

TEST

TUNERGP-NAKED BIKES







Text: Uwe Seitz; Fotos: fact, Markus Jahn

Eigentlich konzipiert für Landstraßen-Action, zeigen beim TunerGP Naked Bikes immer mehr, dass sie auch auf abgesperrter Piste wunderbare Spaßmobile sein können. Und wenn der eine oder andere Tuner verrückt genug ist, kennt der Spaß dort keine Grenzen!

# MUSS SEIN!



**01** Die Umlenkung ist eine Spezialanfertigung, das Federbein wurde von HH-Racetech überarbeitet

**02** Da die Seriengabel in der Dämpfereinstellung recht spärlich ausgestattet ist, kam ein voll einstellbares HH-Racetech-Cartridge in die Z 900

**03** Ein Naked Bike für die Landstraße verdient einen perfekten Auftritt. Zum astreinen Kawa-Styling gehört auch die grüne Kette



**N**a klar ist eine Rennstrecke nicht der absolute Bestimmungsort für unverkleidete Brenner. Aber erstens hat die Superbike-WM ihren Ursprung bei den Naked Bikes. Und zweitens kann man aus ihnen ganz schön brutale Angreifer machen, die sogar astreinen Superbikes an den Kragen gehen.

Die Bandbreite des Tunings ist bei den Nakeds freilich extrem groß, was der diesjährige PS-TunerGP am Lausitzring wieder eindrucksvoll belegen konnte. Rundenzeiten spielen eigentlich keine Rolle und damit auch Grenzbe reich und Mega-Power – normalerweise! Die Intention des Tuners und Kunden spielt die erste Geige – normalerweise! Da geht es vornehmlich ums Optimieren des Fahrwerks, um das Ansprechverhalten und die homogene Leistungsentfaltung des Motors sowie um die Sitzposition und auch die Optik. Genau: normalerweise!

### Höly-Kawasaki Z 900 R

Ein Paradebeispiel für kundenorientiertes und dem Einsatzzweck entsprechendes Tuning ist die Höly-Kawasaki Z 900 R. Den Zusatz „R“ im Namen verdient sich der wunderschön gestylte Roadster schon allein durch die Gewichtsersparnis. Statt der 212 Kilo des Serienbikes wiegt die Höly-Z nur noch 194,1 Kilo vollgetankt und versammelt satte 53 Prozent davon ums Vorderrad. Noch eindrucklicher ist der Leistungs-



# HÖLY-KAWASAKI Z 900 R



zuwachs. Die von uns in der Serie gemessenen 126 PS hob Höly-Tuner Dieter Briese auf ernste 137 Pferde an. Dazu änderte er die Steuerzeiten, gab der Airbox etwas mehr Luft, am Ende des Antriebs den auch von Kawasaki im Zett-Programm angebotenen Akrapovic-Auspuff und stimmte das Ganze via Power Commander ab. Ganz großes Kino, von der Gasannahme über die Leistungsentfaltung bis zur Top-End-

Power. Ja, schon klar – das ist nicht mehr straßenzulassungsfähig, aber wir sind schließlich beim TunerGP und nicht beim Diskussionskreis der Weltbedenkenträger.

Den ewigen Mahnern wird aber einleuchten, dass Höly das nicht ganz so flexible Serienfahrwerk bei HH-Racetech überarbeiten ließ. Jetzt hat die Gabel durch das Cartridge auch eine Druckstufe. Am Federbein fehlte die

noch, soll aber bald verfügbar sein. Doch auch so bekamen die Höly-Jungs die Z 900 sauber hingestellt – mit einer anderen Feder hinten, und Tuner Briese tüftelte dazu noch eine eigene Umlenkung aus. Die Dämpfung passte ganz gut auf den schwierigen Kurs und liegt eindeutig auf der straffen Landstraßen-Seite. Das Ansprechverhalten

## MOTORRAD HÖLY

Spännigweg 2,  
69198 Schriesheim,  
[www.hoely.de](http://www.hoely.de)







war super und die Kawa zeigte ein spritzig-agiles Fahrverhalten, zu dem auch die von Emil Schwarz überarbeiteten Lager an Lenkkopf, Schwingendrehpunkt und Umlenkung beitragen. Die Serienbremse, an der das ABS ausgebaut war, biss mit Probrake-Scheiben und -Belägen gewaltig zu, und trotz der sehr Vorderrad-orientierten Gewichtsverteilung gab sich die Kawa in den heftigen Bremszonen überhaupt nicht nervös.

Einziges Manko war die für die Piste geringe Schräglagenfreiheit. Trotz der adaptierten LSL-Rasten gab es zum Zeitpunkt des Aufbaus der Zett noch keine Teile, welche die Rasten etwas höher und weiter nach hinten platziert hätten – wofür dann auch ein höherer Sitz schön gewesen wäre, damit man besser nach hinten rutschen und aggressiver sitzen kann. Aber das ist ein Wunschzettel für die Rennstrecke. Wer

stundenlang durchs Mittelgebirge fegt, legt mehr Wert auf Komfort. Jedenfalls sind 14 000 Euro auch angesichts des sehr guten Grundpreises der Serienmaschine ein fairer Kurs für diese technisch wie optisch professionelle Arbeit!

### **Hertrampf-KTM 1290 Super Duke RR**

Optisch deutlich unspektakulärer kam die Super Duke von Hertrampf daher – sofern man den Ösi-Hobel mit seinem in Serie schon kantigen Äußeren nicht spektakulär findet. Homogen fügten sich entsprechend die Anbauteile ein, die allesamt aus dem KTM-Zubehör- und Ready to Race-Angebot stammen. So etwa die Gabelbrücken-Einheit in Orange, die der KTM an der Front eine höhere Steifigkeit gerade für die Rennstrecke verleiht. Unverzichtbar für wirklich wilde Ritte über die Piste ist auch das WP-Fahrwerk, das von Her-

trampf als Fahrwerksspezialist noch einmal überarbeitet wurde. Nicht knüppelhart, aber schon sehr straff ausgelegt, stemmte sich das Federbein prima gegen die heftige Beschleunigung etwa auf die Gegengerade. Und auch die Gabel machte ihre Sache sehr ordentlich.

Allerdings bedurfte das Motorrad insgesamt dann doch einer feineren Abstimmung, da sich die Super Duke besonders in Wechselkurven gern aufschaukelte. Mit noch weiter geschlossener Dämpfung am Heck wurde es deutlich besser und jeder Dreh an Zug- und Druckstufe unterstrich, wie schön sensibel das Fahrwerk operiert.

Ganz beruhigen ließ sich das Motorrad indes nicht, was an der radikalen Ausrichtung der KTM mit breitem Lenker und hohem Schwerpunkt liegen dürfte. Außerdem lastet relativ wenig Gewicht auf dem Vorderrad. „Die Zielgenauigkeit der Super Duke ist aller-





dings erste Sahné“, schwärmte dann auch Co-Tester Pascal „Ecke“ Eckhardt, obwohl ihm die Sitzposition als echtem Supersport-Rennfahrer dann doch zu viel Gefühl vom Vorderrad nahm. „Vertrauen ist gut, Kontrolle aber immer besser“, grinste Ecke. „Man muss halt arbeiten und kann in den Kurven mit Gewichtsverlagerung nach vorn und unten einiges wieder reinholen.“

Der Knüller der 1290er ist natürlich die bärige Kraft des Motors schon aus ganz niedrigen Drehzahlen. Für das Tuner-Punch-Extra gab's einen Airbox-Umbau mit anderen Ansaugtrichtern. Das Drehmoment verlässt diesen dicken Twin einfach nie und mit dem ganzen Schwung durch die Kurve dann bei 7000/min wieder Gas anzulegen und die vollen 137 Nm zu spüren – Halali, welch eine Freude!

War das Ansprechverhalten des 2017er-Modelljahres schon ein riesiger

# LUFT FÜTTERT DIE PFERDE.



## ENTWORFEN UM DIE LEISTUNG ZU STEIGERN,

mit bis zu 50% mehr Luftdurchlass. K&N High-Flow Luftfilter füttern Ihr Motor mit dem was er verlangt. Und wenn es Zeit ist für die Wartung, brauchen Sie den Filter nur zu waschen, einölen und fahren los. Finden und bestellen Sie Ihrer Filter noch heute.

**KNFILTERS.COM**



**SUPERIOR AIRFLOW. SUPERIOR PERFORMANCE.®**



Fortschritt gegen die etwas grobschlächtere Gasannahme der Vorgängerin, glättete Hertrampf noch die letzten „Unebenheiten“ mit geänderten Kennfeldern an Einspritzung und Zündung und bearbeiteten Steuerzeiten.

In Sachen Elektronik war selbstverständlich alles an Bord, was KTM von Haus aus zusätzlich zu bieten hat und was die Duke schließlich so teuer macht. Mit dem „Track-“ und dem „Performance-Pack“ ist die Hertrampf-KTM von der Wheelie-Kontrolle über einen Blipper, der einstellbaren Motorbremse und während der Fahrt verstellbarer Traktionskontrolle mit allen Features ausgestattet, über die auch moderne Superbikes verfügen. Die Wheelie-Kontrolle erlaubt am Kurvenausgang mit dem zusätzlich aktivierten Track-Modus reuelose Späßeinlagen: Einfach das Gas aufreißen und fein am Lenker zupfen – dann stampft die Super Duke mit schön kontrolliert erhobenem Vorder-



**01** Das Display beweist: In der Hertrampf-KTM steckt das Track- und Performance-Pack mit zusätzlichen Modi und Möglichkeiten  
**02** Die Gabelbrücken aus dem Track-Programm sorgen mit dem vom Tuner überarbeiteten WP-Fahrwerk für echte Pisten-Attacken  
**03** Das Heck steht dem in nichts nach – auch hier hat der Tuner am WP-Material nachgeholfen

rad ab dem Scheitelpunkt aus der Kurve.

Auf jeden Fall noch erwähnenswert ist die Bremsanlage der KTM. Da braucht es wirklich kein extrafeines, erfahrenes Tuner-Händchen, denn die Brembo-Pumpe, die Monoblocks sowie die Wave-Scheiben aus dem KTM-Zubehör sind als Kombination die absolute Wucht. Kein Fading, sehr gute Dosierbarkeit



# HERTRAMPF-KTM 1290 SUPER DUKE RR



## HERTRAMPF RACING KASSEL

Olebachweg 50,  
34123 Kassel,  
[www.hertrampf-gruppe.de](http://www.hertrampf-gruppe.de)

über alle Runden und ein sehr direkter Biss erlauben grandiose Spätbrems-Attacken. Da hilft das kurze Zubehör-Racing-Heck mit dem Moosgummi-„Sitz-tüchlein“, damit sich der Pilot effektiv gegen die Speedvernichtung stemmen und weit nach hinten rutschen kann.

Ein klasse Motorrad aus der Kiste, superb aufgewertet mit genau gesetztem Feintuning. Allerdings kein Schnäppchen, wenn gefräste Deckel

hier, Karbonteile da und noch andere Nettigkeiten aus dem KTM-Programm den Preis dann vollends auf 29.450 Euro treiben. Dafür ist so eine Super Duke ein ganz eigenes Erlebnis.

### Grebenstein-Aprilia Tuono V4 1100 RR

Besonders emotional ist auch die Aprilia Tuono mit dem 1100er-V4-Triebwerk. Schon aus der Kiste stellt dieses

Bike aus Sicht des Autors aktuell das Naked Bike schlechthin dar. Also damit auch keine leichte Ausgangslage für die Aprilia-verstrahlten Grebenstein-Jungs aus Gera: Kann man die Tuono so viel besser machen? Die Truppe ist beim TunerGP bisher vor allem mit ihrer liebevoll und gleichzeitig schlagfertig gemachten RSV4 aus der Langstrecken-Meisterschaft DLC aufgefallen. Und vieles von dieser Erfahrung



# GREBENSTEIN-APRILIA TUONO V4 1100 RR



## ZWEIRADTECHNIK GREBENSTEIN

Hermann-Drechsler-  
Straße 1,  
07548 Gera,  
<http://zt-grebenstein.race-styles.com/>

findet sich dementsprechend auch an dieser Tuono wieder.

Deshalb kam die breite Lenkstange weg und zwei LSL-Stummel wurden montiert. Auch die selbst gefertigten Rasten stammen vom Endurance-Superbike. Dafür bekam die Tuono statt hartem Racing-Brötchen eine neu gemachte und deutlich bequemere Sitzbank, um den Alltagsbezug nicht ganz zu verlieren. Vielleicht wäre dort

der Original-Lenker auch besser, aber auf dem Lausitzring freute man sich als Tester über die sportlich vorderradorientierte Sitzhaltung, um die Aprilia artgerecht um die Kurven zu jagen.

Am Motor hat sich Grebenstein nicht lange aufgehalten, aber als Tuner-Pflicht die Airbox überarbeitet, eine Akrapovic-Anlage aus Titan und Karbon verbaut und das Mapping angepasst. „Sanft streicheln“, nennt Kars-

ten Grebenstein diese Arbeitsschritte. Die von uns vor Ort gemessenen 171 PS sind deshalb kein Quantensprung, aber der Leistungsverlauf ist entsprechend bilderbuchhaft und das Ansprechverhalten des V4 butterweich.

Nicht butterweich, aber durch sein gutes Ansprechverhalten tat sich auch das Fahrwerk der Grebenstein-Aprilia hervor. Das entspricht weitestgehend den schon sehr guten Öhlins-Dämpfern





nehmen. Endurance-Pilot Ralph „Ralle“ Uhlig brannte zwar beachtliche Rundenzeiten damit hin, aber wir waren uns am Ende doch einig, dass das bei den Voraussetzungen noch einmal besser geht. Und so machte sich das Team an die Arbeit, änderte den Gabelüberstand und tüftelte am schon länger ausgelegten Federbein ein Setup heraus, das über jeden Zweifel erhaben war. „Ist irgendwie jetzt ein Fast-Rennmotorrad ohne Verkleidung“, urteilte Ecke, „nur dass das Fahrwerk alles kann, aber damit doch nicht der Rundenrekord zu brechen ist.“

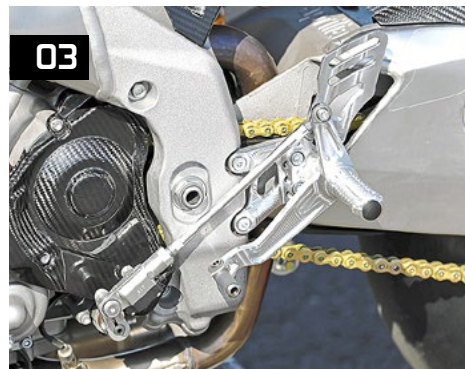
Das würden die Grebenstein-Jungs auch lieber mit ihrem RSV4-Meister-Motorrad tun, denn die Tuono soll demnächst auf Südtirol-Tour gehen. Dafür bräuchte sie zwar nicht die sehr schön gemachte Eigenbau-Schnellwechselanlage am Hinterrad, wodurch auch die Schwingenlänge beziehungsweise der Radstand weiter zu beein-

der Factory-Tuono, wurde aber für diese Version angepasst. Sowohl bei der Gabel als auch am Federbein kamen härtere Federn rein. Die Geometrie erforderte dann noch etwas Arbeit, denn die Tuono dämpfte zwar akkurat auf dem holprigen Lausitzkurs, aber mir als Tester wollte die Aprilia am Kurvenausgang besonders in den langen und schnellen Bögen doch zu sehr die weite Linie

**01** LSL-Endurance-Lenkerstummel gepaart mit kleiner Cockpitverkleidung schlagen den Bogen von Rennmotorrad zum Landstraßenbrenner

**02** Die Schnellwechselanlage aus der Langstrecke am Hinterrad ist purer Luxus, aber schön und erlaubt einen längeren Radstand

**03** Der Serien-Quickshifter mit umgedrehtem Schaltschema und Blipper – die Rasten sind Marke Eigenbau







## MOTORRAD- KLEIN

Röntgenstraße 5,  
66763 Dillingen,  
[www.yamaha-klein.de](http://www.yamaha-klein.de)



# KLEIN-YAMAHA MT-10 RR





flussen ist. Aber wenn man so etwas als Langstrecken-Team hat, schadet es an einer Tuono beim TunerGP sicher nicht – Traktion kann man nie genug haben! Und falls die mal unvorhersehbar abreißt und sich der Highsider anbahnt, funktioniert die Aprilia-Elektronik auch in der Tuono hervorragend.

Mit dem schönen Karbon-Kleidchen und dem John Player-Styling hat uns Grebenstein ein prima funktionierendes und sehr schön ausgeführtes Motorrad geliefert, das nichts Brutaless an sich hatte, aber dadurch Spaß in beiden Welten garantiert.

### Klein-Yamaha MT-10 RR

Haben Sie, liebe Leser, bisher etwas den eingangs erwähnten Wahnsinn vermisst? Boten Ihnen die vorgestellten Nakeds noch zu sehr Praxis, Alltag, Kompromisse? Okay, damit ist jetzt Schluss! Dominik Klein wurde seinem über die Jahre beim TunerGP aufgebauten Ruf als dem „Alles-oder-nichts-Typ“ aus dem Saarland gerecht und stellte uns eine Yamaha MT-10 hin, die alle, die sie fahren durften, sprachlos machte. Aufgerissene Augen, ungläubiges Kopfschütteln und ein breites Grinsen, gegen das jenes von Batmans Gegenspieler Joker aussieht wie Angela Merkels Mundwinkel – so stieg einer nach dem anderen von dieser Yamaha. Das Motorrad hatte eigentlich nichts mehr mit seiner Ausgangsbasis zu tun.

Alles hatte sich Klein vorgenommen: den kompletten Antrieb, das Fahrwerk, dazu Ergonomie, Räder, Bremse, Elektronik, Optik – einfach alles!

Beim Reihenvierzylinder bediente sich der Tuner gleich bei der R1, packte deren Motor in den Rahmen und erhöhte bei diesem noch die Verdichtung auf 13,7:1. Das Gemisch jagt jetzt durch Yamaha-Kit-Trichter. Die ECU wurde zudem geflasht, damit alles harmoniert – auch mit der speziell angefertigten SC-Project-Komplettanlage aus Titan. Das Ergebnis? Wahnsinn! Power ohne Ende, keine Leistungsellen. Dazu eine Laufkultur vom Feinsten, drehfreudig, spritzig, ohne Vibrationen – wie die berühmte Nähmaschine. Das Ansprechverhalten war über jeden Zweifel erhaben, und mit jedem einfacher Quickshifter neu eingelegten Gang gierte die Yamaha über die Piste, als wolle sie den Superbikes auf der Strecke eine überbraten.

Das Ganze war dabei so irre fahrbar! Schon deshalb verschlug es uns allen so die Sprache. Diese MT-10 hatte ein Fahrwerk, über das Co-Tester und IDM-Laufsieger Ecke, nachdem er wieder bei sich war, sagte: „Ich glaube, das ist das beste Fahrwerk, das ich je getestet habe.“ Und das war sicher nicht übertrieben. So ultrahandlich, wie sich diese Yamaha fahren lässt, ohne jeden Anflug von Nervosität – da muss man lange suchen. Das Gefühl für das



**01** Sound und Optik wie in der Superbike-WM. Kompromisse sucht man hier vergebens  
**02** Tuning maximal: Die Serien-Plastikboxen wurden gegen Racing-Armaturen getauscht, die Bremspumpe stammt von Magura...  
**03** ...und aktiviert die Brembo-Zangen am Fuß der formidablen FGR300-Gabel. Passen schön ins Bild und sind superleicht: OZ RS-A-Felgen

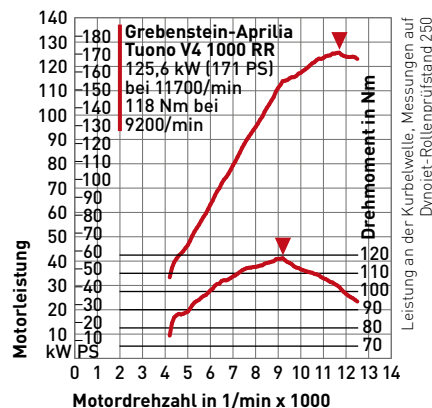


Vorderrad war von allererster Güte. Dazu sprach die Dämpfung sehr fein an, bündelte grobe wie feine Schläge sauber weg und bot diese formidable Kombination aus sportlicher Härte und ausgewogener Dämpfung. Dafür schlug Klein mächtig zu. Eine hundsteure Superbike-Gabel, die FGR300 von Öhlins, mit extra dafür angefertigten Gabelbrücken war ihm gerade gut genug. Hinten setzte der Dillinger Tuner ein TTX36-Federbein ein. Die Umlenkung wurde von Emil Schwarz überarbeitet, die Schwinge stammt aus der R1M.

Die von Dominik aus seinem großen Erfahrungsschatz herausgetüftelte Geometrie war einfach perfekt, und das sagenhafte Gewicht von 185 Kilo vollgetankt (Serie MT 10 SP: 219 Kilo) tat sein Übriges. Schon die ersten Runden offenbarten, dass hier ein eigenständiger und aufgrund seines verkleidungslosen Daseins brutaler Brenner entstanden ist, weil der Pilot schließlich schonungslos dem anströmenden Fahrtwind ausgesetzt ist, aber wegen

## GREBENSTEIN-APRILIA

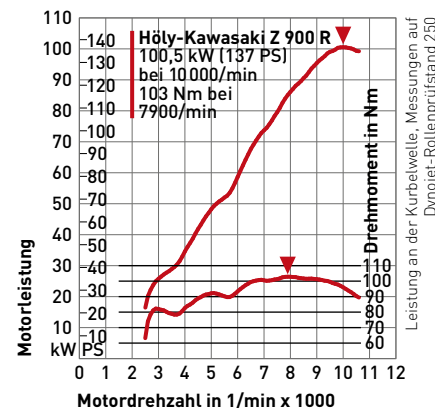
<b>GEWICHT</b>	201 kg
<b>VORN/HINTEN</b>	52,3/47,7 %
<b>LEISTUNG</b>	171 PS
<b>PREIS</b>	28 990 Euro



Schöner Leistungseinsatz, homogene Abgabe durchs Drehzahlband und bis zum fünfstelligen Bereich spritzige Drehfreude – perfekt für die Landstraße.

## HÖLY-KAWASAKI

<b>GEWICHT</b>	194 kg
<b>VORN/HINTEN</b>	53,2/46,8 %
<b>LEISTUNG</b>	137 PS
<b>PREIS</b>	14 000 Euro



Mit genau gesetzten Maßnahmen ganz schön Leistung gewonnen! Außerdem ist die Laufkultur tadellos, die kleineren Dellen im Diagramm sind nicht spürbar.



GREBENSTEIN-APRILIA  
TUONO V4 1100 RR

HÖLY-KAWASAKI  
Z 900 R







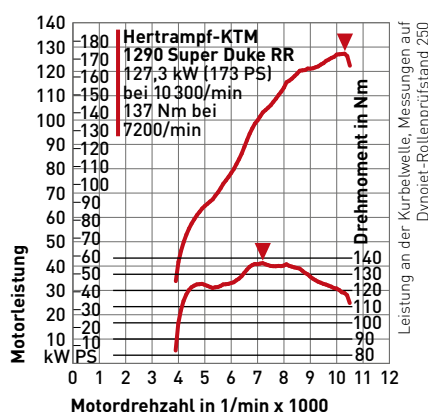
**HERTRAMPF-KTM  
1290 SUPER DUKE RR**

**KLEIN-YAMAHA  
MT-10 RR**



## HERTRAMPF-KTM

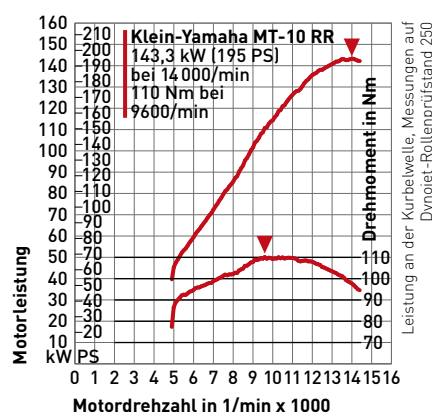
<b>GEWICHT</b>	207 kg
<b>VORN/HINTEN</b>	50/50 %
<b>LEISTUNG</b>	173 PS
<b>PREIS</b>	29 450 Euro



Das große Plus der KTM ist ihr massives Drehmoment schon ab 4000/min. Das macht beim Herausfeuern auch aus engen Ecken einfach irren Spaß.

## KLEIN-YAMAHA

<b>GEWICHT</b>	185 kg
<b>VORN/HINTEN</b>	53,5/46,5 %
<b>LEISTUNG</b>	195 PS
<b>PREIS</b>	ca. 38 000 Euro



Einfach der Hammer für ein Naked Bike. Ein Leistungsverlauf wie ein Strich. Laufkultur, Leistungseinsatz, Drehfreude – hier gibt es nichts zu kritisieren!

der berausenden Power und der extremen Fahrbarkeit nicht die geringste Lust verspürt, zurückzustecken und das Gas wieder zuzudrehen.

Doch am Lausitzring wird man das ein oder andere Mal dazu gezwungen – in den Bremszonen. Aber auch da pumpte die Performance der Klein-MT die Endorphine nur so durch die Test-Adern. Mit der formidablen 18er-Magura HC<sup>3</sup>-Pumpe sowie den Zangen, Scheiben und Z04-Belägen von Brembo ballerten wir bald auf die Ecken zu wie auf einer gepimpten R1M. Und dann verhielt sich diese MT-10 auch wieder wie ihr Superbike-Pendant und schwänzelte quer mit dem Heck Richtung Scheitel.

Wir hatten wieder großartige Naked Bikes im TunerGP-Feld, die sich ganz kurz zusammenfassen ließen: toll, geil, geiler, Klein-Yamaha. Am 2017er-Testfeld müssen sich die Kandidaten für 2018 messen lassen, aber wir hoffen, dass wir weiterhin solch schön gemachte nackte Brenner bekommen! ■