigerung.

#### Steuerung:

Mechanisch angetriebene Lader fördern konstant Luft in die Airbox. Aber nicht immer wird die Ladung benötigt. Im Leerlauf würde der Motor so kontinuierlich hochdrehen, beim Schließen der Drosselkappen

dagegen weiter anschieben. Um dies zu verhindern, sitzt eine automatische Luftschiele am Kompressor, die den Überdruck in einen geschlossenen Kreislauf leitet. Kurz vor dem Drehzahllimit muß der Motor ebenfalls eingebremst werden. Dazu hat die BeFaster-Crew das Motormanagement um ein zusätzliches Zündmodul erweitert. Das Modul verhindert durch Vorverlegen des Zündzeitpunktes sowohl ein Überdrehen des Motors, als auch eine Selbstzündung des Gemischs (auch als „Klingeln“ bekannt).





Obacht – wehe, wenn die Pferdeherde im falschen Moment durchgeht: Kainzingers Wuchtbrumme verlangt jederzeit und unbedingt vollste Aufmerksamkeit. Nicht nur bei kühler Witterung am Kurvenausgang. Aber da besonders...

# Mutter Courage



Oldie but Goodie – das älteste Gerät im Reigen der Oscherslebener Pistenfeger hatte es echt in sich. Denn die Basis dieses Bikes stellte vor zehn Jahren quasi die Mutter aller modernen Gewaltpportler im Einliter-Format dar: Die Rede ist von Yamahas R1.

Das Modell der ersten Generation (RN01, erkennbar am angeschweißten Heckrahmen) war für seine explosive Leistungsentfaltung gleichermaßen beliebt wie berüchtigt – und manchmal auch wegen spontaner Haftungsverweigerung am Hinterrad gefürchtet. Eine Reaktion, die in der Tat genauerer Betrachtung bedarf. Jedenfalls lernte dadurch so mancher Heißsporn im (Gas-)Handumdrehen Respekt und Demut, Legendenbildung inklusive. Es sind eben jene Boliden des eher rustikalen Schlags wie die Ur-R1, die nette Menschen mit besonderen Neigungen und Benzin im Blut faszinieren. Zum Beispiel Leute wie Herbert O. Kainzinger alias „The Tuning Company“. So was ist genau seine Kragenweite. Ja, der Herbert mag's halt brutal. Kein Wunder also, daß er sich für eine frühe R1 als Tuning-Basis entschied, als er sich sein „rein privates“ Baby für die Piste zusammenschraubte. Ausgerechnet. Denn Herbert wäre ja kein Kainzinger, wenn er bei der Gelegenheit nicht die brutalst-möglichste Nummer vollstrecken würde. Dank einer spezialangefertigten Kurbelwelle mit verlängertem Hub nebst fetten Kolben im aufgehängerten Zylinderbankett ließ sich ein beachtlicher Hubraum realisieren. Die Folgen sind schlicht und ergreifend völlig gaga – es sind weit über 200 PS, die sich dem arglosen Benutzer sozusagen mit Wucht aufdrängen. Bereits bei 5.000 Umdrehungen zerren 100 Newtonmeter an der Kette... – Tendenz rapide steigend. Stellt sich die Frage: Wie soll das denn gehen? Oder anders: Warum läßt man sich dann nicht lieber gleich unangespitzt in den Boden rammen? Denn nicht nur grenzerfahrene R1-Veteranen wissen: Da muß der Herr Kainzinger aber auch ordentlich was mit dem Fahrwerk angestellt haben. Und natürlich hat er das...

## Die Sache mit dem Grip

Zunächst gilt es, der indifferenten Hinterradhaftung früher R-Einsen auf die Schliche zu kommen. Wir erinnern uns: Mit der R1 verwirklichte Yamaha erstmals das „Huckepack“-Getriebe. Die Getriebewellen lagen platzsparend nicht mehr hinter- sondern übereinander. Damit wanderte

Beatmung: 19  
Liter-Airbox aus  
Carbon mit Ram  
Air-Anschluß...



...und darunter eine  
Batterie 41er FCR-  
Keihins mit den  
vermutlich weit-  
raumweit kürzesten  
„Trichtern“.



der Getriebeausgang nach oben. Und genau das war beim ersten R1-Chassis nicht ganz unproblematisch, denn dafür war der Anstellwinkel der Schwinge eigentlich zu flach – jedenfalls für das nun höherliegende Ritzel des neuen Getriebes: Je nach Einfederungsgrad fiel der Zugwinkel der Kette ungünstig aus. Normalerweise werden Schwinge und Rad durch die Kette aus der Federung gezogen, beziehungsweise an den Asphalt gedrückt: mechanischer Grip entsteht. Das Gegenteil passiert, wenn beim Einfedern der geometrische Punkt überschritten wird, der die Reaktion des Kettenzugs vom Ausfeder- in einen Einfeder-Impuls verwandelt – denn dann kann's schnell zu Haftungsproblemen kommen.

### Der Dreh- und Angelpunkt

In den Hallen der Tuning Company war also erst mal eine größere Änderung der Fahrwerksgeometrie fällig – es galt, der Schwinge zu geeigneter Steilheit zu verhelfen. Dies' wurde mit einem kompletten Neubau der an- und umlenkenden Komponenten des Federbeins bewerkstelligt, die Herbert als Einzelanfertigung aus Alu-Vollmaterial herausfräste. Flankierend fädelt er ein voll einstellbares Öhlins-Federbein ins Arrangement – beste Voraussetzungen für ein wirklich seriöses Set-Up. Doch dabei wurde das Chassis derart steil auf die Nase gestellt, daß nun der Lenkkopfwinkel unbrauchbar extrem geriet. Abhilfe schuf ein Steuerkopf-Einsatz, mit dem sich die Geometrie variieren läßt – die hier verbaute WP-Gabel erreicht mit 67° beinahe wieder den Serien-Wert (66°), und steckt außerdem in recht speziellen Gabelbrücken: Eine Einzelanfertigung made by Kainzinger mit verstellbarem Offset. Und das fällt aktuell mit 30 Millimetern relativ kurz aus, wodurch sich aber gleichzeitig der Nachlauf verlängert. Zusammen mit einem Öhlins-Lenkungsdämpfer sorgt all' das für eine stabile Front. Und die ist auch dringend nötig...

### Brutalo-Tuning

Das Kainzinger'sche Motor-Rezept verwandelte den ehemaligen Einliter-Fünfventiler in einen wahrhaft explosiven 1200er Reaktor. Der vergrößerte Zylinderinhalt geht überwiegend aufs Konto der Kurbelwelle, die eine komplette Neuanfertigung mit satten sechs Millimetern größerem Hub ist – und auch noch deutlich leichter ausfällt. Flankiert von 77-Millimeter-Kolben ergeben sich exakt 1.192 kubische Zentimeter, die ihren Inhalt auf wahrhaft abenteuerliche

15,2 : 1 verdichten. Ein statischer Wert, der zwar durch die Dynamik scharfer Steuerzeiten an Brisanz verliert – aber immerhin in der Nähe amtlicher Superbikes rangiert. Angemessen extrem ist auch der Output des Schlegels, der in Kainzingers Langhub-Version bis knapp 13.000 Touren gedreht werden darf: 233 PS bei 11.500 U/min sind ein beeindruckender, wenn nicht gar beängstigender Hinterrad-Wert. Das Gleiche gilt fürs mächtige Drehmoment, das bei knapp über 8.000 Touren mit mehr als 145 Nm an den Pneu schnalzt. Also reichen im Grunde schon die nackten Triebwerksdaten für fundamentalen Respekt – wenn das Gesetz der Massenträgheit das Gleichgewicht sämtlicher Kräfte nicht geradezu absurd verschärfen würde: Konsequenter Leichtbau drückt die Masse des Apparats auf 161 Kilo. Vollgetankt. Kommentar überflüssig.

### Ritt auf der Kanonenkugel

Ums kurz zu machen: Das Ding geht bestialisch. Ganze sechs Sekunden verstreichen bis zur 200er Schallmauer, der brachiale Vortrieb ist einfach erschreckend. Auch weit jenseits dieser Marke. Es ist tatsächlich fast wurst, in welcher Region die Drehzahladel gerade zittert – und der „Oldie“ schnappt noch im vierten Gang derart vehement zu, daß das Vorderrad ständig himmelwärts strebt. Denkbare ungünstige Voraussetzungen für einen Testtritt unter eher gemischten Witterungsbedingungen auf dem relativ winkligen Kurs zu Oschersleben: Selbst die längste Gerade stürzt per Zeitraffer ins Visier und schrumpft im Handumdrehen zur finalen Bremszone, in den Ecken ist unbedingt sensibles Rollenlassen angesagt. Dabei gibt sich das Fahrwerk große Mühe, sehr gutmütig zu wirken – sofern man das bei einer derart egalisierten Massenträgheit überhaupt erwarten darf. Jedenfalls ist Kainzingers Spezial-R1 auch in Sachen Handling so fürchterlich weit von der 98er R1-Basis entfernt, daß man ihr das Alter einfach nicht so recht abkaufen mag. Und schon beim Schieben des Boliden verblüfft das drastische Untergewicht, das außerdem merkwürdig perfekt austariert schien – zu schön um wahr zu sein? Zuerst dachten wir glatt, es hier nur mit einer Demo-Attrappe zutun zu haben. Mit leerem Motorgehäuse. Tja – jedenfalls bis sich der Four sonor brabbelnd zu Wort meldete. Wie man sich irren kann... ■ (1/2)

## Kainzinger-Yamaha R1.2 (RN01), Bj. '98/'07

Aufgebaut von: Kainzinger, „The Tuning Company“,  
Altwingertweg 10, Industriegebiet „Hinter den Bergen“,  
68766 Hockenheim, Fon: 06205/287753, eMail: kainzinger@t-online.de  
Besitzer: Herbert O. Kainzinger

### Antrieb

Motor: RN01-Basis, 1.192 ccm, Bohrung/Hub: 77 x 64 mm  
(Serie: 74 x 58 mm), Kurbelwellen-Sonderanfertigung mit 6 mm  
größerem Hub, Titan-Pleuel von Plankl, Verdichtung: 15,2 : 1  
(statischer Wert), modifizierte Nockenwellen mit neuem Profil  
(In: 9,25 mm Hub, Öffnungszeit 267°, Ex: 8,60 mm Hub,  
257° Öffnungszeit), Drehzahlbegrenzer bei 12.800 U/min,  
Techtronics-Quickshifter, 145,5 Nm bei 8.250 U/min, 233 PS bei  
11.500 U/min (Hinterrad-Werte), Sekundär-Übersetzung: 16/43  
Zähne  
Gemischauflbereitung: 41er Keihin FCR-Vergaser, auf 4 mm gekürzte  
Trichter, Kocher-Airbox aus Carbon (19 l, Ram Air)  
Kühler: Kainzinger-Einzelanfertigung  
Auspuff: Akrapovic 4-1 aus Titan, handgefertigtes Einzelstück

### Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Rahmen: Serie, Lenkkopfwinkel per Einsatz modifiziert  
Schwinge: Serie (610/650 mm), Kainzinger-Federbeinanlenkung,  
höhenverstellbar (gefräste Einzelanfertigung aus Alu-Vollmaterial)  
Federbein: Öhlins, voll einstellbar  
Gabel: USD, 50er WP-Superbike, voll einstellbar, 30er Titan-Achse,  
Öhlins-Lenkungsämpfer  
Gabelbrücken: Kainzinger, aus Alu-Vollmaterial gefräste Einzel-  
stücke mit verstellbarem Offset (aktuell auf 30 mm eingestellt)  
Räder: BST, Carbon, vorn 3,5" x 17", hinten 6" x 17"  
Berellung: Bridgestone-Slicks, vorn 12/60-17, hinten 19/645-17  
Lenker: Kainzinger, mehrfach geklemmte Stummel, 70 mm breit



Im Vordergrund der  
Auslöser des Schalt-  
automaten, hinten die  
Schaltwelle mit zwei  
Markierungen: Zum  
„normalen“ Schalten  
oder wahlweise nach  
umgekehrten Schema  
– je nach dem, wie die  
Anlenkung fixiert wird.

Bremsen: vorn 320er Scheiben, radiale PFM-  
Sechskolben-Festsättel, Stahlflexleitungen,  
hinten 220er Scheibe, Nissin-Zweikolben-  
Festsattel, Stahlflexleitung  
Fußrastenanlage: Attack

### Body

Tank: Kocher, Carbon, Verkleidung: Kocher, Carbon,  
Höcker: Kocher, Carbon, Kotflügel: Kocher, Carbon  
Armaturen: Pazzo-Hebel, Spiegler-Pumpe  
Instrumente: 2D Datarecording-Multidisplay

### Maße/Gewichte

Gewichte/Füllmengen/Abmessungen: Vollgetankt 161 kg,  
davon 55% vorn, (19 Liter-Tank), Radstand 1450 - 1490 mm  
(je nach Offset- und Kettenspanner-Stellung), Sitzhöhe 820 mm  
Fahrleistungen: 0-100 km/h in 2,5 sec, 0-200 in 6,0 sec,  
Vmax: über 330 km/h  
Preis: 88.000,- Euro

Breitseite: So  
harmlos können  
233 PS aussehen  
– oder halt eine  
etwas ältere R1  
mit Spezial-Teilen.  
Ein echter Wolf im  
Schafspelz.





Pics: Dennis Witachel, Pixelrace.de | Text: Hendrik Sloat

# Green Scream

Nico M. aus E. hat gut Lachen: Mit mehr als 190 PS hatte man in der Superbike-WM noch vor wenigen Jahren die Nase vorn. Ziemlich weit sogar. Und heute? Tja, heutzutage mischen Hobby-Racer mit dieser Leistung bei Renntrainings und Amateur-Rennen mit...

Für die „Renne“ hatte Nico seine ZX 10R selbstverständlich ein wenig auf Krawall gebürstet. Und natürlich nahm er die Hilfe einschlägig bekannter Spezialisten in Anspruch. Zum Beispiel die des lieben Herrn M. aus F. bei N., der in der Vollgasszene unter dem Pseudonym Micron bekannt ist. Herr M. dealt unter anderem mit elektronischen Helferlein und aerodynamisch besonders ausgefeilten Abgasleitungen, deren Wirkung sogleich auf dem hausinternen Prüfstand gecheckt werden kann. Abstimmungsarbeiten werden durch diesen Tatbestand natürlich stark erleichtert – moderne Zeiten halt.

## M. und die Spezial-Teile

Armand Motier (so der korrekte Name des Imperator Rex Micron) hat für die Einspritzer-Zunft tatsächlich so einiges in der Schublade. Natürlich auch für Nicos grünen Renner: Zunächst wurde die Technik ein wenig aufgepeppt, anschließend brachte Armand das Motormanagement auf Trab. Konkret bedeutete das leichte Modifizierungen am Zylinderkopf, bei der die Verdichtung von 12,5 auf 13,8 : 1 anwuchs und die Steuerzeiten mittels Nockenwellen-Feinjustage auf ein wenig mehr Überschneidung getrimmt wurden. Die Ansaug-Abteilung bekam einen Satz kurzer Trichter spendiert, deren Beatmung mit einem K&N-Sportfilter erleichtert wird. Auch die heiße Seite des Aggregats blieb nicht unbehandelt: Mit einem Hydratech-Krümmengeweihe kam noch eine Spezialität des Hauses hinzu, die schließlich in Micron-Schalldämpfer vom Typ MRZT mündet. Letztere sind komplett aus Titan gefertigt und bringen gerade mal 900 Gramm auf die Waage – ein rekordverdächtiger Wert. Damit war die mechanische Hardware abgefrühstückt, und es folgte die elektronische. Die Serien-Blackbox wurde mittels Powercommander und Zündmodul aufgemoppelt und sorgfältig manipuliert: Armand diktierte dem oberen Drehzahlbereich bis zu vier Grad mehr Frühzündung und verschob







Einfach geil, aber „not for highway-use“: Microns Titan-Tüten fallen extrem leicht aus – auch das komplette Innenleben besteht aus dem edlen Metall.

das Tourenlimit um 500 Umdrehungen, während er die Abstimmung des Gemischs per Lap-top via Powercommander anpaßt. Zwei alternative Mappings wurden dabei installiert: Ein softes für Regenwetter und ein scharfes für maximalen Output. Beides ist bei Bedarf per „Hub“ aktivierbar. Kleiner Schalter, große Wirkung.

### Ready to race


Für den Pistengebrauch flog natürlich alles raus, was dort nicht hingehört. Dazu kam noch eine TTSL-Rennverkleidung und ein leichterer Minimal-Heckrahmen aus dem Hause Sebimoto. Mit Gilles-Stummeln und Rasten konnte Nico die Ergonomie anpassen, Multiverstellbarkeit sei Dank. Dem Fahrwerk spendierte er ein Öhlins-Federbein, mit dem er das Heck um acht Millimeter anhub. Vorn baute er Tragfedern gleicher Herkunft in die Serien-Gabel ein, die bei der Gelegenheit um mutige 25 Millimeter durch die Brücken weiter durchgesteckt wurde – eine starke Trimmung zugunsten des Handlings also. Derart zurechtgemacht bringt die Kawa trockene 174 Kilo auf die Waage, wovon knapp 52 Prozent auf dem Vorderrad lasten.

### Und Action

Heiser bellt der Four sein Echo in die Box, Reifenwärmer runter, ab geht's. Schnell noch ein Tip auf den Hub, und schon ist das scharfe Mapping aktiviert: Feuer frei. Einfädeln auf die Piste, mitten in die Endlos-Rechts Richtung Hasseröder – die Kawa fühlt sich schon beim Abbiegen extrem handlich an. Eine Spur zu extrem, wie sich sogleich zeigen sollte: Wenn man das Ding nicht gewohnt ist, muß man sich auf das etwas nervöse Set Up erst mal einschließen. Auch das Schwänzeln auf der Bremse könnte weniger ausgeprägt sein. Trotzdem geht's sehr fix vorwärts, was vor allem an den Manieren des unglaublich zivilisiert agierenden Aggregats liegt – Herr M. hat in der Tat ganze Arbeit geleistet: Wer angesichts der Potenz einen üblen Tritt ins Kreuz erwartet, liegt völlig falsch. Statt dessen bleibt beim rasanten Output der Pferdeherde jeder Pike völlig aus. Jedenfalls subjektiv. Fast wie bei einem Elektromotor verteilt sich die Leistung gutmütig und gleichmäßig über das ge-

samte Drehzahlspektrum, was das Bike in jeder Situation ungemein berechenbar macht. Der Speed stimmt auf Anhieb, allein das übertrieben handlich getrimmte Set Up sorgt für Bauchschmerzen. Bisweilen tänzelt die Grüne von der finalen Sachsen-Anhalt-Rechts über die komplette Zielgerade bis in die Bremszone: Das macht nicht gerade mutig. Auch in der Triple-Links Richtung Hotel-Kurve ist es nicht einfach, den richtigen Bogen zu treffen, denn dafür fehlt gerade an dieser Stelle die gebotene Präzision. Trotzdem ist das Teil dabei richtig schnell – aber da ist definitiv noch Luft nach oben. Zumindest die durchgesteckten 25 Millimeter an der Gabel erscheinen einfach zuviel des Guten: Da geht noch was. Weniger wäre hier vielleicht mehr.

### Nachtrag

Inzwischen war Nico wieder auf der Piste – mit entschärfter Geometrie. Die Fahrwerkeinstellungen ließ er erst mal in Ruhe, aber das Gabel-Maß über der Brücke hatte er deutlich verringert. Nun schauen nur noch 12 Millimeter oben raus: Die Fuhre liegt damit eindeutig stabiler. ■ 

Sorgt für perfekte Ergonomie: Multiverstellbare Gilles-Rasten – hier mit Schaltautomat.





Manipulation:  
Powercommander,  
Zünd-Booster &  
Co – die komplette  
Elektro-Abteilung  
ruht eintrachtig im  
Heck.

## Technische Daten

### Kawasaki ZX10R 06/07

Modifiziert von: Micron Systems GmbH, Boxdorfer Str. 13, 90765 Fürth, Fon: 0911/93674-0, eMail: info@micronsystems.de, Web: www.micronsystems.de  
Besitzer: Nico Machnow

#### Antrieb

Motor: Serie, IDM-konform modifiziert, Verdichtung 13,5 : 1, Steuerzeiten mit größerer Überschneidung eingestellt (Serien-Nockenwellen), Zündmodul mit bis zu 4° mehr Frühzündung, Dynatek ARC2-Booster, 186 PS ohne Ram Air

Gemischauflbereitung: modifizierte Serien-Einspritzung, kurze Trichter, K&N-Sport-Tauschfilter, Powercommander

Kühler: Serie, Thermostat entfernt

Auspuff: Hydratech-Krümmen, Micron-Racing-Schalldämpfer aus Titan (MRZT)

#### Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Rahmen: Serie, Seibimoto-Heckrahmen

Schwinge: Serie

Federbein: Ölins

Gabel: Serien-USD mit HH Racetech-Umbau, Tauchrohr DLC-beschichtet

Gabelbrücken: Serie

Räder: Serie, vorn 3,5" x 17", hinten 6" x 17"

Bereifung: Dunlop-Slicks, vorn 125/80/17, hinten 190/645/17

Lenker: Gilles Tooling

Bremsen: vorn 310er Wave-Scheiben, radiale Tokico-Vierkolben-Festsättel,

19er Brembo-Radialpumpe, Carbon-Leitungen (Micron), hinten 220er

Scheibe, Nissin-Zweikolben-Festsattel, Carbon-Leitung

Fußrastenanlage: Gilles Tooling

#### Body

Tank: Serie

Verkleidung: TTSL

Höcker: Seibimoto

Armaturen: Serie

Instrumente: Micron LCD-Display mit Datarecording-Funktion

#### Maße/Gewichte

Gewichte/Füllmengen/Abmessungen: 174 kg ohne Benzin (17 Liter),

Radstand 1470 mm

Preis: 7.700,- Euro (nur Umbau)

Kompakte Rakete. Vorn stand die Gabel mit 25 durchgesteckten Millimetern aber doch etwas arg tief – mit knapp der Hälfte funktioniert es nun besser.





# Feuerrotes Spielmobil

Im bayerischen Traunreut geschehen wundersame Dinge. Vorne fährt eine jungfräuliche 848 in die Halle, kurze Zeit später kommt hinten ein Mörder-Brenneisen heraus. Einfach so zum Spaß.

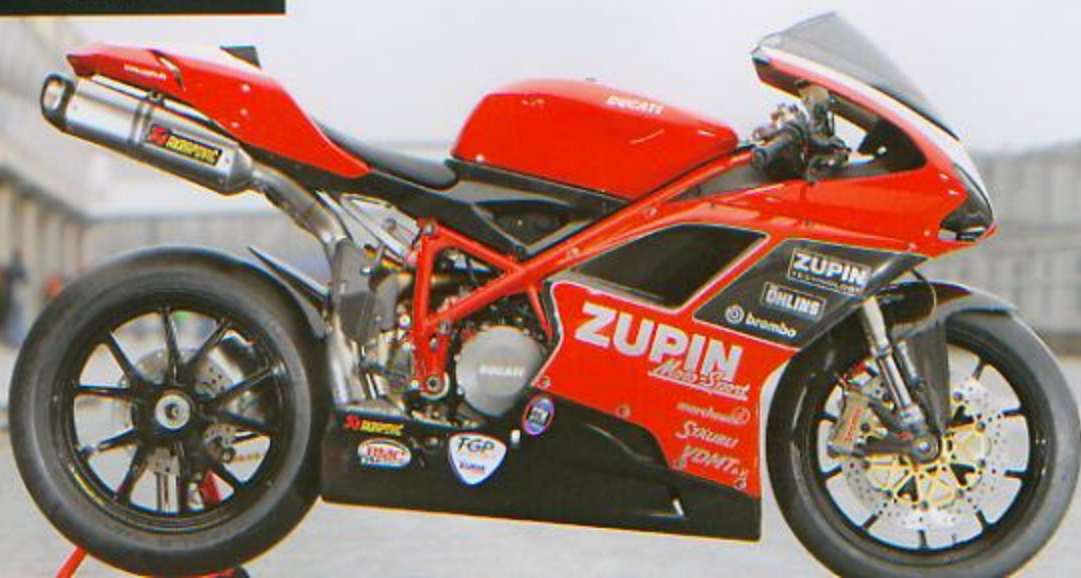
Jetzt haben wir den Salat. Ich kann nachts nicht mehr schlafen, und meine Alte habe ich auch schon seit Wochen nicht mehr angefaßt. Meine Alte, das ist eine 06er-Dreiviertel-Gixxer, mit der ich früher gerne zusammen war. Bis zu dem Tag in Oschersleben, als mich die Zupin-Leute auf dieses rote Miststück gesetzt haben. Einfach nur zum Spaß habe man das Ding gebaut. Von wegen.

## Basisarbeit

Aber nun hübsch der Reihe nach. Ducati hat eigentlich den ersten Stein geworfen. Im letzten Herbst präsentieren die Italiener ihren 749-Nachfolger, nach dem Vorbild der großen wie bildhübschen 1098. Natürlich schert man sich in Bologna auch bei der kleinen Schwester nicht die Bohne um bestehende Hubraum-Reglementierungen. Hundert Kubik hat man dem neuen 90-Grad-Twin draufgepackt, und mit den daraus resultierenden 134 Cavallis bringt man sowohl die 600er-Riege, wie auch die 750er-Klasse in große Verlegenheit. Auf die Homologation fürs Supersport-Reglement pfeift Ducati, die 848 ist einfach nur für Spaß zuständig. In

ersten Tests hat der neue Twin bereits ordentlich beeindruckt. Kein Wunder, die 848 ist rund 20 Kilo leichter und 30 Prozent stärker als ihr Vorgänger. Auch die Ausstattung des 14.000-Euro-Brenners stimmt: Ab Werk gibt's radial angeschlagene Brembo-Bremsen, Marchesini-Leichtmetallfelgen sowie ein amtliches Showa-Fahrwerk.

Ruhe vor dem Sturm  
– Dank des Fahrwerks auch  
währenddessen...



### Alles muß raus

Das paßt – denken viele – aber nicht für die Jungs von Zupin. Showa geht für den Öhlins-Importeur schon mal gar nicht. Natürlich: Das Federbein fliegt raus, ein Öhlins-TTX-Federbein samt geänderter Umlenkung findet seinen Platz zwischen Gitterrohrrahmen und Einarmschwinge. Vorne erweist man sich gnädig. Die Showa-USD-Gabel wird jedoch komplett entkernt. Im Inneren dämpft jetzt die höchste Umbaustufe 4, also ein asymmetrisches 25mm-Kartuschensystem. Radikal macht man sich auch über die Bremse her, obwohl diese von der Hausmarke Brembo stammt. Die Stangenware wird komplett durch wertigere Komponenten ersetzt. An die Gabel flanscht man gefräste P4-Sättel samt Schnellkupplungen an den Leitungen. Angesteuert werden die Edel-Zangen jetzt von einer einstellbaren Brembo-RCS-Radial-Bremspumpe. Damit ist aber längst nicht Schluß. In den Zupin-Regalen finden sich noch Marchesi-Magnesiumräder und gefloatete Brembo-Scheiben. Ein äußerst effizienter Beitrag zur Gewichtsreduktion, wie sich später zeigen wird. Den so gesparten 2,2 Kilo werden aber noch einige folgen. Nach einem Anruf beim Carbon-Spezialisten Illmberger flogen sämtliche Verkleidungsteile inklusive Heck-, und Verkleidungsrahmen raus. Immer noch zu schwer? Bitte schön: Eine Akrapovic-Kompletanlage aus Titan mobilisiert in der Drehzahlmitte knapp 10 PS und vier PS an der Spitze, außerdem spart man noch mal 3,8 Kilogramm. Mit einer Antihoppingkupplung vom Premiumhersteller STS wird die Rundfahrt durch hauseigene Lagerbestände abgerundet.


### Runde der Wahrheit

Jetzt steht sie da, gespickt mit edelster Ware. Gebracht hat's einiges: Sensationelle 19,8 Kilo hat die 848 bei der Tuning-Kur abgespeckt. Und schön ist sie geworden, sehr schön. Gerhard Günter, Leiter der Abteilung Fahrwerkstechnik, zieht die Heizdecken von den Pirelli-Slicks. Ich darf aufsitzen und bin baff: „Gott ist die leicht. Was wiegt denn das Spielzeug?“ „177,5 Kilo vollgetankt, viel Spaß“, grinst Herr Günther. In diesem Moment hätte ich wieder absteigen sollen. Wenige Augenblicke später, in der Hasseröder, war es schon zu spät. Die Duc unter mir war plötzlich weg. Nicht in die Umlaufbahn geschossen, sondern ausgeblendet. In solchen Momenten kümmerst du dich nicht ums Motorrad, nur die Idealline zählt. Keine Gehirnwindung wird mit dem ertasten von Grip beansprucht, das Gefühl ist einfach da. Obendrein legt die Fuhre derart spielerisch um, daß es eine wahre Freude ist. Trotzdem hat sich die Duc ihre unglaubliche Stabilität bewahrt. Ganz klar, die Öhlins-Duc fährt auf WM-Niveau. Gleiches gilt für die Bremserei. Da wird kein Bremsdruck interpretiert, oder ertastet – die Scheiben klemmen quasi direkt zwischen Daumen und Zeigefinger. Ganz großes Kino. Erst recht, wenn unter dir so ein herrlich potenter V-Twin hämmert. Die offene Akrapovic-Anlage klingt nicht nur phantastisch, sie stopft auch tiefe Löcher in mittleren Drehzahlregionen. Zwischen sechs- und zehntausend Touren spielt hier die Musik, daß einem Hören und Sehen vergeht. Das i-Tüpfelchen ist aber zweifelsfrei die erstklassige STM-Anithopping-Kupplung. Das edle Teil trennt in der Bremszone absolut sahnig und liefert reichlich Bremsmoment, damit das Spielzeug schön quer in den Radius fliegt. Nur am Kurvenausgang wurde die Duc manchmal nervös. Plötzlich und unerwartet teilte der Lenker Ohr-



Gefällt aus jeder Perspektive und kann auch auf einem Bein stehen: Die 848



watschen aus. Geblendet vom ganzen Öhlins- und Brembo-sortiment, ging ich davon aus, daß Zupin auch einen Lenkungsdämpfer verbaut hat. Falsch gedacht, denn dafür war bei der eiligen Umbauaktion bisher keine Zeit gewesen. Die Beruhigungsmaßnahme wird aber ebenso nachgereicht, wie ein Schaltautomat und ein individuelles Mapping für den Twin. Lieber Herr Günther: Spätestens dann muß ich das feuerrote Spielmobil noch einmal ausgiebig testen. In zirka zwei Jahren bringe ich die Duc wieder. Oder hätte vielleicht jemand Lust meine Gixxer für schlappe 32 Mille auszulösen – nur so zum Spaß? ■ 

19er Brembo RCS-Radialpumpe; amtlicher Italo-Stopper



Der Heckpneu im 180er Format sorgt für extreme Handlichkeit



## Technische Daten

### Zupin-Ducati 848

Aufgebaut von: Zupin Moto-Sport GmbH/  
TGP-Moto-Racing, Trostberger Str. 26,  
83301 Traunreut, Fon: 08669/848-0,  
eMail: info@zupin.de, Web: www.zupin.de  
Besitzer: Zupin Moto-Sport GmbH/TGP-Moto-Racing

#### Antrieb

Motor: Serie, BMC-Luftfilter, STM-Antihopping-Kupplung Race-SBK-Evolutione, Leistung: 138 PS bei 10.000 U/min (an der Kurbelwelle)  
Gemischaufbereitung: Serien-Einspritzung  
Auspuff: Akrapovic Titan-Racinganlage EVO-Race

#### Rahmen/Fahrwerk/Bremsen

Rahmen: Rahmen: Serie  
Schwinge: Serie  
Federbein: Öhlins TTX, mit Zupin-Abstimmung und geänderter Anlenkung für reduzierte Progression, Schubstange höhenverstellbar  
Gabel: Serie, Öhlins Stage 4-Umbau, asymmetrisch  
Gabelbrücken: Serie  
Räder: Marchesini-Magnesium-Schmiederäder, vorn 3,5" x 17", hinten 5,5" x 17"  
Bereifung: Pirelli-Slicks Diablo-Superbike, vorn 120/70-17 (SC1), hinten 180/55-17 (SC2)  
Bremsen: Brembo HP-Bremsanlage komplett, vorn Brembo-19mm-RCS-Radialpumpe, Brembo-P4-30/34-Radial-Vierkolbenfestsättel, gefräst, 320x5,5mm-Brembo-Doppelscheibe, Brembo-Racingbelläge Z04, hinten: 245mm-Serienscheibe, Brembo P2-34-Sattel  
Fußrastenanlage: Gilles Tooling

#### Body

Verkleidung: Illmberger-Carbon,  
Motoholders Alu-Verkleidungshalter  
Höcker: Illmberger-Carbon,  
Motoholders Alu-Heckrahmen  
Armaturen: Serie  
Instrumente: Serie

#### Maße/Gewichte

Gewichte/Füllmengen: 177,5 kg vollgetankt/fahrfertig,  
Radlastverteilung 51,5% v./48,5 hl., 164 kg (o. Benzin),  
Tank: 15,5 Liter  
Preis: Basis 14.000 Euro, inkl. Modifikationen  
31.000 Euro



# Druckverband

Ein Verband für Motorradtuner? „Das hat im Land der Taubenzüchter und Trachtenvereine gerade noch gefehlt“, denkt der durch Bürokratie und Institutionen gequälte deutsche Kradler. Was wirklich dran ist, erklärte uns Initiator, Ex-Rennfahrer und Tuner Herbert Kainzinger.

**FastBike:** Hallo Herbert, man sollte meinen, als renommierter Tuner bist du ausreichend beschäftigt. Was hat Dich dazu bewogen, einen Verband für Motorradtuner zu gründen?

**Herbert Kainzinger:** Nun, das Tuning und der Rennsport haben mir viel gegeben, und nun gebe ich in dem Rahmen, der möglich ist, wieder etwas zurück. Durch diesen Technologietransfer an die jüngere Generation – so kann man das bezeichnen – geht die jahrelange Erfahrung und das Wissen für dieses Handwerk nicht verloren. Zudem habe ich habe den Verband deutscher Motorrad-Tuner (VDMT e.V. – Red.) nicht alleine gegründet, weitere Gründungsmitglieder sind Denis Hertrampf, Michael Lohmann und Dominik Klein. Korrekt ist, daß die Idee von mir stammt und die Initiative zur Gründung auch von mir ergriffen wurde. Fakt ist, und unser Mitgliederstand wie auch die Anzahl unserer Technologiepartner gibt uns da recht, daß ein eindeutiger Bedarf bestand, den Begriff des seriösen Tunings für den Motorradbereich klar zu definieren und zu klären, was ein Motorradtuningbetrieb an Ausrüstung, Erfahrung und Auftreten haben muß. Dem Ganzen dann letztendlich einen organisatorischen Rahmen zu geben, war ein logischer Schritt.

**FB:** Wo siehst du die wichtigsten Aufgaben des Verbands?

**HK:** Wir wollen das für uns nicht zutreffende Image des Hinterhofschraubers korrigieren und zeigen, daß es sich beim VDMT um ein Netzwerk seriöser Motorradtuner handelt, die über ein hohes technisches wie kaufmännisches Niveau verfügen. Als Interessenvertretung der Mitglieder des VDMT sowie der Motorrad-Tuningbranche leisten wir Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und gründen technische Arbeitskreise – auch in Kooperation mit Verbänden, Meisterschulen, Innungen, TÜV, Dekra und dergleichen. Man muß auch über den Tellerrand schauen, also arbeiten wir mit der internationalen Motorradindustrie und Tuningbranche eng zusammen. Außerdem betreiben wir Marktbeobachtungen und spüren Trends auf, die selbstverständlich an unsere Mitglieder weitergereicht werden. Zu unserer internen Informationspolitik kommt natürlich auch die Lobbyarbeit nach außen.

**FB:** Was steht hinter der Idee des „Best of Bike Tuning“?

**HK:** Wir wollen eine Veranstaltung etablieren, die jedes Jahr stattfindet, auf der wir, zusammen mit den Technologiepartnern, unsere aktuellen Motorräder vorstellen können. Pressevertreter können die Maschinen testen und potentielle Interessenten haben natürlich die Möglichkeit, nach vorheriger Kontaktaufnahme und Absprache auch mal zu fahren.

**FB:** Inwiefern kann der Kunde vom Verband profitieren?

**HK:** Der Kunde kann, wenn er unsere Mitgliedsliste studiert, sehen, welche Betriebe die Qualitätsanforderungen erfüllen, die wir uns vom VDMT selbst auferlegt haben. Er kann dann auf der Webseite der für ihn in Frage kommenden Tuner sehen, ob der jeweilige Betrieb Referenzen für vorgesehene Arbeiten hat und so eine Vorauswahl treffen und die Detailfragen telefonisch oder persönlich vor Ort besprechen. Egal, für wen er sich

dann letztendlich entscheidet, er hat so die Gewißheit, daß er mit einem Betrieb zu tun hat, der das Gütesiegel „Geprüfter VDMT-Tuningbetrieb“ hat. Zudem können wir bei Unstimmigkeiten zwischen einem Kunden und einem Mitgliedsbetrieb helfen, diese zu beseitigen. Unser Ziel ist es, transparente Verhältnisse zu schaffen. Sicher ist Tuning eine hochwertige, teilweise sehr komplizierte Arbeit, aber keine unverständliche Geheimwissenschaft von Genies. Durch Leistungsmessungen der angelieferten Maschine, eine klare Auflistung der geleisteten Arbeiten, die Auflistung der verbauten Teile in der Rechnung und die abschließenden Leistungsmessungen ist eine transparente Situation für den Kunden gegeben.

**FB:** Es gibt Mitglieder und Technologiepartner. Worin besteht der Unterschied?

**HK:** Technologiepartner des VDMT können solche Unternehmen werden, die sich durch enge Verbundenheit zu der Motorradbranche, qualitativ hochwertige Produkte, Kundennähe und Verbindung zum Motorradsport auszeichnen. Ein Technologiepartner braucht nicht zwingend einen Prüfstand und ähnliches Equipment wie ein Tuner.

**FB:** Wer kann Mitglied werden?

**HK:** Tuner und Tuningbetriebe, die einen guten Prüfstand samt Test-Equipment, reichhaltige Erfahrung mit Motorentuning und Motorenabstimmung, gute Erfahrung auf dem Fahrwerkssektor und repräsentative Räumlichkeiten wie auch eine adäquate, aktuelle Webseite haben. Wir vom VDMT e.V. zertifizieren uns ja selbst, das heißt, wir überprüfen, ob diese Bedingungen von allen Mitgliedern und den Antragsstellern auf eine Mitgliedschaft erfüllt werden. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, ist eine Mitgliedschaft nicht möglich bzw. eine bestehende Mitgliedschaft erlischt sogar.

**FB:** Okay, das sind die technischen Anforderungen. Ich nehme an, die Aufnahmebedingungen sehen auch soziale Komponenten des Tuner-Daseins vor, beispielsweise das Vorweisen mehrerer Mängelkarten vom Dorfpolizisten oder ein stattliches Punktekonto in Flensburg...

**HK:** Darüber haben wir vereinsintern noch nicht abgestimmt, aber bei der nächsten Hauptversammlung werde ich vorschlagen, die Mitgliedschaft auch vom Benzinanteil im Blut abhängig zu machen. Das Testgerät ist schon bestellt.

**FB:** Wir danken dir für dieses Gespräch. ■ 