



Der Feinschliff

Von **Daniele Carrozza** (Text & Fotos) und **Reinhold Trescher** (Fotos)

Kawasaki ZX-10R – die Serie trifft auf den Superstock-SM-Ableger.

Stock steht für Lagerbestand. Folglich ist Superstock eine Rennserie, bei der ausschliesslich Fahrzeuge zugelassen sind, die in den Lagerhallen der Hersteller auf den Versand an Normalo-Endkunden warten, im Wesentlichen also der

Serie entsprechen. Man spricht auch von einer seriennahen Rennklasse.

Nun haben wir uns gefragt, was rauszuholen ist, wenn ein Tuner – wie vom Superstock-Reglement vorgeschrieben – nur an ganz wenigen Fronten, nämlich bei der Elektronik, an den Innereien der Gabel, am

Federbein und bei der Auspuffanlage, ernsthaft intervenieren kann. Sind im Fahrbetrieb bei einem Superstock-Töff gegenüber der Serie überhaupt Unterschiede auszumachen? Anders ausgedrückt: Ist bei neuzeitlichen Sporttöff am Marketinggeschwängerten Sprichwort «von der Kiste auf die Piste» tatsächlich was dran? Die Antwort auf diese Frage fanden wir auf dem Hockenheimring. Ja, es gibt Unterschiede, ganz eindeutige sogar.

Novizen und Cracks vereint

Vor dem Hintergrund der immer grösseren Nachfrage nach freien Rundstreckentrainings hatte sich der Schweizer Kawasaki-Importeur auch dieses Jahr wieder für ein volles August-Wochenende

auf dem Hockenheimring eingemietet. Und wieder folgten Hunderte Schweizer Kawasaki-Piloten sowie Lenker von Fremdmarken dem verlockenden Ruf. Darunter Pistennovizen, Gelegenheitstäter, Routiniers, aber auch die richtig schnellen Cracks des ASR Kawasaki Racing Teams, welche in verschiedenen Kategorien die Strassen-Schweizer-Meisterschaft bestreiten. Bei den Superstock 1000 ballerten 2008 die ASR-Piloten Rico Steinemann und Lorenz Sennhauser mit. Und genau die (übrigens baugleichen) Töff dieser beiden Herren nahm TÖFF zusammen mit einer Serien-ZX-10R als Referenz in Hockenheim unter die Lupe. Doch bevor wir auf der Asphalt-Endlosschleife Baden-Württembergs unseren Vergleich antreten, gilt es, die ASR

Kawasaki ZX-10R von der technischen Seite her etwas genauer zu beleuchten.

Darfst du, darfst du nicht...

Scheinwerfer, Rückspiegel, Rückleuchte, Soziussitz und ähnliche Bauteile, die der Strassen-Homologation dienen, haben das Zeitliche gesegnet, und anstelle der Serien- kommen Rennschalen zum Einsatz. Bei den Reifen – auch sie müssen für die öffentliche Strasse zugelassen sein – setzt das ASR-Team den Sportmax D 211 GP von Dunlop ein. Während der Alu-Brückrahmen, die Schwinge, die Räder und die Bremssättel von der Serie übernommen werden mussten, durften Bremsleitungen, Lenkerstummel, Fussrastenanlagen (ASR-Eigenkonstruktion) sowie ein

1 Cockpit der ASR-ZX-10R: Kein Zündschloss, dafür ein Schalter, um das Data-Recording zu starten.

2 Den Öhlins-Lenkungsämpfer gibt's an der ZX-10R serienmässig.

3 So mögen es eingefleischte Kawasaki-Fans: 4-in-1, rechtsliegend, laut.

4 Ein Serien-Auspuffdämpfer, der wie kaum ein anderer polarisiert.

VERGLEICH

KAWASAKI ZX-10R; SERIE GEGEN ASR-SUPERSTOCK

Ketten-Ritzel-Satz aus dem Rennsport verschraubt werden. Die Federelemente – eine Domäne von Teamchef und Fahrwerkspezialist Adi Schwegler – müssen vorne, was die «Hardware» betrifft, im Originalzustand bleiben. Lediglich an den Gabeleinsätzen hat der mehrfache Schweizer Meister optimierend Hand anlegen dürfen. Das Serien-Federbein dagegen wurde durch ein Pendant von Hersteller Öhlins ersetzt.

Die Motoren sind baulich original und mit dem Serien-Anlasser versehen. Änderungen gab es lediglich bei den Nockenwellen, deren Steuerzeiten jedoch nur

leicht modifiziert werden mussten, zumal die 4-in-1-Anlage von Bodis für den Originalmotor optimiert wurde. Zudem wurde die Zylinderkopfdichtung im Interesse einer höheren Verdichtung an der ASR Kawasaki ZX-10R von Lorenz Sennhauser etwas dünner gewählt.

Weit mehr Spielraum haben die Superstock-Teams bei der Elektronik, um die sich bei ASR mit Jakob Wipf eine Schweizer Tuner-Koryphäe kümmert. Der Zürcher war in den 90er-Jahren sowohl in der Deutschen Superbike-Meisterschaft als auch in der Superbike-WM aktiv und programmierte da die Elektronik an den Bikes

von Jochen Schmid beziehungsweise Scott Russell und Akira Yanagawa. Den ASR-Töff wurden Kit-Zündboxen implementiert, denen Wipf einen zusätzlichen Feinschliff verpasst hat. Sie arbeiten übrigens eng mit den Schaltautomaten zusammen, deren Mechanik eine ASR-Entwicklung darstellt. Darüber hinaus ermittelt ein Wide-Band-Commander die Lambda-Werte zur Optimierung der Verbrennung. Dann gibt's da noch Wipfs «Geheimwaffe»: Über einen an den linken Lenkerinstrumenten verschraubten Drehknopf können die ASR-Piloten bei Bedarf zusätzliche Spitzenleistung abrufen. Was technisch dahintersteckt, will Wipf freilich nicht verraten... Unter dem Strich liegen laut Schwegler am Hinterrad bis zu 195 PS an, am Motor über 200.

Bessere Ausbeute, mehr Knall

Nach einigen Turns auf der Serien-ZX-10R schwingt sich mich auf die merklich frontlastigere ASR-Kawa. Der Knall, den dieser Renner bei markerschütterndem Vierzylinder-Heulen aus den 998 ccm Hubraum mobilisiert, ist schlicht astronomisch, und du kommst dir vor, als würdest du festgeschnallt auf einem Kometen mit grünem Schweif von einer Kurve zur nächsten schmetterst. Und obschon ab 5000/min bis in den Begrenzer im tiefen Drehzahlbereich durchs Band deutlich mehr Druck ansteht, lässt sich die Verwandtschaft zum Serien-Reihenvier

1 **Karbon-Sturzpads: Der Motor muss eine Saison durchhalten.**

2 **USB-Stecker (r.) für den Data-Recording-Download.**

3 **Öhlins TTX36.**

4 **Jakob Wipfs «Geheimwaffe».**

5 **Schnell aufrichten und Gas!**



1 **Stabilität: Eine grosse Tugend der Serien-ZX-10R.**

2 **Eine der besten Sportbremsen.**

3 **Perfekter Knieschluss.**

4 **Unverkennbar.**

nicht von der Hand weisen. Beim ASR-Renner hast du einfach mehr Mumm, die Power auszureizen, was – wie wir später sehen werden – am exquisiten Fahrwerk liegt. Ein weiterer deutlicher Pluspunkt der ASR-10er ist die dank Wipfs fürsorglichen Eingriffen um Welten geschmeidigere Gasannahme. «Genau das, was man bei einer solchen PS-Keule in den zuweilen

(freilich ohne das Gas zu schliessen oder die Kupplung zu betätigen) in 70 Millisekunden die nächste Gangstufe einzulegen. Keine Unruhe im Gebälk und dadurch mehr Hirnkapazität für Überholmanöver. Hervorragend ist schliesslich die von der Serie übernommene Rutschkupplung. Eher gewöhnungsbedürftig dagegen die starke Abwärme vom Auspuffkrümmer am rech-

«Die ASR-Kawasaki ist klar ein seriennahes Rennbike, aber dennoch deutlich leichter, handlicher und vor allem transparenter als die Serien-ZX-10R.»

sehr engen Kehren des Hockenheimrings braucht», denke ich mir, bevor ich die Grüne am Kurvenausgang rasch in die Vertikale dirigiere, um mit einem beherzten Gastoss die lästigen 600er-Supersportler in den imaginären Rückspiegel der ASR-Kawa zu verbannen. Toll auch der Schaltautomat am übrigens konventionell geschalteten Getriebe (L. unten). Ein zackiger Impuls mit dem linken Fuss genügt, um

ten Fuss, die Sennhauser und Steinemann allerdings keine Mühe bereitet.

Tranchiermesser oder Skalpell?

Es mag verwirrend klingen, aber die ASR-Kawasaki lässt sich trotz Mehrleistung und deaktiviertem elektronischem Regelsystem KIMS – die milde Form einer Traktionskontrolle an der Serie – einfacher am Limit bewegen als das Original, was

ASR Kawasaki Racing Team

Gründet wurde das ASR Kawasaki Racing Team vom erfolgreichen Schweizer Rennfahrer Adrian «Adi» Schwegler im Jahr 1998. Der gebürtige Aargauer und ursprüngliche Landmaschinenmechaniker (darum kleidet er sich heute noch vorzugsweise in Grün) bestreift sein erstes Rennen anno 1992. Schwegler ist Teamchef, Teambesitzer, Motor- und Fahrwerks-Tuner, Entwickler sowie fahrtechnischer und strategischer Berater seiner Piloten. Und der bodenständige Haudegen hat in seiner Laufbahn schon einiges erreicht.

So wurden Piloten wie Roman Stamm, der letzte in der IDM ganz vorne mitmischte, und der letztjährige Superstock-1000-Schweizer-Meister Tho-



Rico Steinemann, Adi Schwegler, Lo Sennhauser.

mas Flückiger bei ihm gross. 2008 ist das ASR-Team mit jeweils zwei Fahrern in der Superstock-600- und der Superstock-1000-Klasse angetreten. Während bei den 600ern die Piloten Dominik Püss und Pascal Nadalet im Endklassement die für Schwegler zufriedenstellenden Plätze 3 respektive 6 belegten, hätte es bei den Superstock-1000-Piloten Rico Steinemann (5.) und



Ellbogen-Raspier Lorenz: 7. im Endklassement.

Lorenz Sennhauser (7.) besser laufen können. Pech in aussichtsreichen Positionen sowie Grip- bzw. Chattering-Probleme verzeilt den besseren Schlussklassierungen. Das Leistungspotenzial der Kawasaki ZX-10R konnte nur selten voll ausgespielt werden, weil dem Team wichtige Informationen um die Dunlop-Reifenmischungen erst gegen Ende der Saison zugespielt wurden. Adi Schwegler wird 2009 mit seinem Team erneut in der Strassen-Schweizer-Meisterschaft antreten.

Formationsflug in der Sachs-Kurve: Links, wie es gemacht wird – rechts ..., na ja, lassen wir's.



klar auf das vorbildlich transparente Fahrwerk zurückzuführen ist. Du weisst genau über die Grip-Reserven Bescheid – vorne wie hinten –, was auch von der bekannter-massen harten Karkasse der Dunlop-Gummis herrührt. Zudem ist der ASR-Renner deutlich handlicher – wiederum ein Verdienst der Reifen und natürlich ganz spezi-

ell der massiven Abspeck-Kur um satte 22 Kilo. Man darf dabei allerdings nicht vergessen, dass schon die Serien-ZX-10R beim Handling begeistert. Für den ASR-Renner, der sich diesbezüglich schon sehr nah an einer 600er bewegt, also eine tolle Basis. Nur bei der Stabilität liegt die Pirelli-besohlte Serie, welche Unebenheiten in

Schräglage gütigst wegbügelt, leicht vor dem ASR-Bike. Womit bei den Dunlop-Reifen auch schon die Kehrseite der Medaille angesprochen wäre (siehe Kasten Seite 41).

Bleiben die Bremsen: Bei beiden Töff gleich, bei beiden Töff brillant. Da passt einfach alles: klirrender Druckpunkt, Pipetten-Dosierbarkeit, Orkanartige Verzögerung. Ohne Frage eine der besten Sportbremsen, die der Serien-Markt derzeit zu bieten hat. Allerdings empfiehlt sich für den Rennstreckenbetrieb ein Stahlflex-Umbau wie an der ASR-Kawasaki. Denn während ihr Druckpunkt stets konstant an Ort und Stelle bleibt, ist jener an der Serie am Ende eines flotten Turns doch ein bisschen nach hinten gewandert.

Den Feinschliff verpasst

Wer behauptet, ein Superstock-SM-Renner und das Original aus der Serie wären fahrerisch sehr nah beieinander, hat weit gefehlt. Freilich dürften zwischen einem Superstock-SM-Töff und einem Pendant aus der IDM oder der Superstock-WM noch einmal Welten liegen. Dennoch sind wir erstaunt, wie viel mit «verhältnismässig kleinen Eingriffen» herauszuholen ist. So können wir die ASR-Kawasaki zusammenfassend als die fein geschliffene, massiv abgespeckte, durchs Band präzisere und dadurch deutlich unbeschwerter fahrbare Variante der schon sehr gelungenen Serien-Zehner bezeichnen. Und: Ja, man kann mit der Kawasaki ZX-10R problemlos «von der Kiste auf die Piste» inklusive zünftigem Spasspotenzial. Doch wer ernsthaft mit dem Gedanken spielt, regelmässig mit seiner ZX-10R die Pisten dieser Welt unsicher zu machen, der sollte auf jeden Fall den einen oder anderen Franken in Tuning-Massnahmen investieren. Denn so viel steht fest: Bei diesem oder vergleichbaren Rennstrecken-orientierten Sportbikes ist schon mit verhältnismässig wenig Geld eine ganze Menge zusätzlicher Fahrspass herauszuholen.

Vergleich ASR Kawasaki Ninja ZX-10R Kawasaki Ninja ZX-10R



Motor:	Flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder-Viertakter, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., Bohrung × Hub 76 × 55 mm, 998 ccm, Verdichtung 12,9. Elektr. Einspritzung/Zündung, Saugrohr Ø 43 mm. Mehrscheiben-Nasskupplung, 6 Gänge, Kette. 200 PS bei 13500/min, 120 Nm bei 9000/min.	Flüssigkeitsgekühlter Reihenvierzylinder-Viertakter, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., Bohrung × Hub 76 × 55 mm, 998 ccm, Verdichtung 12,9. Elektr. Einspritzung/Zündung, Saugrohr Ø 43 mm. Mehrscheiben-Nasskupplung, 6 Gänge, Kette. 188 PS bei 12500/min, 113 Nm bei 8700/min.
Fahrwerk:	Brückenrahmen aus Alu, 43-mm-USD-Gabel, voll einstellbar, Zentralfederbein (Öhlins TTX36) mit Umlenkung, voll einstellbar, Federwege 120/125 mm. Vorn Doppelscheibe, Ø 310 mm, Vierkolbenzangen, hinten Scheibe, Ø 220 mm, Zweikolbenzange, Aluräder 3,5-17 und 6,0-17 Zoll. Bereifung 120/70-17 und 200/55-17.	Brückenrahmen aus Alu, 43-mm-USD-Gabel, voll einstellbar, Zentralfederbein mit Umlenkung, voll einstellbar, Federwege 120/125 mm. Vorn Doppelscheibe, Ø 310 mm, Vierkolbenzangen, hinten Scheibe, Ø 220 mm, Zweikolbenzange, Aluräder 3,5-17 und 6,0-17 Zoll. Bereifung 120/70-17 und 190/55-17.
Abmessung:	Radst. 1405 bis 1430 mm, Lenkkw. 64,5°, Nachl. 104 bis 110 mm, Sitzh. 830 mm, Gewicht voll 186 kg , Tank 17 l.	Radstand 1415 mm, Lenkkopfwinkel 64,5°, Nachlauf 110 mm, Sitzhöhe 830 mm, Gewicht trocken/voll 179/208 kg , Tank 17 l.
Preise:	Die ASR-Kawasaki ZX-10R hat einen Neuwert von zirka 34 000 Franken.	Fr. 20 590.- , lieferbar ab sofort in Grün, Schwarz oder Orange.
Tuner/Import:	ASR Racing, Hauptstr. 24, 5524 Niederwil. Tel. 079 431 97 22, www.asr-racing.ch	FIBAG AG, Lischmatt 17, 4624 Härkingen. Tel. 062 285 62 00, www.kawasaki.ch