MOTORRAD GESPANNE

MOTORRAD GESPANNE

Nr. 138
Nov | Dez 2013

E 9925 € 6,90
Österreich € 7,80
Schweiz Sfr 12,20
Luxembourg € 7,80

Kawasaki ZZR
Suzuki Hayabusa
Triumph Rocket

Tests · Technik · Tipps · Termine

Hayabusa

Eigenbau

Rocket

4196678106901 30138

Tierisch schnell: Mit der Kawasaki ZZR1400 kommen auch vierbeinge Speed-Junkies auf ihr Kosten.

SANFTE

GEGEN DIE SUZUKI HAYABUSA HATTE DIE ZZR 1400 VOM START WEG EINEN SCHWEREN STAND. DOCH WER DEN STARKEN TOURENSPORTLER GOUTIERT, DÜRFTE ES KAUM BEREUEN. MÜLLER MACHT KAWASAKIS REISE-FLAGGSCHIFF MIT VERSTÄRKTEM FAHRGESTELL UND ACHSSCHENKELLUNG FIT FÜRS DRITTE RAD.

Seit ihrem Erscheinen 2006 kommt die Kawasaki ZZR 1400 im Gespannmarkt kaum aus den Startlöchern. Ganz anders das Vorgängermodell: Schon bald nach ihrem Debüt 1990 stand die ZZR 1100 in den Werkstätten diverser Gespannbauer wie Carell, EML oder HBJ. Erst mit dem Erscheinen der Honda CBR 1100 XX flaute das Interesse ab, die Suzuki GSX 1300 R stellte die ZZR dann völlig in den Schatten. Daran konnte auch die modellgepflegte 1200er von 2002 nichts mehr ändern.

Auch die komplett neu entwickelte ZZR 1400 blieb eine Randerscheinung, während die Hayabusa im Gespannmarkt weiterhin den Platzhirsch bei den leistungsstarken Tourensportlern gab und die BMW K 1200/1300 S bald nach ihrem Erscheinen arrivierte. Hätte nicht Martin Grein, Mitstreiter im Industrie-Verband Motorrad (IVM), bei Stern einen Umbau in Auftrag gegeben und diesen in der Folge den Fachmedien zu Testzwecken überlassen, wäre die ZZR 1400 in ihrer Frühzeit möglicherweise überhaupt nicht als ernsthafte Alternative zur etablierten Hayabusa wahrgenommen worden.

Nach Stern und Ruko hat nun auch Müller den potenten Reihenvierzylinder ins Programm genommen. Das Monocoque-Aluminiumchassis der Kawasaki erfordert einigen Verstärkungsaufwand, um den Beanspruchungen im Gespannbetrieb zu genügen. Peter Sauer entwickelte einen beidseitig angeschraubten Zusatzrahmen. Da unter der Vollverkleidung ohnehin schon Gedränge herrscht,

GEWALT

Auslaufmodell: Die modifizierte Kyrnos-Achsschenkellengung ist bei Müller nun Geschichte.

Globetrotter: Dieses Gespann fuhr seine Besitzer sogar schon nach Murmansk in Nordrussland.

liegt das Stützkorsett größtenteils außerhalb der Schale. Diese Lösung mag in ästhetischer Hinsicht nicht optimal sein. Sie hat aber den Charme, dass der Rahmen für Inspektion und Demontage gut zugänglich ist. Um diesem Aspekt konsequent Rechnung zu tragen, hat Sauer ihn mehrteilig mit Schraubverbindungen konzipiert.

Unser Proband besitzt als Vorderradführung noch die Achsschenkellenkung des Side-Bike Kyrnos, die Müller/Sauer seit 2002 mit einigen Modifikationen verbaut haben. Ende 2011 wurde diese von der kompletten Eigenkonstruktion MSA (Müller-Sauer-Achsschenkellenkung) abgelöst. Deshalb darf man jedoch nicht argwöhnen, dass das Modul mit den französischen Wurzeln nur zweite Wahl gewesen wäre. Die Entwicklung einer eigenständigen Vorderradaufhängung hatte vielmehr triftige Gründe. „Zunächst gab es beim Bezug der Side-Bike-Komponenten Nachschubprobleme. Aber die Kyrnos-Lenkung erforderte auch arbeitsintensive Änderungen. Da war es für uns auf Dauer die günstigere Lösung, ein neues Lenksystem zu entwickeln", erklärt Peter Sauer. Mit diesem Entschluss ging letztlich auch ein Image-Gewinn einher. Schließlich gehört es für Anbieter leistungsstarker Gespanne heute fast schon zum guten Ton, eine eigenständige Achsschenkel- oder Radnabenlenkung im Programm zu haben.

Jedenfalls werden zukünftige Auftraggeber von Umbauten der ZZR 1400 in Brodersby mit der hauseigenen MSA bedient. Diese verfügt über eine verstellbare Lenkübersetzung, sodass man - anders als bei Steuerkopflenkungen - nicht an das Übertragungsverhältnis 1:1 vom Lenkeinschlagwinkel zum Radeinschlag gebunden ist. Ebenfalls lassen sich Nachlauf und Radsturz individuell und unabhängig voneinander verstellen. Als weiteren Vorzug führen Müller/Sauer die Anordnung der Drehgelenke in der Radmittelebene an. Im Fahrwerkbau spricht man von einem Lenkrollradius Null. Damit wird das Vorderrad durch seine Aufhängung nicht im Geradeauslauf beeinflusst. Mit außermittiger Platzierung der Drehgelenke – also positiven oder negativen Lenkrollhalbmessern - lassen sich prinzipiell aus der Gespann-Asymmetrie resultierende Einflüsse kompensieren.

Als Suzuki 1999 mit der Hayabusa auf den Markt kam, hatte Kawasaki bereits die ZX-12R in der Hinterhand. Obwohl sie mit einem Hubraummanko antrat, stach sie mit ihren 178 PS und einem klaren Gewichsvorteil die GSX 1300 R mit 178 PS in puncto Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit aus. Doch weil die ZX-12 R die Fraktion der Tourensportfahrer nicht recht ansprach und die ZZ-R 1200 in die Jahre gekommen war, brachte Kawasaki 2006 die ZZR 1400 .
Sie löste neben der ZZR 1200 auch die ZX-12R ab, da die nichts deutlich besser konnte als die gerade gründlich renovierte ZX-10 R.
So erklärt sich auch, dass die neue 1400er in den USA als Ninja ZX-14 vermarktet wurde. Satte 190 PS ließen zwar erwarten, dass die ZZR die Hayabusa locker in den Schatten stellen würde. Doch zumindest mit der Erstausgabe wollten „Ninja"-Gefühle nicht aufkommen. Abgesehen von dem auf Hayabusa-Niveau erhöhten Kampfgewicht ernüchterte die ZZR 1400er mit einer mißglückten Abstimmung. Im Bestreben, den Reihenvierzylinder im unteren Drehzahlbereich optimal beherrschbar zu machen, tat man zu viel des Guten, außerdem geriet die Endübersetzung sehr lang. Da half es auch nicht, dass das Ram-Air-System die Leistung bei Hochgeschwindigkeit auf 203 PS steigerte. Doch die Kawasaki-Ingenieure reagierten bald. Bereits 2008 folgte eine überarbeitete Version mit neuem Mapping sowie Modifikationen im Ein- und Auslasstrakt. Dennoch konnte die ZZR sich nicht von der zeitgleich erstarkten Hayabusa absetzen.
Für 2012 legte Kawasaki abermals nach: Das aktuelle Modell leistet 200 PS. Dazu wurde der Hubraum durch vier Millimeter zusätzlichen Hub von 1352 auf 1441 cm³ und die Nenndrehzahl auf 10.000/min angehoben. Eine dreistufige Traktionskontrolle sowie regulierbarer Leistungseinsatz (Power Modus) soll die ZZR auch bei widrigen Straßenverhältnissen beherrschbar machen. Das ABS gehört nun zum Standard. Wer auf Komfort mehr Wert als auf Leistung legt, findet mit der 155 PS starken 1400 GTR eine Alternative im Kawasaki-Programm.

Sicher ist sicher: Zwei Bremssättel am Hinterrad gehören zu den Sauer-Spezialitäten

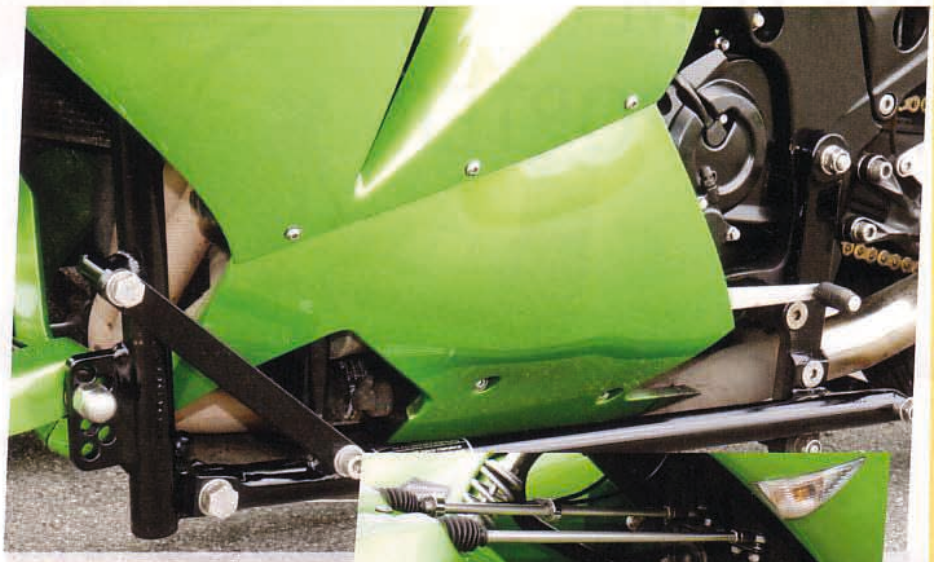
Technokrad: Fünfpunktanschluss und ergonomisches Handrad für die Schnellverstellung des Beiwagen-Federbeins

Doch wie sagt man in der Medizin: Keine Wirkung ohne Nebenwirkung... Die Federung übernimmt bei der MSA-Vorderradführung ein GV-Gasdruckdämpfer von Bilstein, der sich in der Federvorspannung und in der Dämpfung einstellen lässt. In Kombination mit der Kyrnos-Lenkung verbaute Sauer noch ein längenverstellbares Federbein, um damit den Nachlauf variieren zu können. Eine Schwingengabel als Alternative lehnt Sauer auf Basis des Kawasaki-Chassis ab.

Im Heck der ZZR 1400 kommt deren Federbein weiter zum Einsatz, allerdings mit komplett überarbeiteter Abstimmung. Dazu gehört eine härtere Feder ebenso wie eine spezielle, um etwa 60 Prozent straffere Dämpfer-Charakteristik. Diese lässt Müller von einem Spezialbetrieb anpassen. „Das ist billiger als ein komplett neues Federbein", gibt Peter Sauer zu bedenken. Allein eine straffere Feder hätte gerade bei einem derart leistungsstarken Gespann nicht ausgereicht, um auch bei hohen Geschwindigkeiten eine satte Straßenlage ohne Aufschaukeln des Hecks zu gewähren.

Ebenfalls stützt sich die Schräglenker-Langschwinge für das Seitenrad über ein Bilstein-Dämpferelement ab. Dessen Federvorspannung lässt sich per Handrad um 20 mm vom Fahrersitz aus verstellen. Dabei beträgt die Übersetzung eins zu eins, sodass man am Justierrad erkennen kann, wie weit die Feder vorgespannt ist. Zur Bremsanlage gehören vorne zwei Zangen von der Yamaha XJ 900 S. Im Heck stockt Sauer die Bremse mit einem zusätzlichen ZZR-Sattel auf, am Seitenwagen kommen zwei Grimeca-Zangen zum Einsatz. Diese Bestückung erlaubt zwei vollwertige Doppel-Integralsysteme.

Schon die üppig bemessenen Fahrwerkdaten lassen guten Geradeauslauf und satte Kurvenlage erwarten. Dazu kommt das Gewicht des geräumigen Wing Super Sport. Und in der Tat weckt diese Kombination ab dem ersten Kilometer Vertrauen. Schnell hat man sich an das Leistungspotenzial gewöhnt und muss auf Stadt- und Landstraßen häufiger ein Auge auf den Tacho werfen, um die Tempolimits zu beachten. Die Federung wirkt straff, bietet dabei aber den für einen Tourensportler zu erwartenden Komfort. Bei schneller Fahrt erweist sich die Neuabstimmung der Heckdämpfung als segensreich, denn auch unter hoher Belastung



Montagefreundlich: Mehrteiliger Hilfsrahmen mit Verschraubungen

Vollverkleidung total: Lackierte Blenden integrieren die Vorderradführung harmonisch in dasGesamtkunstwerk

in Rechtskurven unterbleibt das „Pumpen", das mit unterdämpften Federbeinen dann zwangsläufig auftritt.

Wie sich die ZZR mit der MSA-Lenkung schlägt, können wir nach unseren Erfahrungen mit der BMW S 1000 RR (siehe M-G Nr. 136) nur vermuten. Ein Rückschritt gegenüber dem Sauer-Kyrnos-Arrangement ist demnach gewiss nicht zu erwarten. Bleibt zu ergänzen, dass die Bremsen fulminante Verzögerung bei untadeliger Spurtreue bieten. Eine Fadingtendenz ließ sich auch bei provokanter Beanspruchung nicht feststellen.

Wie sich die ZZR gegen Hayabusa und K 1300 S schlägt, kann nur ein direkter Vergleich mit identisch aufgebauten Probanden erhellen. Doch ist die Frage ohnehin eher akademischer Natur. Denn 190 PS machen allemal genug Dampf, um dieses Gespann selbst mit den erlaubten 345 Kilo Zuladung zügig zu bewegen. Wichtiger scheint die Fahrbarkeit. Der insgesamt sehr kultiviert laufende Reihenvierer hängt in allen Drehzahlbereichen gut kontrollierbar am Gas und lässt sich von der „gefühlten Leistungsentfaltung" her eher in Nähe der Honda CBR 1100 XX als der Hayabusa einordnen. Allerdings spielt dabei auch die Endübersetzung eine Rolle. Mit dem 15-zölligen Hinterreifen fungiert der sechste Gang primär als „Overdrive". Zum problemlosen Anfahren ohne Strapazieren der Kupplung passt die erste Schaltstufe dennoch.

Im Tourenmodus begnügt sich der 1400er mit zehn bis elf Litern, bei schneller Autobahnfahrt muss die Kraftstoffeinspritzung allerdings 14 Liter aufbereiten. Für die 2012er ZZR verspricht Kawasaki bis zu 20 Prozent weniger Verbrauch. Außerdem hat der im Hubraum erstarkte Motor spürbar an Leistung zugelegt und dürfte damit nun eine vollwertige Alternative zur Hayabusa sein.

Bleibt anzumerken, dass die Familie Creutzfeldt als Besitzer unseres Testgespannes bereits über 70.000 Kilometer absolviert hat. Eine ihrer Reisen führte sogar ins nordrussische Murmansk. Abgesehen von Plattfüßen gab es unterwegs keine nennenswerten Probleme. Womit Zugmaschine und Umbau ihre Tourentauglichkeit nachdrücklich unter Beweis gestellt haben... ■

Axel Königsbeck
ak@motorrad-gespanne.de

Müller-Kawasaki ZZR 1400 Wing

Motor:
Flüssiggekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor,
Hubraum ..... 1352 cm³,
Leistung 140 kW (190 PS) bei 9500/min,
max. Drehmoment 154 Nm bei 7500/min,
Lichtmaschine ..... 490 Watt,
Batterie ..... 12 V/14 Ah,
Sechsgang-Getriebe, O-Ring-Kette, Elektrostarter

Fahrwerk:
Verstärktes Leichtmetall-Monocoque, vorne Längslenker mit Bilstein-Federbein, gestängebetätigte Achsschenkellenkung, hinten LM-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein original mit härterer Feder, Federwege 80/120 mm

Bremsen:
Zwei Zweikolben-Schwimmsättel mit 320 mm Bremsscheibe vorn, zwei Zweikolben-Sättel mit 250-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v./h./S., Pedal v./h./S.

Bereifung:
Vorn: ..... 175/60 R 14 auf PLS-Aluverbundrad
Hinten:195/55 R 15 auf Sauer-Scheibenverbundrad

Beiwagen:
Karosserie: ..... Wing Super Sport
Fahrwerk: ..... Vierkant-Stahlrohrrahmen,
..... Fünfpunktanschluss
Radführung: ..... Schräglenker-Langschwinge
Bereifung:..... 165/65 R 13 auf PLS-Aluverbundrad
Federbein: .. Bilstein mit externer Federverstellung
Federweg: ..... 60 mm
Scheibenbremse:. 207 mm, zwei Zweikolbensättel
Sitzbreite: ..... 80 cm
Fußraumlänge: ..... 130 cm
Heckraumvolumen: ..... ca. 200 l

Abmessungen Gespann:
Radstand: ..... 1860 mm
Spurbreite: ..... 1410 mm
Vorlauf: ..... 470 mm
Vorspur: ..... 26 mm
Nachlauf VR: ..... 35 mm
Wendekreis rechts (Mitte HR): ..... 7,74 m
Wendekreis links (Mitte SR): ..... 9,70 m

Gewichte:
Leergewicht vollgetankt: ..... 415 kg
Zul. Gesamtgewicht: ..... 760 kg

Tankinhalt: ..... 22 l + Seitenwagentank 20 Liter
Mittlerer Kraftstoffverbrauch:ca. 11 l/100km Super

Höchstgeschwindigkeit: ..... ca. 220 km/h

Preise:Komplettumbau 24.394 Euro, motorradseitiger Umbau mit MSA-Lenkung 13.396 Euro, Wing Super Sport mit Doppelbremse 10.998 Euro.

Hersteller: Müller, Elleröher Weg 2-4, 24398 Brodersby, Tel. 04644/893, www.mueller-gespanne.de