



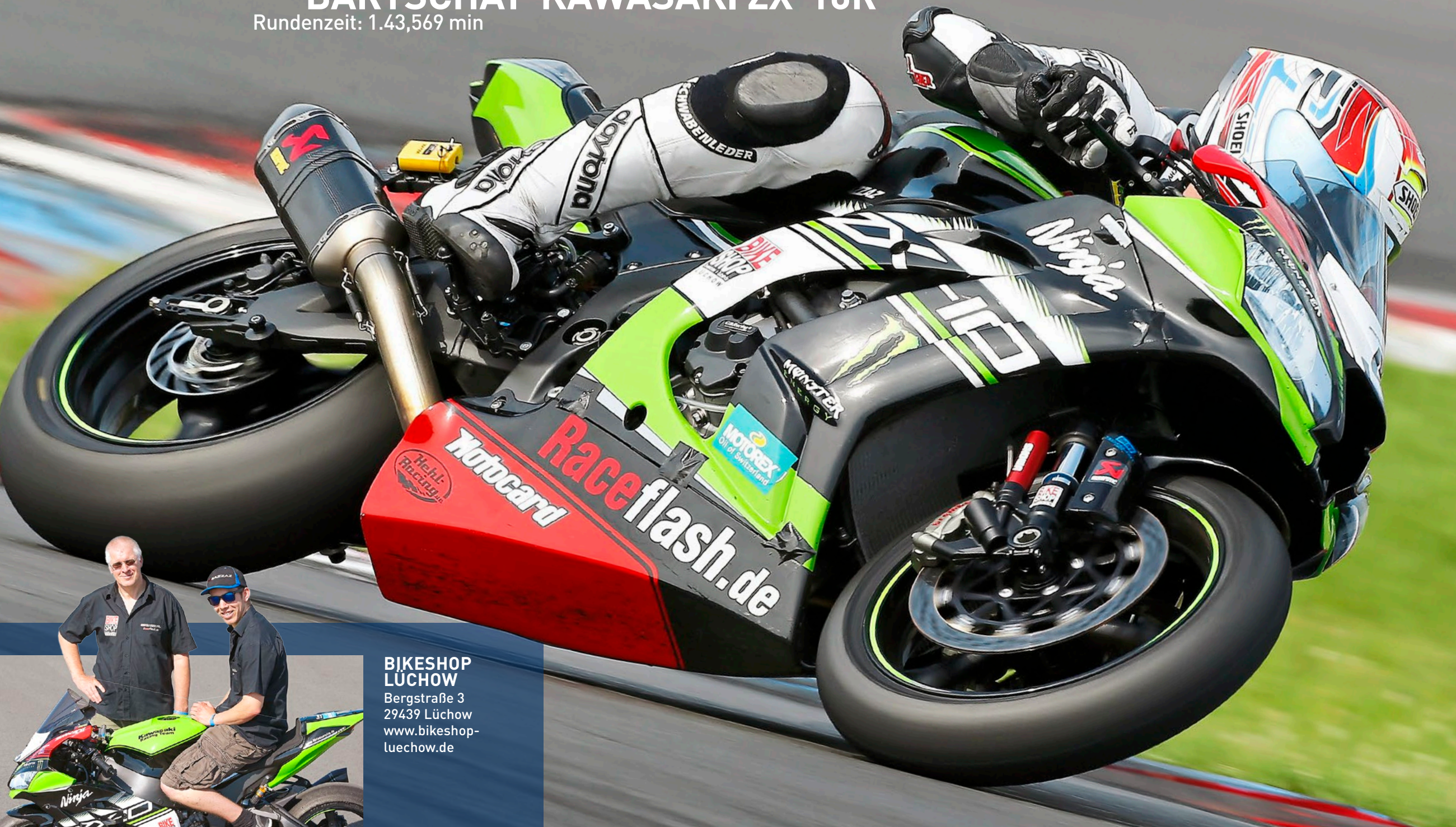
Radikale Hardwareänderungen, findige Eingriffe in die Elektronik oder gekonnte Abstimmungsarbeit? Erst das Gesamtbild macht ein getuntes Superbike „fantastisch“. Hier kommen vier verschiedene Ansätze.

Text: Tobias Münchinger; Fotos: Markus Jahn, fact

FANTASTIC FOUR

BARTSCHAT-KAWASAKI ZX-10R

Rundenzeit: 1.43,569 min



**BIKESHOP
LÜCHOW**
Bergstraße 3
29439 Lüchow
www.bikeshop-luechow.de

Erster Aufschlag für die Kawasaki ZX-10R vom BikeShop Lüchow. In der Superbike-WM eilt das Kawasaki-Werksteam mit der Maschine von Sieg zu Sieg. Ein perfekter Imageträger – theoretisch. In der Praxis steht sich das Bike in den Showrooms aber die Reifen platt. Zwischen eigentlichem Potenzial der ZX-10R und ihrer Schlagkraft als Serienbike herrscht eine deutliche Diskre-

panz. Bei bisherigen PS-Vergleichstests konnte die „Zehner“ einige Akzente setzen, hatte unterm Strich aber gegenüber der Konkurrenz das Nachsehen. Hauptkritikpunkte: zu müde im mittleren Drehzahlbereich, Handling nicht ganz auf Topniveau und dazu die Schwierigkeiten mit der Bremse (siehe PS 05 und 06/2016). Weitgehend hausgemachte Probleme, die mit überschaubarem Aufwand abstellbar sind, wie

Karsten und Ole Bartschat mit ihrer ZX-10R beim TunerGP beweisen wollen. „Wir haben die Kawa hauptsächlich für Endurance-Rennen aufgebaut“, erzählt Karsten. „Man soll damit möglichst lange schnell und stressfrei fahren können. Im Vordergrund steht für uns die Funktion bei einem guten Preis-Leistungsverhältnis.“

Zeit für den ersten Check. Die Ergonomie der Kawa verdient die volle

Punktzahl. Man sitzt für Racing-Verhältnisse wahrlich bequem. Aber wie schnell kann die ZX-10R mit dem unangetasteten Serienmotor schon sein? Karsten hat das Steuergerät geflasht (der „Raceflash“ kostet beim BikeShop Lüchow 499 Euro), die gangselektiven Drosseln entfernt und der Maschine dadurch die Fußfesseln abgenommen. Hinzu kommen Abstimmungsarbeiten an der Gemischauflä-

reitung, Zündung und Einspritzung. Eingriffe in die Mechanik des Motors gibt es keine.

Die erste Einschätzung nach einer Session: Das Teil marschiert, und wie! Aus dem mittleren Drehzahlbereich schiebt die Kawasaki mit einer Wucht, die an das Drehmoment eines Elektromotors erinnert. Konzentration ist gefragt, um das Vorderrad effektiv am Boden zu halten. Die Akrapovic-Komplettanlage aus Titan und Karbon lärmt nur mäßig, was das Elektro-Feeling zusammen mit dem weichen Motorlauf verstärkt. Ein Dreh am Gasgriff, und plötzlich verwischt die Umwelt links und rechts der Strecke, als säße man in einer Magnetschwebbahn. Während eines Langstreckenrennens könnte dieses meditativ ruhige Fahrzeugverhalten der Schlüssel zum Erfolg sein. Ein großes Lob geht an die Blipperfunktion des Schaltautomaten, die ebenfalls über das originale Steuerge-



- 01** Bis auf die elektronische Entfernung der gangselektiven Drosselungen handelt es sich um einen komplett serienmäßigen Motor
- 02** Die Kombi aus M50-Monoblocks mit der Brembo-Bremspumpe RCS 17 und Z04-Belägen funktioniert top, auch mit aktiviertem ABS
- 03** Der elektronische Serien-Öhlins-Lenkungsdämpfer wurde durch einen mechanischen ersetzt

**HERZLICHKEIT AUF DER RENNSTRECKE:
DENKT DRAN JUNGS, WER ALS ERSTER
BREMST, IST DER WASCHLAPPEN!**



rät freigeschaltet wurde (kostet 299 Euro). Supersoft gehen die kupplungs-freien Gangwechsel hoch und runter vonstatten. Das erinnert an Playstationzocken! Leider fällt die Gasannahme um 8000/min herum hart aus. Durch den Ruck kann es die Linie ganz schön verhageln, obwohl die ZX-10R mit dem mechanischen Öhlins-Lenkungs-dämpfer ansonsten liegt wie ein Brett. Per Laptop glättet Karsten die Gasannahme im relevanten Drehzahlbereich ab. Richtig weich will die Kawa danach immer noch nicht ans Gas, auch wenn es besser geworden ist.

Gefühlt müssten bei der ZX-10R wenigstens 200 PS am Hinterrad versammelt sein, die unser Prüfstand vor Ort allerdings nicht bestätigt. Vermutlich hat sich beim Aufschneiden des Kabelbaums zur Abnahme des Drehzahl-signals ein Fehler eingeschlichen. Die Kawa fängt während der Leistungs-messung zu stottern an und liefert „nur“ 194 PS ab.

In der Serienproduktion bitte zukünftig genau so

Auf der Piste verhält sich die Sache anders. „Mir kommt das Ding brutal stark

vor“, konstatiert auch PS-Racer Pascal Eckhardt. „Außerdem ist die Kawa auf der Bremse unfassbar stabil und lenkt dann sauber ein. Man hat praktisch freie Linienwahl und kann richtig enge Bögen fahren!“ Ihre Handlichkeit merkt man der Zehner schon nach den ersten Kurvenkombinationen an. Wo das Serienmotorrad partout nicht auf die angepeilte Linie zu bekommen wäre, wird mit der Bartschat-Kawa ein Kinderspiel daraus. Die reinste Freude, wie leicht man die Maschine abklappen und noch in der Kurve nachkorrigieren kann. Und in höchstem Maße unverständlich, warum

Kawasaki die ZX-10R in der Serie nicht gleich so ähnlich an den Start bringt.

Um mehr Federweg nutzen zu können, erhielt die Kawa einen Gabelumbau mit einem geänderten Verhältnis von Öl zu Luftpolster sowie andere Shims. Das originale Federbein flog komplett raus und wurde durch ein Öhlins TTX-GP ersetzt. Außerdem wurde die originale Bremspumpe gegen eine Brembo RCS 17 getauscht, und man verbaute Z04-Racing-Bremsbeläge desselben Herstellers. Diese Kombination funktioniert mit den originalen M50-Bremszangen hervorragend, die

ZX-10R verzögert satt und punktgenau. Am Hinterrad wurde das ABS mittels eines Dongle außer Kraft gesetzt. Vorne ist es jedoch aktiv. Heldenhafte Bremsmanöver mit erhobenem Hinterrad werden zugelassen, das ABS tritt kein einziges Mal negativ in Erscheinung. Unser Rundenzeitenbolzer, Ex-Moto2-Pilot Arne Tode, schaltet es für seine gezeigte Runde trotzdem über einen Knopf am Lenker komplett aus. Er hat da seine Prinzipien. Für eine Runde um den Lausitzring benötigt er 1.43,569 Minuten. Eine Zeit, die der ZX-10R vom BikeShop Lüchow zu Ehren gereicht.

Weiter geht es mit der YZF-R1 von Dominik Klein. Er verfolgt mit seinem Projekt eine andere Philosophie als die Bartschats mit der Langstrecken-Kawa. Die Yamaha soll rocken und es dem (sehr) ambitionierten Trackday-Hero so richtig spektakulär besorgen. Hier steckt alles drin, was gut und teuer ist. Hauptsache, es macht schnell und knallt! Vielleicht erinnert sich der ein oder andere Fan an das Design – es ist an Rossis M1 aus den Wintertests in Sepang von 2007 angelehnt. Die Startnummer 41 gehört natürlich zu Haga. Sie zielt alle Bikes von Dominik.

01 Highend-Material: Der Frontfen-
der besteht aus Karbon, die Brems-
anlage steuert Brembo bei (Sattel
GP4-RX) und die Gabel kommt von
K-Tech aus England
02 Spezialanfertigung für Dominiks
Über-R1: Titan-Kompletanlage
von SC-Project. Der Sound reißt die
stärksten Mauern ein
03 Serienmäßiges Dashboard,
Gabelbrücken von IMA-Racing



Dominiks Über-R1. Sie sieht nicht nur
zum Niederknien schön aus und ist
augenscheinlich top verarbeitet. Auf-
grund der vier Krümmer, die in zwei
weiteren Rohren direkt am Endschall-
dämpfer zusammenlaufen, bekommt
der Motor hinten raus mehr Volumen.
Grundvoraussetzung für Power beim
R1-Antrieb. Dann der Sound. So
ähnlich muss die Begleitmusik der
Apokalyptischen Reiter klingen! Der

Big Banger bollert tief und böse vor
sich hin, das sticht jede Ducati aus.
Beim Aufsteigen schwingt auf jeden
Fall eine gehörige Portion Respekt mit.
Die Kupplung rückt beim Losrollen
aufgrund der synthetischen Beläge
(halten mehr Leistung aus) garstig ein.
Man muss sich schon etwas konzent-
rieren. Vielleicht eine Art letzte War-
nung, die dem Fahrer signalisiert:
„Pass schön auf Kumpel, ich bin giftig“!

Auf der Strecke jagt ein Aha-Erleb-
nis das nächste. Man hält das Vorder-
rad der R1 praktisch direkt in den Hän-
den. Alles wirkt laserartig präzise und
gnadenlos direkt. Vielleicht mit einer
Ausnahme: Das Ansprechverhalten
des Vierzylinders ist im unteren
Drehzahlbereich etwas verwaschen,
die Leistung setzt dann aber weich ein.
Darüber reagiert die R1 sauber und
direkt auf jeden Millimeter mehr oder



Vorab die beiden wichtigsten
Daten: Vollgetankt bringt die R1 gerade
einmal 177,3 Kilo auf die Waage – der
Rekordwert des PS-TunerGP 2016. Un-
ser Prüfstand attestiert außerdem satte
212 PS an der Kurbelwelle und zeich-
net eine Leistungskurve wie mit dem
Lineal gezogen. Zum geringen Gesamt-
gewicht der Maschine tragen sämtliche
Verkleidungsteile inklusive Ram-Air
aus Karbon (Macmoto) bei. Der origi-
nale Alutank wurde gebürstet und ver-
siegelt. Die silber-matten OZ-Schmiede-
räder sind ebenfalls ein paar Gramm
leichter als die originalen und fügen
sich ausgezeichnet in die Gesamtoptik.

Weiter geht die Hungerkur beim
ABS. Es flog nämlich raus. Das ist zum
einen konsequent (eine Fehlerquelle
weniger) und spart zum anderen um
die fünf Kilogramm Gewicht ein. Ver-
baut wurden weiterhin eine leichte
LiFePo-Batterie und Titanschrauben
ohne Ende. Die Magersucht gipfelt
schließlich in der Titan-Kompletanlage
von SC-Project. Eine Spezialanfertigung
des italienischen Herstellers, extra für



**MOTORRAD
KLEIN GMBH**
Röntgenstraße 5
66763 Dillingen/Saar
www.motorradklein.de



KLEIN-YAMAHA YZF-R1
Rundenzeit: 1.42,380 min



**WILBERS TRIPLE
TUNING GMBH**
Alfred-Mozer-Straße 82
48527 Nordhorn
www.wilbers-bmw-racing.de
www.tripletuning.de

WILBERS-BMW S 1000 RR
Rundenzeit: 1.42,780 min

weniger Gasgriffstellung. Es gibt keine Dellen oder Einbrüche in der Leistungskurve, doch über 10 000/min wird die bombenstarke Drehzahlmitte nochmals mit einem Extraschub gekrönt. Auf der Gegengeraden des Laufrings macht die Klein-R1 noch im vierten Gang Power-Wheelies. Meine Güte, das Teil kostet Körner! Gut, dass die verbaute Verkleidungsscheibe (Ermax) sagenhaften Windschutz bietet. So kann man ein paar Augenblicke durchatmen, wenn das Vorderrad wieder Bodenkontakt hat.

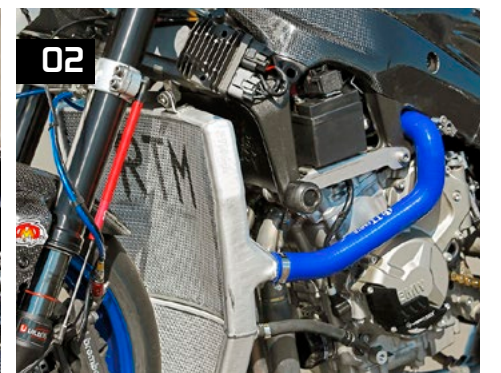
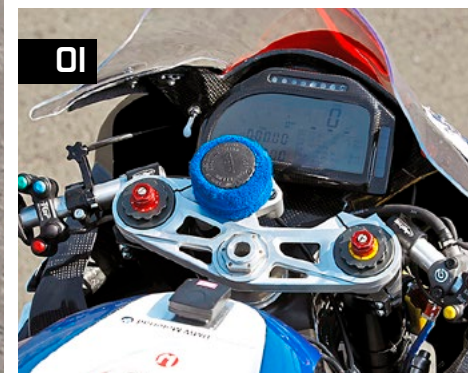
Ähnlich einer Cup-R6, nur mit monströser Leistung

Die Leistung kommt nicht von ungefähr. Zu Beginn wurde der Motor komplett zerlegt, Klein hat das Lagerspiel sowie die Pleuel kontrolliert und optimiert. Anschließend wurden die Quetschkanten angepasst, Kanäle und Brennräume bearbeitet und Kit-Nockenwellen (andere Profile und Steuerzeiten) eingesetzt. Die Kit-Nockenwellen kosten mit Ventildfedern schlappe 2000 Euro und bringen drei PS. Aber wer gründlich sein will, nimmt auch das mit. Zusammen mit der SC-Project-Anlage steigern die im unteren Bereich gekürzten Trichter weiterhin die Leistung. Für die Kühlung sorgt ein Kit-Gerät von H2O Performance. Auf der Elektronikseite setzt Dominik Klein auf den Kit-Kabelbaum von Yamaha, benutzt aber das geflashte Serien-Steuergerät.

Das macht die Abstimmung schwieriger, schafft aber aufgrund der feineren Aufsplitterung verschiedener Parameter noch mehr Möglichkeiten beim Programmieren. So lässt sich etwa die Traktionskontrolle zu geringerem Eingreifen als Standardwert „1“ bewegen.

Die Bremsanlage setzt den nächsten Höhepunkt. Sie ist mit der Magura-Bremspumpe HC³, den gefrästen Brembosätteln GP4-RX (etwa 1500 Euro!), T-Drive-Scheiben und Z04-Belägen ausgestattet. Bei der Bremsperformance liegen die ZX-10R vom BikeShop Lüchow und die R1 auf einem ähnlichen Level. Nur im harten Renneinsatz würde sich die Highend-Teilekombination der R1 wahrscheinlich als gleichmäßiger oder standfester erweisen.

Widmen wir uns den Rundenzeiten. Zwei Probleme liegen vor. Erstens kostet die extreme Wheelieneigung der R1 bis zum vierten Gang wertvolle Sekunden. Zweitens wird das Heck beim harten Anbremsen leicht, und die Maschine kommt ziemlich quer. Sie erinnert vom Fahrverhalten her stark an eine scharfe Cup-R6. Nur mit monströser Leistung! Für Arne Todes gezeigte Runde wird der Radstand leicht gekürzt, die Übersetzung geändert und über das Dashboard etwas mehr elektronische Motorbremse gegeben, damit die Maschine am Kurveneingang kontrollierbarer bleibt. Die Gabel kommt wie das Federbein von K-Tech aus England und wird gerne im Road



01 Mittig: geschickt integrierter Ausgleichsbehälter für die Bremsflüssigkeit. Das Dashboard stammt wie das Data Recording-System von 2D
02 Laut IDM-Reglement darf mechanisch wenig verändert werden, saubere Motorabstimmung ist wichtig
03 Aufgefallen: Das Team fährt mit einem sehr harten Fahrwerkssetup. Sämtliche Dämpfer stammen natürlich von Wilbers

Racing verwendet. Sie bekommt etwas weniger Druckstufendämpfung, da sie Arne beim Eintauchen unten zu progressiv agiert und hart wird. Am Federbein nimmt Dominik etwas Vorspannung raus. Das Bike steht hinten jetzt tiefer, sodass sich der Reifen besser mit der Piste verzahnen kann. Nach einigen Runden zeigt die Uhr 1.42,380 Minuten an, und ein zufriedener Arne Tode kehrt in die Box zurück. Die Wheeleneigung ist komplett verschwunden und das extreme Sliden

abgestellt. Arne bringt es auf den Punkt: „Das Bike ist Emotion pur, da steckt echt der Spirit des Tuners drin. Wenn ich jetzt zu viel Geld hätte, würde ich das Teil sofort einladen.“ Dem ist nichts weiter hinzuzufügen.

Im Profi-Rennsport steckt das Reglement die Grenzen ab

Wenn für den „Hobbypiloten“ schon so viel geboten wird wie bei ZX-10R und R1 gesehen und erlebt, was hält dann der professionelle Rennsport für Asse

bereit? Eine Antwort darauf liefert die BMW S 1000 RR der Wilbers Triple Tuning GmbH. Das Team fährt mit dem belgischen Piloten Bastien Mackels in der IDM Superbike. Unser Prüfstand bescheinigt seiner RR 217 PS, die Waage zeigt 179,9 Kilo vollgetankt. Es geht bei den meisten Rennmaschinen weniger um das, was technisch maximal möglich wäre. Sondern vielmehr um das, was das Reglement zulässt. In der IDM Superbike darf kein Bike leichter als 168 Kilo (trocken) sein. Die Wilbers-

BMW liegt knapp darunter, deshalb arbeitet das Team mit Zusatzgewichten, die möglichst günstig verteilt werden. Im Motor sind nur Nockenwellen, Steuerzeiten und die Verdichtung gemacht – mehr darf mechanisch nicht verändert werden.

Der Schlüssel zum Erfolg heißt deshalb Fahrbarkeit, was eine perfekte Abstimmung inklusive der Elektronik voraussetzt. Und tatsächlich, die BMW benimmt sich draußen auf der Strecke, als sei sie nur für den Lausitzring ge-

baut worden. Die HP-Race-Motorsport-elektronik in Verbindung mit dem HP-Race-Calibration-Kit 3 Pro macht's möglich. Kurvenselektiv verändern sich das Mapping und die Intervention von Traktionskontrolle und elektronischer Motorbremse spürbar. Handling, Stabilität, Brems- und Einlenkverhalten – alles vom Feinsten. Butterweich geht das Motorrad ans Gas, um danach jede Kurbelwellenumdrehung in effizienten, klinisch reinen Vortrieb zu verwandeln. Die BMW erinnert an einen Magnetzug,

ähnlich wie bei der ZX-10R. Dann dieses chirurgisch genaue Getriebe. Quickshifter und Blipper könnten nicht besser funktionieren. „Auf diesem Niveau der Fahrbarkeit sind wir erst jetzt, nach sechs Jahren Erfahrung mit der Maschine angekommen“, erklärt Technikchef Burkhard Stember den Feinschliff der BMW.

Die Dämpfung des Fahrwerks wirkt brutal straff (komplett Wilbers), wobei für manche Tester genau daraus die Präzision resultiert. Burkhard Stember



VIER FURIOSE VIERZYLINDER MIT UNTERSCHIEDLICHEN CHARAKTEREIGENSCHAFTEN. GEMEINSAMKEIT: ALLE PFEILSCHNELL!



01

01 High- und Lowspeed der Druckstufendämpfung lassen sich am Federbein auch mechanisch einstellen
02 Das Touratech-Fahrwerk (vorne 36-mm-Cartridge) funktioniert plug & play. Die Einstellungen laufen wie gehabt über das Seriencockpit
03 Unter der Zubehörverkleidung befindet sich, bis auf den Lenkungs-dämpfer als Teil des Touratech-Fahrwerks, kein weiteres Tuning mehr



02



03

sagt, bei Rennen würde das Setup tendenziell sogar noch straffer gewählt. Denn das Bike muss knackig genug sein, um schnell umlegen zu können. Gleichzeitig muss es alle Wellen im Asphalt mitnehmen, um den maximalen Grip auszuschöpfen. Interessant ist folgende Einschätzung zum Thema Fahrwerk. Stemmer: „Wir haben aus 2013 und 2014 so viel Erfahrung mit der HP4, dass wir nach Möglichkeit eher zum elektronischen als zum konventionellen Fahrwerk greifen würden. Leider geht das technisch nicht mehr. Zwischen den Modelljahren hat sich das Kommunikationssystem von CAN-Bus auf LIN-Bus geändert. BMW kann das entsprechende Steuergerät, das wir benötigen, momentan nicht liefern.“

Laut Arne Tode gibt es zwei Arten von Fahrern. Die einen bevorzugen weichere Fahrwerke, die mehr arbeiten. Andere kommen mit strafferen Fahrwerken besser klar. Er selbst ist ein Fan der weicheren Variante. Seine Zeit mit der Wilbers-BMW: 1.42,780 min.

PS-Tester René Raub steigt dagegen von der RR ab und sagt in seiner nüchternen und sachlichen Art: „Ich glaube, das ist das beste Motorrad, das ich je gefahren habe.“ René scheint ein harter Typ zu sein.

Vorhang auf für die fantastische Nummer vier im Bunde. Wiederum handelt es sich um eine BMW S 1000 RR, und sie kommt mit einem semiaktiven Fahrwerk von Touratech. Richtig

gelesen! Der namhafte Reisezubehör- und Umbauspezialist bietet nämlich mittlerweile mit der „Competition Line“ Fahrwerke für Supersportler an. Zwar ist das semiaktive System bislang nur für BMWs verfügbar, die ab Werk mit DDC ausgestattet sind. Für weitere Marken und Modelle befindet es sich aber in Vorbereitung. Das Touratech-Fahrwerk (komplett 3398 Euro) kann bei der S 1000 RR „plug & play“ einge-

baut (vorne Cartridge-Einheit) und ganz normal über das Dashboard bedient werden. Vorteil des von Touratech in Zusammenarbeit mit Tractive entwickelten Systems: Die Magnetventile öffnen und schließen dreimal schneller als die Ventile von Sachs/ZF (DDC von BMW). Im Übrigen kann die Druckstufendämpfung am Federbein (High- und Lowspeed) auch mechanisch eingestellt werden. Das semiakti-

ve Fahrwerk von BMW stößt irgendwann an seine Grenzen, das von Touratech nicht, so lautet das Versprechen.

Die Test- und Entwicklungsarbeit fand maßgeblich unter Ex-IDM-Racer Stefan Nebel statt. Stefan: „Wir haben uns eine serienmäßige S 1000 RR geschnappt und überlegt, welche sinnvollen Änderungen wir vornehmen können, um ein schnelles Motorrad für den Hobbyracer hinzustellen.“ Außer dem



TOURATECH AG

Auf dem Zimmermann 7-9
 78078 Niedereschach
lars.wuerdemann@touratech.de



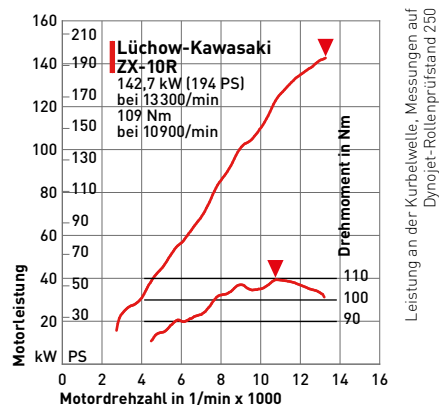
TOURATECH-BMW S 1000 RR
 Rundenzeit: 1.43,751 min

Touratech-Fahrwerk Competition Linie trägt die BMW nur noch eine Rennverkleidung, eine Remus-Komplettanlage und eine Fußrastenanlage von TRW. Dazu sind Bremsscheiben von Motomaster, Bremsbeläge von Lucas und ein HP-Race-Calibration-Kit 3 verbaut. Vom ABS hat man sich verabschiedet. Technische Veränderungen am Motor gibt es keine, mit 208 PS steht der Antrieb allerdings gut im Futter.

Erster Feldversuch. Die hohe Bremsstabilität der Touratech-BMW ist traumhaft. Man kann in die Bremse greifen wie der Teufel. Dann merkt man, wie die Druckstufendämpfung zu macht. Nach dem Lösen der Bremse verändert sich die Dämpfung, und das Motorrad lässt sich sofort scharf abklappen. „Wir versuchen, das Fahrgefühl so nah wie möglich an einem konventionellen Fahrwerk zu halten“, erklärt Lars Würdemann, der bei Touratech als Head of Business für die Fahrwerke zuständig ist. Das scheint soweit ganz gut geklappt zu haben!

BARTSCHAT-ZX-10R

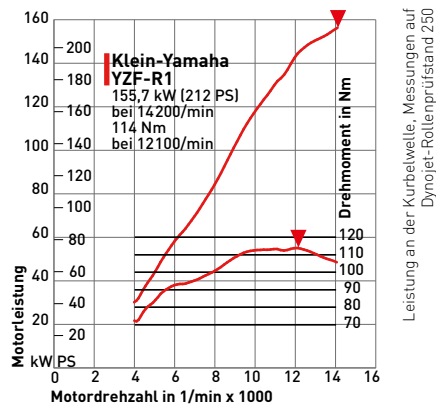
GEWICHT 182,8 kg
VORN/HINTEN 53,3/46,7 %
LEISTUNG 194 PS
UMBAUKOSTEN ca. 12 000 Euro



Die Leistungskurve sieht ordentlich aus, in der Praxis beeindruckt der Motor aber noch viel mehr. Er läuft seidenweich und drückt ab mittleren Drehzahlen bullig an.

KLEIN-YZF-R1

GEWICHT 177,3 kg
VORN/HINTEN 54,4/45,6 %
LEISTUNG 212 PS
UMBAUKOSTEN ca. 25 000 Euro



Charakterstarker Auftritt vom Big Banger. Wie am Gummiband zieht der R1-Motor heftig durchs ganze Drehzahlband, beweist dabei noch hohe Laufkultur.



WILBERS-BMW S 1000 RR

TOURATECH-BMW S 1000 RR

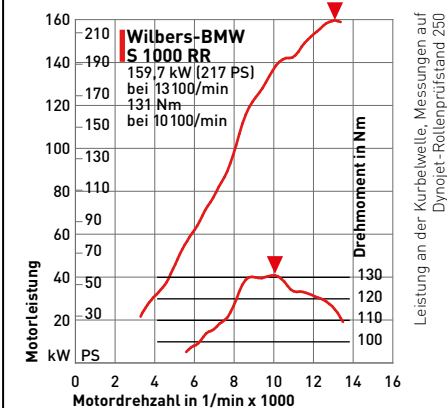


BARTSCHAT-KAWASAKI ZX-10R

KLEIN-YAMAHA YZF-R1

WILBERS-S 1000 RR

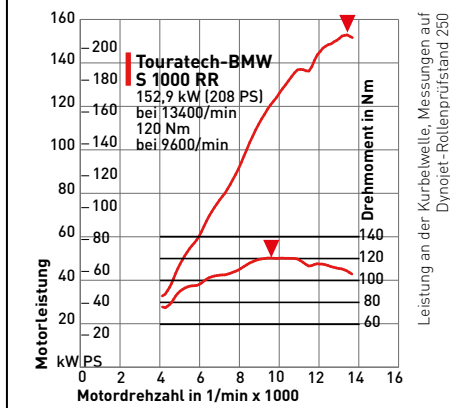
GEWICHT 179,9 kg
VORN/HINTEN 54,0/46,0 %
LEISTUNG 217 PS
UMBAUKOSTEN ca. 40 000 Euro



Kommando vorwärts bei der Wilbers-BMW. Hier wird klinisch reiner Vortrieb serviert, ohne Rucken und Zucken. Die Leistungskurve spricht für sich.

TOURATECH-S 1000 RR

GEWICHT 186,4 kg
VORN/HINTEN 53,6/46,4 %
LEISTUNG 208 PS
UMBAUKOSTEN ca. 9000 Euro



Angesichts des unangetasteten Motors fällt die Leistungsausbeute üppig aus. Im Vergleich zu den anderen Bikes braucht die Touratech-BMW allerdings Drehzahl.

Beim Herausbeschleunigen fing das Heck mit dem BMW-DDC gelegentlich zu pumpen an. Mit dem Touratech-Fahrwerk verhält sich die Hinterhand trotz Vollgas ruhig, es ist kein Pumpen zu beobachten. Sensible Naturen spüren dafür leichte Unruhe im Lenker, was dem jeweiligen Fahrstil geschuldet sein mag. Die PS-Rennfahrer Arne und Ecke sind sich immerhin einig: „Super Fahrbarkeit, tolle Balance. Das passt!“ René Raub meint anerkennend: „Das Fahrwerk verzeiht den welligen Belag in Kurven echt gut. Vom Handling her gefällt mir das Motorrad fast so sehr wie eine 600er.“

Für eine seriennahe S 1000 RR geht auf jeden Fall einiges, wie Arne Tode mit einer Rundenzeit von 1.43,751 min beweist. Wenn Entwicklungsfahrer Stefan Nebel selbst am Kabel seiner BMW zieht, steht sogar eine 1.42,155 auf der Uhr. Für 99 Prozent aller Hobbyfahrer dürfte aber schon Arnes Zeit als Messlatte genügen. Egal, mit welchem Motorrad und wie auch immer getunt. ■