

# TOO MUCH IS

# NEVER ENOUGH

Was passiert, wenn man einen Trip in die USA macht und dort auf dem Dragstrip in Las Vegas landet? Man sieht, hört und fühlt die schiere Power – ein Erlebnis das einen nicht mehr losläßt.

Zurück in good old Germany hat man ein Problem. Ein Suchtproblem, um genau zu sein. Da aber die meisten Dealer hierzulande den nötigen Stoff ausschließlich in Form von Saugmotoren liefern, begaben sich unsere Protagonisten in ihre Tuningküche, um „mal was Anderes zu machen!“ Ich mußte schmunzeln, denn die Aussage, die über die 55.000 Euro teure ZRX Turbo es vorweg zu nehmen, hätte kaum subtiler sein können. Um es Lowrider für den Herrn Zahnwalt baut. Die Entwicklungskosten, die während der zweijährigen Bauphase entstanden sind, setzen sich aus vielen Arbeitsstunden und dem Einsatz äußerst exotischer Hardware zusammen.

Unsere Turbo-Köche sind der Krefelder Spezialist RMI, der seit 26 Jahren mit sämtlichen japanischen Fabrikaten handelt, sie tunt sowie umbaut. Und SCS, Importeur von Hi-End-Komponenten aus den USA oder Japan und Kompetenzpartner in Sachen Strömungstechnik. Die Idee: Die 12er Kawasaki mit dem Exklusivsten aufpumpen, das der weltweite Tuningmarkt zu bieten hat und ein Optimum an Standfestigkeit rauszuholen.

**Blowin' in the Wind**  
Handelübliche Kits, die sich online aus den Staaten ordern lassen, schieden somit kategorisch aus. Das wäre so, als würde man einen Silberpfeil mit chinesischem Patenten Parts restaurieren wollen. Natürlich kamen die meisten Motorteile immer noch aus den USA, allerdings von renommierten Zulieferern. Die individuelle Zusammenstellung für die ZRX sieht demnach so aus: Ein Garret GT28-Lader drückt komprimierte Luft über eine 46iger Drosselklappe in ein gefrästes Leichtmetall-Plenum