



# DER SUPERTOURER

*MANCHMAL LIEGT LAGUNA SECA MITTEN IN DEN ALPEN*



Die Idee, neue sowie stärkere Aggregate in ältere Fahrwerke zu stecken, ist fast so alt wie die Serienproduktion von Motorfahrzeugen selbst und hatte zunächst einen praktischen Nutzen: Zu Zeiten der Prohibition frisierten amerikanische Schwarzbrenner auf diese Art ihre „Lieferwagen“, ein ungemeiner Vorteil bei Verfolgungsjagden mit der Polizei. Später fochten die sogenannten „Moonshine

20 Fighters

Runners“ Wettrennen auf ovalen Sandbahnen aus und schufen somit die Wurzeln des NASCAR-Racings.

### Steady Eddie

Noch heute macht sich der Rennsport das Vermächtnis von Al Capone & Co zu nutze. Im Fighter-Segment sind es vor allem die Classic Superbikes, die im Zuge eines lockeren Reglements modernere

Triebwerke – und teils auch Fahrwerke – in die alten Doppelschleifen hieven. Angefangen hat dieser spezifische Trend allerdings auf der Straße. Betagte Zett Kawasaki oder GS/GSX Suzukis mit Gixxer-Motoren sind Dauerbrenner seit der ersten Stunde der Fighterei.

### Reg Pridmore

Auch Walter Hauenstein ist offensichtlich

von diesem Konzept angetan und realisierte seine eigene Version dieser Symbiose aus alt und neu. Allerdings unterscheidet die sich in zwei Hauptmerkmalen von den meisten Anderen: Unüblicher Weise wählte er den luftgekühlten Reihenvierer aus der Suzuki GSX 1400 für seinen Z 1000 R-Rahmen. Und auch der Einsatzzweck ist weniger sportlich ambitioniert, denn dieses „Fluchtfahrzeug“ wird als All-

tags- und Urlaubsgefährte genutzt.

### Fred Merkel

Für den Ingenieur des Maschinenbaus und Konstrukteur des gleichnamigen Gitterrohr-Fahrwerks war dieses Projekt eine Herausforderung, wie er sie liebt. Und natürlich ging Hauenstein hier seinen eigenen Weg. Dem passionierten Kawa-Mann und ehemaligen Vertragshändler fiel die

Wahl der Basis nicht schwer: eine Z 1000 R in Eddie Lawson-Optik. Selbstverständlich wäre es einfacher gewesen, das bessere Platzangebot eines GPz Unitrack-Rahmens zu nutzen, aber diese Option kam für den Tüftler nicht in die Tüte. Stattdessen „schuhlöffelte“ der Neusser den fetten Vierzylinder zwischen die R-Rahmenzüge, ohne irgendein Rohr verbiegen oder zersägen zu müssen. Lediglich das Einden-