

## Service

Tune-up Suzuki GSX-R 1000 K5 (Teil 2)

# RASTAMAN & CO.

Fühl den Rhythmus der Straße, spür den harten Beat des Racetracks – um beim Tanz mit der Kilo-Gixxer zu Top-Form aufzulaufen, bedarf es mehr als nackter Power. Diese Teile machen die GSX-R 1000 K5 zur perfekten Partnerin.

■ **TEXT:** SASCHA ZDRAHAL  
■ **FOTOS:** HERSTELLER (1),  
KÜNSTLE (2), MPS STUDIO  
(13), ZDRAHAL (23)

# LENKUNGSDÄMPFER



## SUZUKI SERIE

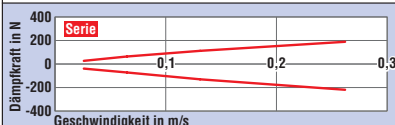
**Kontakt:** Suzuki-Vertragshändler, [www.suzuki.de](http://www.suzuki.de)

**Preis:** 355 Euro

**Montage:** ★★★★★

**Einstellbereich:** entfällt

**Handhabung:** entfällt



### FAZIT

Ohne Justiermöglichkeiten und verschiebbare Schellen ist das Serienteil in puncto Montage und Handhabung das einfachste Paket im Testfeld. Wer jedoch eine andere, einstellbare Dämpfung möchte, muss umrüsten.



## BITUBO

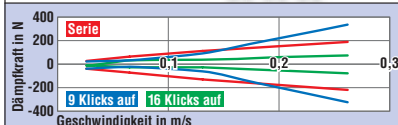
**Kontakt:** Alpha Technik, 83071 Stephanskirchen, Tel. 0 80 36/30 07-20, [www.alphatechnik.de](http://www.alphatechnik.de)

**Preis:** inkl. Anbau-Kit (TÜV in Vorbereitung) 399 Euro

**Montage:** ★★★★★

**Einstellbereich:** ★★★★★

**Handhabung:** ★★★★★



### FAZIT

Zwei Passstifte (3 mm) sichern den Halter auf der Gabelbrücke gegen Verdrehen. Dazu muss man die Gabelbrücke anbohren. Bei vollem Lenkeinschlag nach rechts drückt dann dieser Halter etwas gegen den Tank.



## LSL TITAN

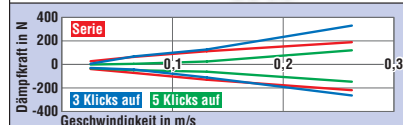
**Kontakt:** LSL Motorradtechnik GmbH, 47809 Krefeld-Oppeum, Tel. 0 21 51/555 90, [www.lsl-motorradtechnik.de](http://www.lsl-motorradtechnik.de)

**Preis:** inkl. Anbau-Kit u. Teilegutachten 175 Euro

**Montage:** ★★★★★

**Einstellbereich:** ★★★★★

**Handhabung:** ★★★★★



### FAZIT

Einfache Montage. Der weite Einstellbereich unterteilt sich jedoch in nur 6 Klicks, was in der Praxis nicht immer die optimale Dämpfung bietet. Auch ist das kleine Einstellrad etwas schwergängig.



## ÖHLINS ÖHSD181

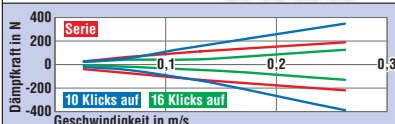
**Kontakt:** Zupin Moto-Sport, 83301 Traunreut, Tel. 0 86 69/8 48-0, [www.zupin.de](http://www.zupin.de)

**Preis:** inkl. Anbau-Kit u. Teilegutachten 569 Euro

**Montage:** ★★★★★

**Einstellbereich:** ★★★★★

**Handhabung:** ★★★★★



### FAZIT

Der Anbau ist geringfügig aufwendiger. Gut gelöst: Öhlins klemmt den Dämpfer am Überströmrrohr, nicht am empfindlichen Zylinder. Präzise, leichtgängige Rastung, Teilung und Einstellbereich praxisgerecht.



## WILBERS

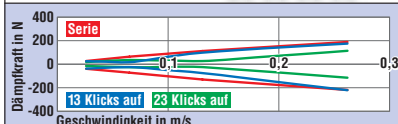
**Kontakt:** Wilbers Products GmbH, 48527 Nordhorn, Tel. 0 59 21/60 57, [www.wilbers.de](http://www.wilbers.de)

**Preis:** inkl. Anbau-Kit u. ABE 428 Euro

**Montage:** ★★★★★

**Einstellbereich:** ★★★★★

**Handhabung:** ★★★★★



### FAZIT

Der Anbau ist etwas fummelig, wirft aber keine Fragen auf. Das angenehm griffige und leichtgängige Einstellrad ist auch mit Handschuhen gut bedienbar. Feinstufiger Einstellbereich ideal für eine exakte Justierung.



## WP SUSPENSION

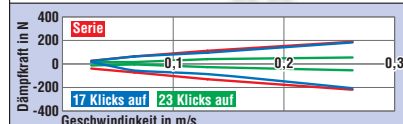
**Kontakt:** KRT Racing GmbH, 93073 Neutraubling, Tel. 0 94 01/52 12-25, [www.wp-germany.com](http://www.wp-germany.com)

**Preis:** inkl. Anbau-Kit u. ABE 249 Euro

**Montage:** ★★★★★

**Einstellbereich:** ★★★★★

**Handhabung:** ★★★★★



### FAZIT

Die Montage ist problemlos. Der weit gespreizte Dämpfungsbereich verteilt sich auf insgesamt 36 Klicks, so dass er sich gut nutzen lässt. Leider ist das gut zugängliche Einstellrad sehr schwergängig.

Manchmal ist es beim Motorradfahren wie im richtigen Leben: Schon kleine Dinge können gewaltig nerven. Mag die Suzuki GSX-R 1000, Modell 2005 (K5) ein noch so großartiges Sport-Bike sein, manchmal passt einfach irgendwas nicht zum eigenen Style, zur eigenen Statur oder der bevorzugten Gangart. Dann ist es höchste Zeit für wirkungsvolle Änderungen – PS hilft dabei.

Zum Beispiel bei der Wahl eines neuen, einstellbaren **Lenkungsämpfers**. Das

Serien-Teil hat weder Charme noch Justiermöglichkeiten. Abhilfe bieten sechs Kandidaten, die entweder elegant und sturzgeschützt unter der unteren Gabelbrücke oder griffgünstig zum Nachjustieren während der Testfahrt zwischen Tank und Cockpit sitzen. Beim Montieren gab es auch schon die erste Überraschung, denn die Halterung des Bitubo-Beruhigungsmittels drückt bei ganz nach rechts eingeschlagenem Lenker leicht gegen den Tank. Das darf nicht sein. Die übrigen



Power satt gab's beim größten Auspufftest aller Zeiten in PS: Tune-up, Teil 1, in Heft 3/06.

**TUNE-UP**  
SCHNELLER-HÄRTER-LAUTER



# VERKLEIDUNGSSCHEIBEN



## SUZUKI SERIE

■ **Kontakt:** Suzuki-Vertragshändler, [www.suzuki.de](http://www.suzuki.de)

■ **Preis:** 135 Euro

■ **Höhe\*:** 0 mm

■ **Montage:** ★☆☆☆☆

■ **Windschutz:** ★☆☆☆☆

### ★ FAZIT ★

Ab etwa 130 km/h ist am gesamten Oberkörper und am Kopf ein deutlicher Winddruck spürbar. Ab Tacho 220 wird es selbst in leicht geduckter Haltung schon nach einer Minute echt anstrengend. Die Hals- und Nackenmuskulatur leisten Schwerstarbeit. Bei diesem Tempo praktisch kein verwertbarer Windschutz. Wenn sinnvolles Zubehör gefragt ist, dann sollte man hier ansetzen. Es gibt spürbare Fortschritte für wenig Geld.



## ERMAX AEROMAX

■ **Kontakt:** Fechter Drive Motorsport GmbH, 73231 Weilheim/Teck, Tel. 0 70 23/95 23-0, [www.fechter.de](http://www.fechter.de)

■ **Preis:** 99 Euro

■ **Höhe\*:** 25 mm

■ **Montage:** ★☆☆☆☆

■ **Windschutz:** ★★★★★

### ★ FAZIT ★

Selbst in normaler (sport-typischer) Haltung bei Tacho 270 ist nur ein sehr geringer Rest-Winddruck am Helm spürbar, was in der Tat verblüfft – die Nackenmuskeln freuen sich. Exzellenter Windschutz ohne störende Geräusche. Auch über längere Zeit hinweg sind Geschwindigkeiten um 200 km/h problemlos möglich. Vermutlich begünstigen die beiden Schlitze in der Scheibe die Druckverhältnisse maßgeblich positiv.



## MRA RACING

■ **Kontakt:** MRA-Klement GmbH, 79331 Teningen-Nimburg, Tel. 0 76 63/93 89-0, [www.mra.de](http://www.mra.de)

■ **Preis:** 86 Euro

■ **Höhe\*:** 30 mm

■ **Montage:** ★★☆☆☆

■ **Windschutz:** ★★★★★

### ★ FAZIT ★

Leichte Montage durch Aussparungen für die Blinkerkabel, daher kein Lösen der Stecker hinter dem Kombiinstrument nötig. Den Helmbereich entlastet diese Scheibe ordentlich, bei hohem Tempo sind jedoch im Schulter- und Oberarmbereich Verwirbelungen und Druckschwankungen spürbar. Der Windschutz ist um einiges besser als bei der Serie, wird aber mit unangenehmem Wummern erkauft. Lauteste Scheibe.



## MRA SPOILER

■ **Kontakt:** MRA-Klement GmbH, 79331 Teningen-Nimburg, Tel. 0 76 63/93 89-0, [www.mra.de](http://www.mra.de)

■ **Preis:** 76 Euro

■ **Höhe\*:** 10 mm

■ **Montage:** ★★☆☆☆

■ **Windschutz:** ★★★★★

### ★ FAZIT ★

Leichte Montage durch U-förmige Aussparungen für die Blinkerkabel (siehe MRA Racing-Scheibe). Der ausgeprägte Spoiler soll den Luftstrom über den Fahrer leiten. In der Praxis ist der Windschutz bei normaler Haltung sehr gut, und weder im Helm- noch im Schulterbereich stören Verwirbelungen. Auch an den Oberarmen ist der Schutz dieser recht günstigen Scheibe besser als zum Beispiel bei der MRA-Racing-Scheibe.



## PUIG RACING

■ **Kontakt:** Götz GmbH, 72406 Bisingen, Tel. 0 74 76/9 33-130, [www.goetz-motorsport.de](http://www.goetz-motorsport.de)

■ **Preis:** 70 Euro

■ **Höhe\*:** 5 mm

■ **Montage:** ★☆☆☆☆

■ **Windschutz:** ★★★★★

### ★ FAZIT ★

Guter Windschutz ohne nervige Turbulenzen, Geräusche und Druckschwankungen in allen Geschwindigkeitsbereichen. Tacho 220 ist damit auch für Nicht-Bodybuilder über einen längeren Zeitraum problemlos möglich. Auch der Bereich der Oberarme wird spürbar entlastet. Insgesamt eine unauffällige, passgenaue Scheibe mit soliden aerodynamischen Qualitäten. Damit ist diese Scheibe der PS-Tipp für Sparfische.



## POWER BRONCE RACING

■ **Kontakt:** Team Metisse GmbH, 71549 Auenwald-Hohnweiler, Tel. 0 71 91/30 20 30, [www.metisse.de](http://www.metisse.de)

■ **Preis:** 149 Euro

■ **Höhe\*:** 15 mm

■ **Montage:** ★☆☆☆☆

■ **Windschutz:** ★★★★★

### ★ FAZIT ★

Die schicke, halbverspiegelte Scheibe gewinnt den Beauty-Contest, hinterlässt jedoch ein zwiespältiges Bild: Kopf und Nacken sind gut vor dem Fahrtwind geschützt. An Schultern und den Oberarmen des PS-Testers zerrten die Elemente jedoch weitgehend ungemildert. Das kostet auf langen Etappen Kraft. Dennoch ist Dauertempo 220 mit entsprechendem Einsatz möglich, da der Nacken spürbar entlastet wird.

\*Höhe des höchsten Punktes im Vergleich zur Serienscheibe

**TUNE-UP**  
SCHNELLER-HÄRTER-LAUTER

**Geringer Aufwand – große Wirkung: Eine neue Verkleidungsscheibe bringt enorme Vorteile.**

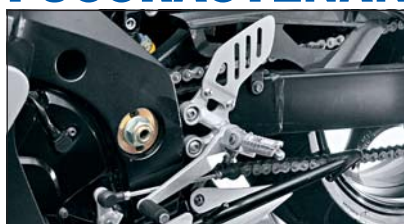
Kandidaten meisterten diese Prüfung unspektakulär.

Nächster Test: die Handhabung. Gelingt das Einstellen ohne Werkzeug? Ist ein Nachjustieren während der Fahrt möglich? Erleichtert eine Rastung das Reproduzieren der gefahrenen Einstellung? Für akzeptable Einstellkräfte und deutlichen Abstand zwischen den Klicks gab es einen weiteren Punkt. Leider lässt sich die eingestellte Dämpfung bei keinem Hersteller z. B. auf einer Skala prüfen. Vor allem,



Diese Änderung (Pfeil) erleichtert die Montage deutlich – gibt's bei MRA ab Werk.

# FUSSRASTENANLAGEN SERIE BIS HH-RACETECH

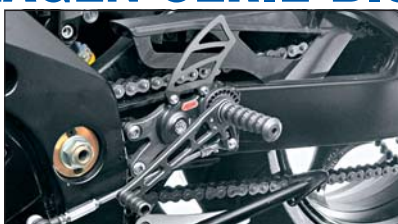


## SUZUKI SERIE

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <b>Kontakt:</b>             | Suzuki-Vertragshändler,<br>www.suzuki.de |
| <b>Material/Oberfläche:</b> | Alu-Druckguss/Alu natur                  |
| <b>Gewicht:</b>             | inkl. Schubstange u. Fersenschutz 850 g  |
| <b>TÜV:</b>                 | ABE                                      |
| <b>Position:</b>            | nicht einstellbar                        |
| <b>Preis:</b>               | 620 Euro                                 |
| <b>Gewicht:</b>             | ★★★★★                                    |
| <b>Montage:</b>             | ★★★★☆                                    |
| <b>Variabilität:</b>        | ☆☆☆☆☆                                    |

### ★FAZIT★

Die unspektakuläre Serien-Anlage bietet eine solide Verarbeitungsqualität mit klappbaren Rasten und starren Schalt- und Bremspedalen. Die etwas lieblose Optik wird zwar kaum jemanden zu Begeisterungstürmen hinreißen, doch das konkurrenzlose Gewicht ist für Leichtbau-Freaks ein unschlagbares Argument. Wer sich jedoch mit der Standard-Rastenposition und der daraus resultierenden Sitzposition nicht anfreunden kann, dem bleibt nur der Griff ins Zubehöregal, denn die Suzuki-Fußauflagen lassen sich nicht variieren.



## ABM

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>Kontakt:</b>             | ABM hightech for fun GmbH,<br>79206 Breisach, Tel. 0 76 67/94 46-0, www.ab-m.de |
| <b>Material/Oberfläche:</b> | Alu gefräst/eloxiert  |
| <b>Gewicht:</b>             | inkl. Schubstange u. Fersenschutz 1017 g  |
| <b>TÜV:</b>                 | Teilegutachten  |
| <b>Position*:</b>           | 40–60 mm zurück/45 mm höher   |
| <b>Preis:</b>               | 394 Euro  |
| <b>Gewicht:</b>             | ★★★★☆   |
| <b>Montage:</b>             | ★★★★☆   |
| <b>Variabilität:</b>        | ★★★★☆   |

### ★FAZIT★

Mit ihrer extrem ausgelegten Position – sehr hoch und stark zurückversetzt – ist diese Rastenanlage nur für kleinere Fahrer mit echtem Sportanspruch zu empfehlen. Die beiden Hebel sind in teflonbeschichteten Buchsen gelagert. Leider fehlt hier die Abdichtung zum Schutz vor eindringendem Schmutz. ABM verzichtet auf eine Höhenjustierung der starren Rasten, das Anpassen von Brems- und Schaltpedal um je 15 mm horizontal ist hingegen möglich. Den Serien-Bremslichtschalter ersetzt ein mitgeliefertes Hydraulikteil.



## BKG

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <b>Kontakt:</b>             | Klaus Bongartz GmbH, 41366 Schwalmtal,<br>Tel. 0 21 63/94 79 20, www.bkg-motorradzubehoer.de |
| <b>Material/Oberfläche:</b> | Alu gefräst/eloxiert   |
| <b>Gewicht:</b>             | inkl. Schubstange u. Fersenschutz 1008 g   |
| <b>TÜV:</b>                 | Teilegutachten   |
| <b>Pos.*:</b>               | 10–25 mm zurück/10 mm tiefer bis 5 mm höher  |
| <b>Preis:</b>               | 549 Euro   |
| <b>Gewicht:</b>             | ★★★★☆  |
| <b>Montage:</b>             | ★★★★☆  |
| <b>Variabilität:</b>        | ★★★★☆  |

### ★FAZIT★

Die BKG-Anlage punktet durch praxiserichte Details wie der Lagerung in gedichteten Nadellagern und Sollbruchstellen an den Rasten. Pfiffig: Das glattflächige Design mit nur wenigen Durchbrüchen ist leicht zu pflegen, dennoch sind die Rasten nicht allzu schwer. Der Einstellbereich ist zwar nicht überragend weit, doch alle relevanten Elemente lassen sich individuell justieren, die Ausleger gibt es in vier Längen. Auch die Schaltübersetzung ist einstellbar. Ein Hydraulikschalter ersetzt den Serien-Bremslichtschalter.



## GILLES TOOLING S 06

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>Kontakt:</b>             | Gilles Tooling GmbH, L-6868 Wecker,<br>Tel. 0 03 52/26 78 93-1, www.gillestooling.com |
| <b>Material/Oberfläche:</b> | Alu gefräst/eloxiert, Carbon  |
| <b>Gewicht:</b>             | inkl. Schubstange u. Fersenschutz 940 g   |
| <b>TÜV:</b>                 | Teilegutachten  |
| <b>Pos.*:</b>               | 20–50 mm zurück/5 mm tiefer bis 30 mm höher   |
| <b>Preis:</b>               | 409 Euro  |
| <b>Gewicht:</b>             | ★★★★☆   |
| <b>Montage:</b>             | ★★★★☆   |
| <b>Variabilität:</b>        | ★★★★☆   |

### ★FAZIT★

Die sauber verarbeitete Anlage bietet nicht nur was fürs Auge (Carbon-Fersenschutz), sondern überzeugt auch mit einem praxisgerechten Einstellbereich und geringem Gewicht. Zusätzlich lassen sich das Schalt- und das Bremspedal in Längsrichtung in drei Positionen montieren. Die Hebel drehen sich auf je zwei Kugellagern, und der Serien-Bremslichtschalter wird weiterverwendet. Schalt- und Bremspedal sowie die Rasten selbst sind starr. Beim Übersetzungsverhältnis der Schaltmechanik sehen drei Varianten zur Auswahl.

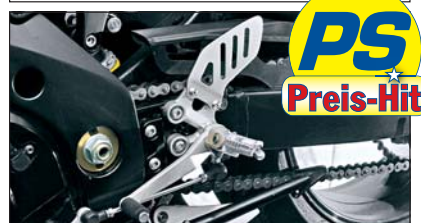


## HH-RACETECH

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <b>Kontakt:</b>             | HH-Racetech; 72108 Rottenburg<br>Tel. 0 74 72/28 17 06, www.hh-racetech.de |
| <b>Material/Oberfläche:</b> | Alu gefräst/eloxiert   |
| <b>Gewicht:</b>             | inkl. Schubstange u. Fersenschutz 975 g                                    |
| <b>TÜV:</b>                 | Teilegutachten   |
| <b>Position*:</b>           | 10–25 mm zurück/0–30 mm höher  |
| <b>Preis:</b>               | 510 Euro   |
| <b>Gewicht:</b>             | ★★★★☆  |
| <b>Montage:</b>             | ★★★★☆  |
| <b>Variabilität:</b>        | ★★★★☆  |

### ★FAZIT★

Design follows function – die robusten und sauber verarbeiteten Rasten versprühen den nüchternen Charme von professionellem Werkzeug. Geradlinig, nicht verspielt und mit praxiserichten Details versehen (klappbares Brems- u. Schaltpedal) überzeugen sie auch mit der Hebellagerung in je zwei gedichteten Kugellagern. Die Form lehnt sich übrigens an HRC-Werkteile an und ist aufwendig gefräst. Die Rasten selbst sind starr; dass man den Serien-Bremslichtschalter weiterverwenden kann, erleichtert die Montage.



## HH-RACETECH ADAPTER

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>Kontakt:</b>             | HH-Racetech; 72108 Rottenburg,<br>Tel. 0 74 72/28 17 06, www.hh-racetech.de |
| <b>Material/Oberfläche:</b> | Alu gefräst/eloxiert  |
| <b>Gewicht:</b>             | inkl. Schubstange u. Serienrasten 1080 g                                    |
| <b>TÜV:</b>                 | ohne  |
| <b>Pos.*:</b>               | 25–50 mm zurück/15 mm tiefer bis 20 mm höher                                |
| <b>Preis:</b>               | 83 Euro inkl. Schubstange   |
| <b>Gewicht:</b>             | ★★★☆☆   |
| <b>Montage:</b>             | ★★★★☆   |
| <b>Variabilität:</b>        | ★★★★☆   |

### ★FAZIT★

Konkurrenzlos günstig bei piekfeyner Verarbeitung: Wer sich mit der Optik der Suzuki-Serienrasten arrangieren kann und lediglich mehr Einstellmöglichkeiten der Fußposition sucht, wird hier bestens bedient. Durch das Zurückverlegen der Rasten ist zwar eine neue Schaltstange nötig, doch die liegt zum Glück gleich bei. Das Gesamtgewicht der Adapterplatten inklusive der Serienrasten bleibt immer noch in einem akzeptablen Rahmen – prima. Leider gibt es für diese preiswerte Variante kein TÜV-Gutachten.

\*relativ zu den Serienrasten



## FUSSRASTENANLAGEN LSL BIS RIZOMA



### LSL 2SLIDE

■ **Kontakt:** LSL Motorradtechnik GmbH, 47809 Krefeld-  
Oppum, Tel. 02151/55590, [www.lsl-motorradtechnik.de](http://www.lsl-motorradtechnik.de)

■ **Material/Oberfläche:** Alu gefräst/eloxiert

■ **Gewicht:** inkl. Schubstange u. Fersenschutz 1075 g

■ **TÜV:** Teilegutachten

■ **Position\*:** 10–40 mm zurück/10–35 mm höher

■ **Preis:** 419 Euro

■ **Gewicht:** ★☆☆☆☆

■ **Montage:** ★★☆☆☆

■ **Variabilität:** ★★★★★

#### ★FAZIT★

Die LSL-Anlage wird in alle Einzelteile zerlegt, quasi als Bausatz geliefert – nur Puzzle-Fans freut das. Dazu nervte der sehr umständliche Anbau mit unzähligen Distanzscheiben und Kleinteilen. Die beiden Hebel sind in teflonbeschichteten Büchsen gelagert. Leider wurde hier auf eine Abdichtung verzichtet. Die Rasten und Pedale sind nicht klappbar, die Länge des Schalthebels vielfach variabel. Die Rastenposition orientiert sich klar an den Wünschen der Sportfahrer. Ein hydraulischer Bremslichtschalter ersetzt das Serienteil.



### LUCAS EVOLUTION

■ **Kontakt:** TRW KFZ-Ausrüstung GmbH, 56566 Neu-  
wied, Tel. 02631/9120, [www.lucas-bikersworld.com](http://www.lucas-bikersworld.com)

■ **Material/Oberfläche:** Alu gefräst/Alu natur

■ **Gewicht:** inkl. Schubstange u. Fersenschutz 990 g

■ **TÜV:** Teilegutachten

■ **Position\*:** 30–60 mm zurück/5–30 mm höher

■ **Preis:** 318 Euro

■ **Gewicht:** ★★★★★

■ **Montage:** ★★★★★

■ **Variabilität:** ★★★★★

#### ★FAZIT★

Mit der unbehandelten und damit korrosionsanfälligen Alu-Oberfläche zielen die günstigen Lucas-Rasten mehr auf die Pragmatiker denn auf die Ästheten. Die Hebel sind in einfachen, jedoch nach außen abgedichteten Messingbuchsen gelagert. Schalt- und Bremspedal lassen sich je nach Belieben in drei beziehungsweise zwei Positionen am Hebel verschrauben. Das Übersetzungsverhältnis der Schaltmechanik ist ebenfalls variabel. Ein in die Bremshydraulik integrierter Bremslichtschalter macht die Montage etwas komplizierter.



### RIZOMA

■ **Kontakt:** Rizoma Germany, 71638 Ludwigsburg,  
Tel. 07141/6431633, [www.rizoma.com](http://www.rizoma.com)

■ **Material/Oberfläche:** Alu gefräst/eloxiert, Carbon

■ **Gewicht:** inkl. Schubstange u. Fersenschutz 1198 g

■ **TÜV:** ABE

■ **Position\*:** 10–50 mm zurück/10–30 mm höher

■ **Preis:** 429 Euro

■ **Gewicht:** ★★★★★

■ **Montage:** ★★★★★

■ **Variabilität:** ★★★★★

#### ★FAZIT★

Die optisch sehr ansprechende, aber etwas schwere Anlage bietet nicht nur einen großen Einstellbereich der Rasten, sondern es lassen sich auch die Schalt- und Bremspedale auf einer Kreisbahn von 30 mm justieren. Die Pedale selbst sind wie die Rasten starr. Eigenwillig: Als Rückholfeder des Bremshebels dient ein O-Ring, was nach Auskunft des Importeurs auch im Dauereinsatz problemlos funktionieren soll. Weiterverwenden des Serien-Bremslichtschalters erleichtert die Montage. Die Hebel laufen in je zwei Kugellagern.

\*relativ zu den Serienrasten

## SONSTIGES



### STURZ-PADS

Fürs Auge und alle Fälle: LSL (Tel. 0 21 51/5 55 90, [www.lsl-motorradtechnik.de](http://www.lsl-motorradtechnik.de)) bietet clever gefertigte Crash-Pads (50 Euro) in vielen Farben an. Aufwendige Zwischenplatten (75 Euro) sollen dabei die Sturzkkräfte von der Motorverschraubung fernhalten.



### HÖHERLEGUNG

Hochstapler: Team Metisse (Tel. 0 71 91/30 20 30, [www.metisse.de](http://www.metisse.de)) hält für 66 Euro eine Höherlegung mit TÜV feil. Die neuen Zugstreben aus Stahl ersetzen die Serienteile und heben das Heck um 30 mm an.

### SITZBANK

Haftvermittler: Speer Racing (Tel. 0 71 21/95 93 50, [www.speer-racing.com](http://www.speer-racing.com)) baut das Serien-Sitzpolster um. Für 80 Euro (Material und Arbeit) bietet ein eingearbeiteter Schaumkeil beim harten Beschleunigen mehr Halt. Der flachere und zugleich deutlich straffere Kern senkt außerdem die Sitzhöhe etwas ab.



### BREMSKOLBEN

Druckfest: Die Austausch-Bremskolben (ohne TÜV, 102 Euro pro Satz) von HH-Racetech (Tel. 0 74 72/28 17 06, [www.hh-racetech.de](http://www.hh-racetech.de)) aus Edelstahl klemmen auch im Extremeinsatz garantiert nicht.




## GABELEINSÄTZE

wenn das Bike oft unbeaufsichtigt am Straßenrand parkt, wäre das ein durchaus sinnvolles Sicherheits-Feature.

Bei der Bewertung des Einstellbereiches half der Prüfstand der Firma Fahrwerk-Tuning Strassmaier im bayerischen Bruckmühl ([www.strassmaier.de](http://www.strassmaier.de), Tel. 0 80 62/7 99 43). Hier lassen sich unterschiedliche Kolbengeschwindigkeiten (langsameres Lenken oder Lenkerschlagen) am Dämpfer simulieren und die dabei auftretenden Kräfte messen. Die Diagramme zeigen jeweils die bei einer Links- und Rechtsbewegung wirkenden Kräfte in Abhängigkeit der Kolbengeschwindigkeit. Einzelne Dämpfer arbeiten leicht asymmetrisch, jedoch im vernachlässigbaren Bereich. Um vergleichbare Werte zu erhalten, werden zunächst die Kräfte in fast ganz geöffnetem Zustand (grüne Kurven) erfasst. Die zweite Messung (blaue Kurven) liefert Daten eines zur Hälfte zugedrehten Lenkungsdämpfers. Die fast ganz geschlossene Position ist in der Praxis nicht relevant.

Bei der Interpretation der Kurven ist zum einen deren Verlauf interessant. Zum Beispiel steigen die Kräfte am WP- und Wilbers-Dämpfer über den gesamten gemessenen Geschwindigkeitsbereich gleichmäßig an, während andere eine Progression besitzen (LSL, Bitubo). Zum anderen sollte eine im Vergleich zur Serie (rote Kennlinien) weichere Einstellung möglich sein, was alle Exemplare erfüllten. Darüber hinaus bewerteten wir die Unterteilung des gebotenen Einstellbereiches, die beim LSL-Dämpfer mit insgesamt nur 6 Klicks zu grob ausfällt. Ein gutes Beispiel ist etwa der Wilbers-Dämpfer: In der Position „13 Klicks geöffnet“ (jeweils von ganz geschlossener Position aus gezählt) liegt er auf dem Niveau der Serie. Wer mehr Dämpfung wünscht, findet diese in den noch verbleibenden zwölf Stufen in Richtung „geschlossen“. Damit ergibt sich ein fein gestufter, breiter nutzbarer Bereich. Zum Vergleich sind in allen Diagrammen auch die Kennlinien des Seriendämpfers eingezeichnet (rot). Außerdem testeten wir, ob die Lenkung auch mit maximaler Dämpfung noch freigängig ist – Stichwort Sturzgefahr nach Fremdmanipulation. Alle Dämpfer boten in dieser Disziplin die geforderte Sicherheit.


Beim Test der **Verkleidungsscheiben** schickten wir einen 180 cm großen und vor allem vollgasfesten Testfahrer auf die Autobahn. Er kam mit verblüffenden Ergebnissen zurück, denn die Unterschiede zwischen den Zubehörsscheiben und im Vergleich zur Serie sind enorm. Dass es darüber hinaus auch bei der Scheibenmontage echte Unterschiede gab, verwunderte außerdem: Nur bei den MRA-Scheiben erleichtert eine Aussparung zwischen den Befestigungspunkten der Spiegel-Blinker-Kombination (siehe Foto



**ÖHLINS**



**HH-RACETECH**



**WHITE POWER**

■ Wer mit der Performance der Seriengabel nicht zufrieden ist, hat mehrere Möglichkeiten. Zunächst sollte man prüfen, ob die Gabelfedern zum Fahrergewicht und zur Anwendung (Landstraße oder Racetrack) passen und sie bei Bedarf austauschen. In einem nächsten Schritt kann man einen Fahrwerkstuner aufsuchen, der die Hydraulik nach den – möglichst genauen – Wünschen des Kunden modifiziert.

Die dritte Variante: Um das Niveau der Seriengabel ganz nah an das einer guten Zubehörgabel zu hieven, gibt es seit Kurzem eine elegante Lösung quasi aus der Box. WP, Öhlins und der schwäbische Fahrwerkstuner Hubert Hofmann bieten komplette, auf die jeweiligen Fahrzeuge abgestimmte Kartuscheneinsätze an. Diese ersetzen die Serienhydraulik, Stand- und Tauchrohre verwendet man weiter.

Preislich liegt diese Lösung zwischen einem Gabelumbau und einer Komplettgabel. So schlagen die Cartridges von Öhlins mit 1799 Euro zu Buche – inklusive Einbau in die angelieferte Gabel. Infos unter Tel. 0 86 69/84 85 90 und [www.zupin.de](http://www.zupin.de). Hubert Hofmann – HH-Racetech, Tel. 0 74 72/28 17 06, [www.hh-racetech.de](http://www.hh-racetech.de) – liefert die von ihm entwickelten und gefertigten Kartuscheneinsätze mit zwei Federsätzen aus. Es liegt eine CD mit einer detaillierten Montageanleitung bei. Die niederländische Fahrwerksschmiede WP Suspension ([www.krtracing.de](http://www.krtracing.de), 0 94 01/52 12-0) bietet Einsätze für 1699 Euro an.

S. 64 unten) die Montage. Bei allen anderen muss man die Kabel der Blinker ausstecken. Deren Stecker liegen jedoch extrem unzugänglich hinter den Cockpitinstrument versteckt. Tipp: Mit einem elektrischen Fräser samt biegsamer Welle (z. B. Dremel oder Proxxon) lässt sich im halb demontierten Zustand (Kabel nicht getrennt) auch an der Serienscheibe ein Durchbruch für die Kabel fertigen. Dazu braucht man allerdings einen Helfer. Aber so erspart man sich die Demontage des Cockpit-Instrumentes, um die Stecker zu lösen. Auch Nicht-MRA-Scheiben lassen sich so wesentlich leichter montieren.

Beim Beurteilen der **Stoßdämpfer** bewerteten wir zum einen die Justiermöglichkeiten der Dämpferelemente. Je Einstellmöglichkeit – Zugstufe, Druckstufe (High- und Low-speed), Vorspannung, Länge – gab es einen Punkt. Bei der Handhabung zählten Kriterien wie die Zugänglichkeit der Einstellelemente in eingebautem Zustand, ob die Einsteller eine deutliche Rastung besitzen und ob man ohne Werkzeug nach-

justieren kann. Leider fehlte an allen Testexemplaren eine eindeutige Markierung, in welcher Drehrichtung die Dämpfung zu- und in welcher sie abnimmt. Vor allem Gelegenhheits-Racer würden sich über diese Hilfe freuen.

Nicht überbewerten sollte man den von den Federbeinen gebotenen Einstellbereich: In der Praxis wird man keine Extrema benutzen, sondern sich im Verhältnis zur Serie im etwas strafferen

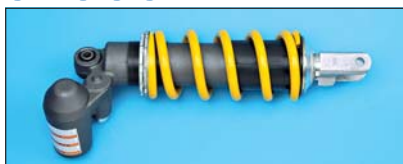


**Mit den richtigen Parts wird die GSX-R 1000 K5 zur idealen Tanzpartnerin.**

**TUNE-UP**  
SCHNELLER-HÄRTER-LAUTER



# STOSSDÄMPFER



## SUZUKI SERIE

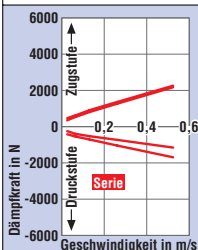
**Kontakt:** Suzuki-Vertragshändler, [www.suzuki.de](http://www.suzuki.de)

**Preis:** 913 Euro

**Justiermöglichkeiten:** ★★★★★☆☆

**Einstellbereich:** ★★★★★☆☆

**Handhabung:** ★★★★★☆☆



### FAZIT

Das Serienteil bietet bereits von Haus aus eine respektable Performance – auch für Renntrainings. Wer jedoch die Feder gegen eine härtere austauscht, stößt mit der insgesamt schwachen Zugstufen-Dämpfung an Grenzen.



## HH-RACETECH

**Kontakt:** HH-Racetech; 72108 Rottenburg, Tel. 074 72/28 17 06, [www.hh-racetech.de](http://www.hh-racetech.de)

**Preis:** inkl. hydr. Federvorspannung 995 Euro

**Justiermöglichkeiten:** ★★★★★☆☆

**Einstellbereich:** entfällt

**Handhabung:** ★★★★★☆☆

### FAZIT

Bei diesem Stoßdämpfer-Kit werden einige wenige Teile des Serienfederbeins weiterverwendet. Alle relevanten Bauteile sowie die gesamte Hydraulik sind jedoch Neuteile, die HH-Racetech eigens anfertigt. Da jedes Federbein einzeln aufgebaut wird, besteht die Möglichkeit, nach einer eingehenden Beratung individuelle Kundenwünsche einfließen zu lassen. Ohne hydraulische Federvorspannung kostet dieses Federbein-Kit mit 795 Euro. Eine Höheneinstellung ist für 110 Euro lieferbar.



## ÖHLINS ÖHSU503

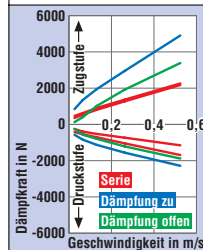
**Kontakt:** Zupin Moto-Sport, 83301 Traunreut, Tel. 086 69/8 48-0, [www.zupin.de](http://www.zupin.de)

**Preis:** inkl. hydr. Federvorspannung u. TÜV 1229 Euro

**Justiermöglichkeiten:** ★★★★★☆☆

**Einstellbereich:** ★★★★★☆☆

**Handhabung:** ★★★★★☆☆



### FAZIT

Alle relevanten Einstellmöglichkeiten, ein riesiger Justierbereich sowie exzellente Verarbeitung – das Öhlins-Federbein bietet alles, was anspruchsvolle Racer brauchen. Und dazu noch mit dem Segen des TÜV.



## WILBERS

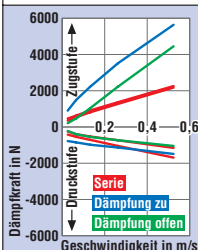
**Kontakt:** Wilbers Products GmbH, 48527 Nordhorn, Tel. 059 21/60 57, [www.wilbers.de](http://www.wilbers.de)

**Preis:** inkl. TÜV u. hydr. Federvorspannung 1058 Euro

**Justiermöglichkeiten:** ★★★★★☆☆

**Einstellbereich:** ★★★★★☆☆

**Handhabung:** ★★★★★☆☆



### FAZIT

Die Zugstufe des Wilbers-Federbeins ist schon in ganz weicher Einstellung (grün) sehr straff abgestimmt. Das könnte leichteren Fahrern mit einer entsprechend weichen Feder unter Umständen Probleme bereiten.



## WP SUSPENSION 4618

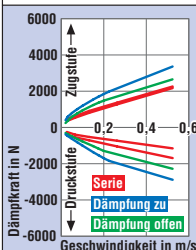
**Kontakt:** KRT Racing GmbH, 93073 Neutraubling, Tel. 094 01/52 12-25, [www.wp-germany.com](http://www.wp-germany.com)

**Preis:** 940 Euro

**Justiermöglichkeiten:** ★★★★★☆☆

**Einstellbereich:** ★★★★★☆☆

**Handhabung:** ★★★★★☆☆



### FAZIT

Ohne TÜV hat das robuste 4618 die Racer im Visier. Der etwas schmalere Einstellbereich konzentriert sich auf den in der Praxis relevanten Bereich. Eine hydraulische Federvorspannung ist für 229 Euro lieferbar.



## WP SUSPENSION 4014

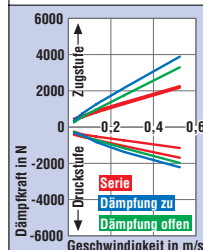
**Kontakt:** KRT Racing GmbH, 93073 Neutraubling, Tel. 094 01/52 12-25, [www.wp-germany.com](http://www.wp-germany.com)

**Preis:** inkl. hydr. Federvorspannung u. ABE 1118 Euro

**Justiermöglichkeiten:** ★★★★★☆☆

**Einstellbereich:** ★★★★★☆☆

**Handhabung:** ★★★★★☆☆



### FAZIT

Das neuentwickelte WP-Federbein sieht nicht nur schick aus, sondern bietet solide, durchaus race-taugliche Performance – trotz seines etwas schmalen Einstellbereiches. Und das alles mit ABE, prima!



Auch die Federbeine testete PS auf dem Prüfstand der Firma Strassmaier. G.M.D. Computrack Motor

Bereich bewegen. Größter Vorteil der Zubehör-Teile ist vor allem eine unter extremen Bedingungen länger konstant bleibende Dämpfung. Den möglichen Einstellbereich ermittelten wir auf dem Prüfstand, indem wir einmal Zug- und Druckstufen-Dämpfung fast ganz zudrehten (blaue Linien) und in einer zweiten Messung die Dämpfung fast ganz öffneten (grüne Linien). Zur Orientierung enthalten die Diagramme rot eingezeichnet die Kraftverläufe des Serienfederbeins.



Den Mega-Auspuff-Test in PS 3/06 verpasst? Heftnachbestellung unter Tel. 07 11/82-24 23.

**TUNE-UP**  
SCHNELLER-HÄRTER-LAUTER