



# ERNSTFALL

Nach unserem Test beim TunerGP und weiteren Änderungen am Cup-Motorrad von Kawasaki wollten wir doch genau wissen, wie die Kräfteverhältnisse im engagierten IDM-Cup jetzt sind. PS-Racer Raub hat dafür in Assen angegriffen.

**W**as nun, Suzuki oder Kawasaki? Wer in den Twin 700-Cup der IDM einsteigen und 2019 mit den Zweizylindern angreifen möchte, muss sich genau das fragen. Welches Bike bietet mehr Vorteile, womit lässt es sich leichter siegen? In Assen spielte ich den Ernstfall durch und ging mit der Kawasaki ins Rennen. Zuletzt fuhr ich ja noch mit der SV als Gaststarter im Cup, also bot sich eine perfekte Vergleichsmöglichkeit.

Etwas Licht ins Dunkel brachte unser kleiner Test ja bereits im Sommer beim TunerGP (siehe PS 09/2018), als

wir die frisch aufgebaute Z 650 von Kawasaki erstmals gegen die etablierte Suzuki SV 650 antreten ließen. Den Leistungsunterschied der Z 650-Serienmaschine gegenüber der SV hat man mittlerweile durch den Einbau anderer Nockenwellen und einer gepimpten ECU, was beides im Reglement klar geregelt ist, wettgemacht. Unser Test ergab aber trotzdem, dass die Kawasaki noch nachgeschliffen werden muss. Etwas bei der Ergonomie, damit auch das Gefühl fürs Vorderrad besser ist. Dazu bekam die Z 650 zur Saisonmitte das Hinterrad der Supersport-ZX-6R, wodurch sie vom 160er-Sportsmart TT

auf den 180er-GP Racer von Dunlop aufrüstete, den auch die SV-Fahrer nutzen.

Das spricht für Chancengleichheit, die im Cup immer gesucht wird. Durch diesen Reifenwechsel verändert sich allerdings auch die Fahrwerksgeometrie der Kawa enorm. Der durch den GP Racer stark erhöhte Hinterradgrif ließ die Maschine beim IDM-Lauf in Assen anfangs in Kurvenfahrt fast wie einen Chopper wirken, bei der Haftung am Vorderrad war zunächst noch reichlich Luft nach oben. Durch das Absenken der Front und einer Erhöhung der Hinterhand konnten wir über das Wochenende deutliche Fortschritte erzielen.



Text: René Raub  
Fotos: Jörg Klöpffer,  
JK SPORTSFOTO

Danach fuhr die Z 650 bedeutend williger und mit mehr Vorderradgrif durch die Kurven.

Dass das Optimum aber noch nicht erreicht war, machte sich durch leichtes Chattering beim Anbremsen in Kurven und bei starker Schräglage bemerkbar. Ganz wegbekommen haben wir das nicht. Dazu vermittelte das Vorderrad öfter das Gefühl einklappen zu wollen. Dadurch war es nicht möglich, für ganz schnelle Runden voll zu pushen, wie ich das gerne möchte.

Doch das Potenzial ist ganz klar vorhanden, es braucht eben nur etwas mehr Zeit für den Feinschliff des Fahrwerks. Um die Chattering-Neigung bei der aktuellen Fahrwerksituation möglichst gering zu halten, sollte man die Kurven mit der Kawa, solange es geht, in gerader Linie mit wenig Schräglage anbremsen und dann versuchen, die maximale Schräglage im Kurvenverlauf so kurz wie möglich zu halten. Auf der größtenteils sehr flüssig zu fahrenden Piste in Assen ist das natürlich ziemlich schwierig. Mit der SV geht das besser, da ihr Grenzbereich etwas großzügiger ausfällt und sie sich dort mit mehr Vertrauen lenken lässt. Damit hat die SV auf die Runde speziell in Assen noch leichte Vorteile – insgesamt gesehen aber wohl nicht mehr viel.

Grundsätzlich fühlt sich die Kawa auf der Rennstrecke aufgrund der Konstruktion mit dem Gitterrohr nämlich stabiler an, das Chassis verwindet sich nicht so stark wie der „weichere“ Brückenrahmen der Suzuki SV. In Sachen Toppes sind die SV und die Z absolut ebenbürtig. Das merkt man im schnellen letzten Teil der Strecke, wenn die Motorräder über eine längere Zeit komplett ausgedreht werden.

Bei der Beschleunigung aus langsamen Ecken hat die Z durch die andere Nockenwelle mittlerweile sogar Vorteil-

le. Am stärksten macht sich das in Assen am Beginn der Gegengeraden bemerkbar, wenn aus der langsamsten Kurve (Strubben) voll beschleunigt wird. Dort ist die Z überlegen und kann sogar einige Meter herausfahren. Aufgrund dieser Charakteristik sollte mit der Z nur früher in den nächsthöheren Gang geschaltet werden.

Mit den genannten Maßnahmen hat sich die Z zu einem ebenbürtigen Gegner der SV gemauert. Der Cup-Gedanke „mit gleichen Waffen“ lebt also auch mit unterschiedlichen Herstellern. Das verspricht heiße Fights auf höchstem Niveau – bei vergleichsweise geringem finanziellen Einsatz, denn sowohl die Suzuki SV 650 als auch die Kawasaki Z 650 kosten so halten Cup-Racer mit allem Drum und Dran sowie Nenngeldern für eine IDM-Saison 9990 Euro. Da kommt es also nur noch darauf an, für welche Marke das Herz schlägt. Siegen kann man mit beiden!

Und Yamahas MT-07 soll in der nächsten Cup-Saison als weiteres Spaßgerät dazukommen. Dann probieren wir mit Freude weiter. ■



Treibende Kraft für das Kawasaki-Engagement im Twin 700-Cup war Carsten Haufe (#7), der jetzt selbst gelegentlich angreift. PS-Racer René Raub (#61) schaffte in Assen die Plätze vier und fünf

