

GO FAST OR GO HOME

Sei schnell oder geh heim – das inoffizielle Motto der Bonneville Speed Week sagt über Landspeed-Rekordevents das Wesentliche bereits aus. Als am Lausitzring nun erstmals eine ähnliche FIM-Veranstaltung steigt, geht PS mit Kawasaki an den Start.

Text: Johannes Müller; Fotos: Horst Rösler

Unnützes Wissen für Fortgeschrittene: Mit Erfindung der Eisenbahn, die es erstmals ermöglichte, 20, 30, dann sogar 40 Kilometer in einer Stunde zurückzulegen, kamen medizinische Bedenken auf, der menschliche Organismus könne solch gottlosen Speed unmöglich verkraften. Schwindelgefühle, Atemnot, epileptische Anfälle wurden als Folge diskutiert. Manch einer, kein Witz, vermutete sogar, dass bei Frauen oberhalb von 50 Stundenkilometern die Gebärmutter fortgeschleudert werden könne.

Ob der Marshall ahnt, was mir gerade durch den Kopf geht, als er per Funk die Startfreigabe erhält und die Fahne senkt? Unwahrscheinlich. Abgesehen davon, dass ich keine Gebärmutter habe, sind Bedenken aber angebracht. Denn was folgt, ist eine Gleichung mit vielen Unbekannten. Die erste: Es herrscht ein ordentlich böiger Wind

an diesem Samstag auf dem Hochgeschwindigkeitsoval am Lausitzring. Die zweite: Was tut die Kawasaki Z H2 „Trackinator“, wenn ich zum ersten Mal wirklich den Hahn spanne? Auch in der herrscht ein ordentlich böiger Wind, man munkelt von etwa 270 Kompressor-Pferden. Kawa-Haustuner Dieter Brise legt sich da nicht so fest. Nur das die Traktionskontrolle damit heillos überfordert ist und deshalb kategorisch aus bleibt, ist vorher klar. Wie wird es sein, eine Steilwand im Zorn zu befahren? Hole ich Ruhm, Ehre und Rekord für das Sportmotorrad-Magazin? Wie sehr muss man bremsen, um nicht nach der fliegenden Viertelmeile aus der Wand hinaus in die Lausitz zu schanzen? Und dann wartet ja noch ein Endboss namens Kawasaki Ninja H2R mit 326 PS. Zu erwarten sind daher mehr als 40 oder gar 50 km/h. Mir bleibt nur eine Konstante: Gas ist rechts.



Short Distance with Flying Start, Division A Non-Streamlined, Internal Combustion, Forced Induction 1000cc: Kawasaki Z H2 Trackinator



Short Distance with Flying Start, Division B Partially Streamlined, Internal Combustion, Forced Induction 1000cc: Kawasaki Ninja H2R

World Speed Trials

Rückblende. „Wir machen eine Hochgeschwindigkeits-Rekordveranstaltung am Lausitzring – die einzige in Europa. Ganz offiziell, unter dem Weltverband FIM, neue Landspeed-Disziplin. Wie Bonneville, nur kürzer und ohne Salz. Besser geeignet für Motorräder. PS muss mitmachen!“ Ruedi Steck, der Mann am anderen Ende, ist ein typischer Schweizer Macher. Ein Speed-Freak vor dem Herrn, wie sie sonst eben auf den Salt Flats anzutreffen sind oder sonst wo, wo man bis zum Horizont Vollgas geben kann. Bei solchen Anrufen darf man nicht zögern. „PS macht mit!“

„Kawasaki macht auch mit!“ Kawa-Presse-sprecher Andi Seiler ist auch angefixt, sagt die zum Glemseck-Sprint aufgebaute „Trackinator“-Z-H2 sofort zu. Und schafft es etwas später tatsächlich, der Zentrale eine der wirklich seltenen

Ninja H2R abzurufen...was für eine Legende! Meine Fallhöhe ist damit aber auch nicht kleiner geworden. Egal, wie es ausgeht: Aufs Material werde ich es nicht schieben können. Also flugs Lizenzen gelöst – kein Witz übrigens, der Weltverband schickt dich ganz normal zum Anti-Doping-Seminar – und ab in die Lausitz.

Stewards im Regen

Donnerstag, technische Abnahme und Streckenbegehung. Acht weitere Teams trudeln peu à peu mit teils seriennahen Maschinen, teils wilden Gerätschaften ein. An manch einer rieselt noch das Salz. Wie es scheint, ist das Landspeed-Ding im Wesentlichen eine Schweizer Sache, und generell geht es auffällig locker zu im Fahrerlager. Ellbogen-Mentalität? Nicht bei diesen ersten „World Speed Trials“, die ein wenig auch Experi-

**Streckenbegehung:
Die Steilwand ist
tatsächlich viel
steiler als auf dem
Foto. Man gewöhnt
sich aber daran**

ment sind. Man ist da, um eine gute Zeit zu genießen und um schnell Motorrad zu fahren. Sind das Equipment und die Maschinen ordnungsgemäß durchgecheckt und Letztere gegen Manipulationsversuche verplombt, dann gibt es den heiß begehrten „Scrutinized“-Sticker. Du spürst, dass manch teurer Bonneville-Traum an der technischen Abnahme zu scheitern drohte. Das Reglement ist hundert Seiten lang und komplex – wir treten mit den beiden Kompressormaschinen als Einzige in der Typklasse „Verbrenner bis 1000 Kubik, aufgeladen, Fremdzündung“ an –, in Abgrenzung zu Diesel, Elektro, Solar und „Andere“. Vehikel, die bei der Speed Week ganz normal an den Start gehen. Damit die Z H2 aber als „unverkleidet“ in die Division A kommt – sonst wäre sie mit der H2R in der Division B, „Partially Streamlined“ –, muss reichlich Verkleidung weg. Merke: Ein Naked Bike im Sinne des Herstellers ist noch lange nicht „unverkleidet“ im Sinne der FIM. In der nun folgenden Streckenbegehung wird zum ersten Mal spürbar, dass das Land-speed-Rekordfahren eine minutiös durchorchestrierte Angelegenheit ist. Und so geht die „Flying Quarter Mile“ am Lausitzring-Hochgeschwindigkeitsoval: Einfahren, Rekordversuch beim Marshall anmelden, Streckenfreigabe der Race Control abwarten – falls die zu starken Wind feststellt, heißt es geduldig sein. Dann zum stehenden Start beim nächsten Marshallposten, finales „Go“ erhalten. Nun Speed aufbauen, dabei unter keinen Umständen die mittlere Fahrspur verlassen, sonst wird aus Sicherheitsgrün-

den disqualifiziert. Schließlich mit möglichst viel Karacho aus der Steilwand kommen, die Gerade runter tapfer durchladen bis durch den Viertelmeile-Messbereich, ausrollen. Bedeutet die festgestellte Geschwindigkeit einen Rekord, muss dieser innerhalb von zwei Stunden in Gegenrichtung bestätigt werden, wie in Bonneville. Man spürt, auch für die zahlreichen DMSB- und FIM-Offiziellen ist das hier eine Weltpremiere, erst am Ende des Tages steht dieses finale Prozedere. Doch dann kommt der Regen: Der komplette Freitag und somit die Hälfte der Streckenzeit geht stumpf baden. Viel mehr als Warten auf eine trockene Strecke und reichlich Zeit, sich ungemütliche Szenarien auszumalen, ist nicht drin.

Jetzt aber: festhalten

Und dann senkt sich endlich zum ersten Mal die Flagge. Durchatmen, nun gilt's. Die mächtig aufgeblasene Tuning-Z ist so lang übersetzt wie nur möglich – Brise wird erst später gestehen, dass er das vordere 19er aus zwei einzelnen Ritzeln selbst fertigen musste, wahrscheinlich besser so – und hat die Leistungscharakteristik einer Abrissbirne. Was den gelungenen Start zum Balanceakt macht: Zaghafte ziehen, und du verhungerst in der elend langen Übersetzung, verschenkst kostbare Meter. Zu viel, und du verheizt augenblicklich die Kupplung oder schlägt einen Salto. Im ersten Anlauf gelingt es so lala. Vollgas wäre auch im langen zweiten Gang sicher törricht, denn bis sich ein Gleichgewicht zwischen

Speed und Höhe in der Steilwand einstellt, was auf Antrieb unmöglich gelingt, fährst du trotz „Banking“ in Schräglage zur Fahrbahn. Nun ist jedenfalls Zeit für den Dritten, erstmals geht der Gasgriff der Trackinator Richtung Anschlag, noch immer in der Steilwand, leeeeeeeck – zu früh, das war Wheelspin bei vielleicht 180. Egal – aufrichten, der Ausgang der Steilwand wirkt wie eine Bergab-Kuppe, und dann geht alles ganz schnell: Blitzartig verstaust du Helm, Oberkörper, Arme, Beine, bis runter zu den Stiefelspitzen, so wind-schlüpfig es irgendwie geht in dem Motorrad, hältst das rechte Lenkerende am Anschlag fest und versuchst, die Schaltpunkte perfekt zu treffen. Dann zieht die Landschaft drum herum lange Fäden, der Wind versucht dir den Kopf abzureißen, aber fahr halt zu, schließlich geht es um was. Im Prinzip kein Hexenwerk, auf der nun wirklich nackten, dank linksseitigem Ram-Air-Schlund asymmetrischen Z H2 ein wildes Rodeo. Den vierten Gang reißt der getunte Kompressor unter sich weg wie ein Mittelklasse-Naked den ersten, ab dem fünften musst du wider besseres Wissen den Lenker greifen, was Nervosität in die Front der Maschine bringt. Und im sechsten herrscht – es sind wirklich nur ein paar Sekunden, fühlt sich aber wie eine Ewigkeit an – das blanke Inferno. Tatsächlich Atemnot. Ein vorbeihuschender weißer Strich auf dem Boden, noch einer, zack, das war der Messbereich und die fliegende Viertelmeile. Gas raus, atmen. Jetzt aber bloß nicht ruckartig aufrichten, sonst dreht es dir das Genick um! Bremsen muss am Ende keiner, bei dieser Geschwindigkeit reicht Abdrehen für brutale Verzögerung. Welche eigentlich? Echte 287 Stundenkilometer gibt die Messuhr für diesen ersten Versuch aus – nicht schlecht, aber da geht noch was. Der Start war Murks, und im letzten Gang stand das Motorrad vor Erreichen des Drehzahllimits spürbar an.

Fein-Tuning

„Könnte sein, dass da noch eine elektronische Drossel ist“ – Brise hat es vorhergesagt, die Lösung auch: Für die folgenden Versuche wird der Raddrehzahlsensor entfernt. Der zweite Start geht schon besser von der Hand, ich baue in der Wand früher guten Speed auf – doch nun, ohne Sensor, ist der Quickshifter ausgestiegen. Ein Schaltvorgang ist für die Katz, und obenraus, vier in fünf und fünf in sechs, kostet die Zugkraftunterbrechung ebenfalls Stundenkilometer. Dazu geht beim Griff zur Kupplung bei diesem Speed unweigerlich ein gefährlicher Schlenker durch das Naked Bike. Als obendrein noch eine Böe ins Motorrad fährt, habe ich alle Hände voll zu tun, die Z in der Fahrspur zu halten – und die ist locker fünf Meter breit. Böser Adrenalin-einschuss! Ist eben meine Gebärmutter weggefliegen? Unterm Strich trotz der kleineren

Schwierigkeiten aber ein guter Run, bei dem das Motorrad wie vorhergesagt etwas höher dreht, seinen Topspeed kurz vor Einfahrt der Messstrecke erreicht. Hand aufs Herz, mehr ging nicht: echte 297 Stundenkilometer mit leichtem Rückenwind. Andi, ich und das Team sind damit erst mal zufrieden. Den Wert gilt es nun in Gegenrichtung, somit gegen den Wind, zu bestätigen. Unmöglich, wie sich herausstellt: Trotz nochmals besserem Start schaffe ich „lediglich“ echte 282 Stundenkilometer. Bei all der biestigen Power gelang es in diesem Lauf nun nicht mehr,



Steck beim ersten Probelauf. Im Hintergrund der Ausgang der Steilwand, die Flaggen markieren den Beginn der Messung, Fotograf auf Zieleinfahrt



Premiere für alle Beteiligten: Erst zur morgendlichen Fahrerbesprechung stehen final alle Details des komplexen Ablaufs



Gerupft: Damit die Z H2 Trackinator im FIM-Reglement als „Non-Streamlined“ gilt, musste einiges entfernt werden. Man beachte den Lader

Organisator Ruedi Steck am Vorstart auf seiner KTM 1290 Super Duke R – mit Lachgas gut für über 270 Sachen



Dominik Hilfiker holt aus einer Kawasaki W800 stramme 70 Pferde, genug für genau 200,501 Stundenkilometer



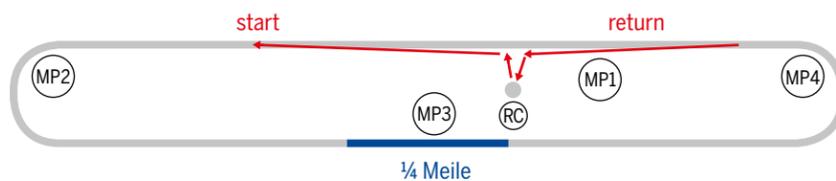
Die Messuhr ist unbestechlich – steigt Samstag aber zwischenzeitlich aus. Ärgerlich, wenn du in dem Moment schnell warst



Nina Prinz tritt auf ihrer Suzuki GSX-R 1000 an. Obwohl nur leicht modifiziert, bestätigt sie sagenhafte 306 km/h!

FIM Landspeed – Short Distance/Quarter Mile

Hochgeschwindigkeits-Rekordfahrten gibt es so manche – offiziell und vergleichbar geht es aber erst dann zu, wenn ein Verband mit ordentlichem Reglement dahintersteht. Der Weltverband FIM nimmt seit 1920 solche Rekordfahrten ab, die Messdistanz beträgt traditionell eine Meile, seltener einen Kilometer, wobei der schnellere fliegende Start mehr Beachtung findet. Je nach Top speed – der aktuell gültige absolute Weltrekord beträgt 605,697 Stundenkilometer – ist dazu viel An- und Auslauf vonnöten, was die Zahl der infrage kommenden Orte auf weltweit eine Handvoll beschränkt. Womit wir bei den Salt Flats von Bonneville (USA) wären, wo sich die jährliche Speed Week als AMA und FIM-Rekordveranstaltung seit der Nachkriegszeit für Schnellfahren quasi als Mekka etabliert hat. Die Reise nach Utah „auf das Salz“ ist fraglos ein Highlight, aber aufwendig. In den letzten Jahren musste die Speed Week aufgrund starker Regenfälle immer wieder kurzfristig abgesagt werden. So wurde der Ruf nach einer neuen Landspeed-Disziplin lauter – diese liegt mit der „Short Distance“ bzw. „Quarter Mile“ nun vor. Dank der kürzeren Messdistanz kommen nun auch Locations in Deutschland, etwa das Highspeed-Oval des Lausitzrings, infrage. Das prinzipielle Prozedere bleibt gleich: Ein Rekord muss innerhalb von zwei Stunden in entgegengesetzter Fahrtrichtung bestätigt werden. Unterteilt sind die Divisionen „Non-Streamlined“ (was dann auch „gänzlich unverkleidet“ meint), „Partially Streamlined“ (worunter auch Serien-Sportmotorräder fallen) und „Streamlined“ (also komplett verschaltete Maschinen). Die folgenden Kategorien unterteilen nach Fremdzünder oder Selbstzünder (Benzin oder Diesel), Sauger und aufgeladene Motoren von Hubraumklassen zwischen 50 Kubik und drei Litern sowie Elektro/Solar und „Andere“. Hier noch zur Veranschaulichung das konkrete Streckenlayout, das das Fahren in zwei Richtungen ermöglicht.



die Fahrtwiderstände zu überwinden. Gemittelt, unter Abzug des Wind-Korrekturfaktors, steht am Ende der Weltrekord von 292,480 km/h für die Z H2. Wären echte 300 wenigstens in eine Richtung drin gewesen? Vielleicht, aber es wartet noch die H2R. Und andere fahren ja auch noch.

The Fast and the Furious

Nicht nur das Kawasaki-Zelt, nein, alle sind im Speed-Fieber. Von nebenan knackt ein verrückter Schweizer auf einer Triumph Rocket 3 echte 250 – Weltrekord für den Saugmotor bis drei Liter, unverkleidet. Veranstalter Ruedi Steck fährt mit seiner Lachgas-Super-Duke ebenfalls ohne direkte Konkurrenz, aber der Motor hat schon etwas zu viel von dem so leistungsfördernden wie Hardware-mordenden Zeug durchgezogen – der V-Twin wird nach diesem Event in den Ruhestand geschickt. An der Turbo-Egli werkelt das ganze Scheepers-Team frenetisch bis zur letzten Minute an der Kupplung. Und als die S&S-Turbo-Harley zum ersten Mal zündet, versammelt sich das ganze Fahrerlager. Brutales Gerät! Während die meisten eher mit sich, dem Material und der Steilkurve beschäftigt sind, gibt es in einer Kategorie tatsächlich Konkurrenzkampf: Andreas Holzer hat eine flammneue BMW S 1000 RR und einige Ambitionen dabei. Zu seinem Pech ist Nina Prinz zu Gast, fährt mit ihrer leicht modifizierten GSX-R 1000 auch „Partially Streamlined“ bis 1000 Kubik. Ein spannendes Duell, die BMW dürfte ein paar PS mehr haben, die deutsche Moto2-Fahrerin hingegen, da tritt man keinem zu nahe, dürfte skrupelloser aus der Steilwand rauskommen. Mit bestätigten 306,120 km/h wird sich die sympathische Rennfahrerin am Ende den Weltrekord sichern. Holzers schnellster Lauf: 305 Sachen.

Der Endboss

Als die H2R dann zum ersten Mal Lebenszeichen von sich gibt, merkt selbst die echt hartgesottene Landspeed-Szene auf. „Wirklich keine Geräuschvorschriften?“, hatte sich Andi Seiler im Vorfeld wohlwissend erkundigt – gäbe es welche, dieses Motorrad würde sie mit Sicherheit sprengen. Nein, wirklich gar keine Geräuschvorschriften dieses Wochenende. Abgesehen vom exklusiven Kaufpreis und der knappen Stückzahl, die jedes Jahr auf Bestellung gefertigt wird, fehlt einer H2R meistens die Gelegenheit, zu der man sie einsetzen könnte. Nie und nimmer zulassungsfähig, für die Rennstrecke nicht nur zu laut, sondern auch zu stark – die World Speed Trials sind der perfekte Ort, dieses Kaliber abzufeuern. Eine Gelegenheit, die so schnell nicht wiederkommen wird! Endlich senkt sich erneut die Fahne. Das Krassen an der H2R ist auch der Antritt, klar. Es ist ziemlich sicher das heftigste Beschleunigungs-

erlebnis, das mir je vergönnt sein wird. Doch bemerkenswert ist eigentlich, dass dieses Motorrad es schafft (kein Witz), 310 PS – 326 mit Staudruck – kultiviert anzubieten. Okay, ein bisschen musst du dich schon zusammenreißen, aber kein Vergleich zu der aufgepumpte Z H2. Bei der Ninja H2R kommt die ganz große Keule total kontrollierbar, um dann Häuserblocks einzureißen. Dazu eine auf die Leistung abgestimmte Traktionskontrolle, die hier dann doch ihre Berechtigung hat. Ich wähle das niedrigste Setting, es passt für diesen Zweck, verschafft mir aber ein Sicherheitsnetz. Der Quickshifter funktioniert, auch nicht zu unterschätzen, schließlich Windschutz und Fahrstabilität: Diese Riesen-Winglets, mit der Kawasaki seiner Zeit nun wirklich voraus war, wie wir heute wissen, pressen das Vorderrad selbst Richtung Top speed feste auf die Fahrbahn. Wie hinbetonierte, beeindruckend. Der Weg dahin aber auch: Schon in den unteren Gängen lässt sich wesentlich mehr Beschleunigung erzielen als auf dem Naked, das für so was natürlich nicht gebaut wurde. Längerer Radstand, mehr Gewicht auf der Front, nicht zuletzt Bridgestone-Slicks und noch mal etwa 50 PS mehr: Die H2R schlägt ohne irgendwelche Kapriolen deutlich härter zu als die brutal starke Tuning-Z H2. Short Shift in den Dritten mit schon ordentlicher Beschleunigung gelingt mir auf Anhieb – auch die Kupplung ist ein Gedicht und der Power gewachsen, außerdem ist es mit der Sportler-Ergonomie viel einfacher, in der Steilwand nicht hochgetragen zu werden. Dann ein magischer Moment, in dem alles passt: Schon kurz vor dem Aufrichten über die Kuppe ist der vierte Gang drin, der Tacho zeigt 8000 Umdrehungen und vollen Ladedruck – beim

Schreiben dieser Zeilen stellt es mir noch die Nackenhaare auf – ein diabolisches Zischen brodelte aus der Carbonverkleidung, das Anschwellen des Ladedrucks geht durch das ganze Motorrad, der Bridgestone-Slick beißt voll zu. Die dann folgende Beschleunigung lässt sich nur mit einer Detonation und nachfolgender Druckwelle beschreiben: Uaaargh, dafür hat sich alles gelohnt! Etwas überwältigt, vielleicht zwei-, dreihundert Umdrehungen zu früh lege ich den Fünften nach – an einen Blick auf den Tacho ist momentan nicht mehr zu denken. In null Komma nichts und angesichts der Umstände fast schon unspektakulär – der Geradeauslauf ist wirklich formidabel – ist auch der Fünfte durchgerissen. Endspurt, der Tacho zeigt 355, 360, 363... Strich, Strich, Messung, vorbei. Gas zu. Die 300, die nun auf dem Tacho stehen, wirken dann wie 130. Und? „Gemessene 333 Stundenkilometer“, grinst der Streckenposten. Muss wohl unsere Glückszahl sein.

Auf Wiedersehen 2024

Nicht ganz, wie sich herausstellt, denn bei den nun folgenden Versuchen, den Wert zu bestätigen oder vielleicht noch ein wenig nach oben zu schrauben, weil „a bisserl was geht immer“, streikt tatsächlich das Mess-Equipment. Drei weitere Runs – einer davon sauschnell, beim Barte des Propheten! – werden nicht erfasst. Sack und zugenäht, und dann geht die Zeit aus. Was unser schlussendlicher Weltrekord von offiziell bestätigten 330,766 Stundenkilometern für die H2R auf der fliegenden Viertelmeile nun wert ist? Wird die Zeit zeigen. Vielleicht ja bei den World Speed Trials 2024.

Links: Autor, übt noch Rekordhalterpose; Mitte: Svetlana Nazarova, FIM Circuit Racing Commission Koordinator (spricht: macht die Ansagen); rechts: Andreas Seiler, Möglichmacher bei Kawasaki



Dieses wilde Unikat ist „Partially Streamlined“, hat einen Zwei-Liter-S&S-V-Twin mit Turbolader und Methanol-Einspritzung. Besitzer Sven Traber war damit in Bonneville



Peter Scheepers fährt sonst Viertelmeile-Races. Die Turbo-Egli-Suzuki ist neu aufgebaut und drückte „mit wenig Ladedruck bei drittel-offenem Schieber“ 240 PS



2,5 Liter hart im Wind: Tobias Hyrenbach fährt mit getunter Rocket-3-Schrankwand im besten Lauf 250!



Ein erfolgreicher Rekordversuch bedeutet Auslitern. Je nach Technik durch das Kerzenloch ruck, zuck erleidet oder eine durchschraubte Nacht ...