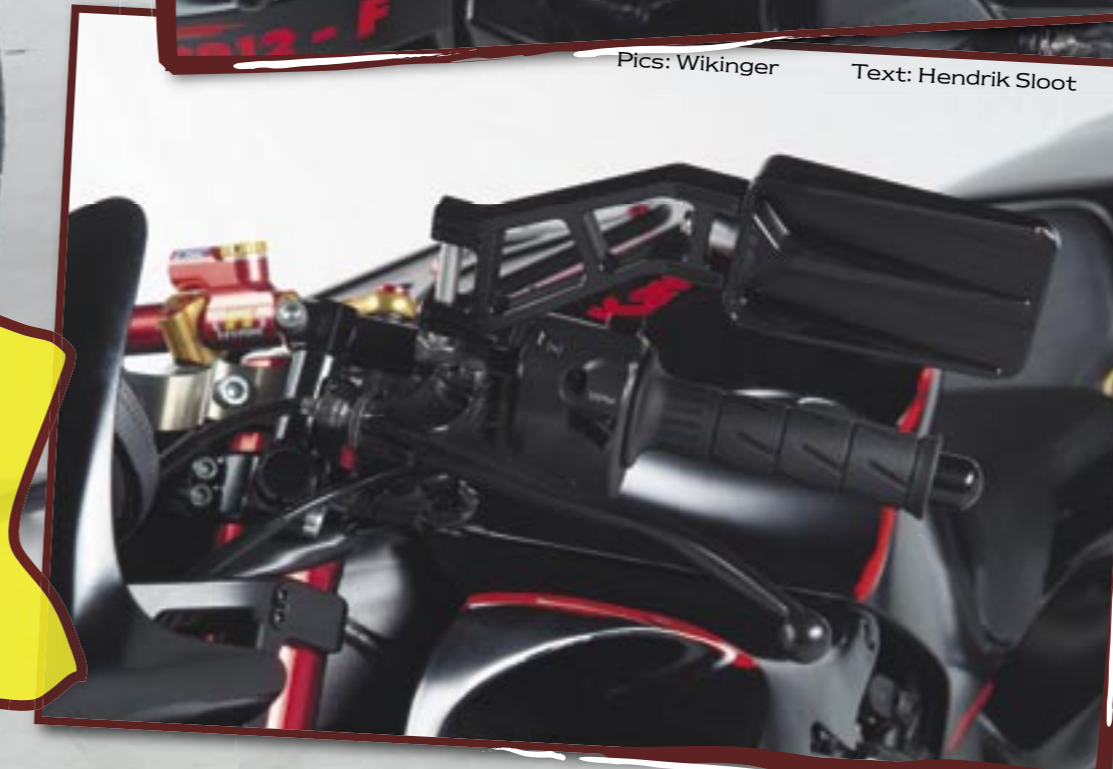


# TEUFELS GEIGER

Willkommen im Club



Pics: Wikinger Text: Hendrik Sloot



12R-Marschflugkörper in die Schaufenster stellten, kümmert sich Michael ums sinnvolle Pimpen der 300 Sachen-Flitsche - zu Fahrwerk, Motor und Gewicht fiel dem Perfektionisten doch noch so einiges ein. Denn hier ist nicht der Wunsch Vater des Gedankens, sondern Erfahrung und fundiertes Wissen ums schlummernde Potential: In Sachen ZX 12R-Tuning gehört Michael tatsächlich zu den trieb tätigen Pionieren - wer fährt mit solchem Gerät schon Rennen? Denn das Ding ist zwar Mitglied im exklusiven 300er-Club, aber für sportive Zwecke von Haus aus einfach ein wenig zu mollig um die Hüften. Fast ein Zentner Unterschied zum Standard moderner Supersportler sind nun mal kein Pappenstiel... Trotzdem focht das unseren Team Green-Maniac nicht weiter an, denn der legte sich mit dem XXL-Gestühl unter anderem mit der Konkurrenz vom Schläge einer R1, ZX 10R oder auch jüngsten K-Modellen der 1000er Gixer-Fraktion an: Die Open X-Treme-Klasse macht's möglich - dabei sprangen in den letzten Jahren ausschließlich Podestplätze in der Endwertung heraus, anno 2003 war's sogar der Klassensieg. Die hier vorgestellte Geiger SP 12F-Variante ist ein nackter Ableger mit TÜV und Straßenzulassung - aber das Teil ist in der Tat eine Kanone: Der mit knapp 250 Kilo ehemals etwas pummeligen Wuchter fehlen trotz legalem Status glatte 20 Kilo. Das geht nicht nur auf's Konto fehlender Plastikbarock-Spielereien, sondern ist das Ergebnis vieler Detaillösungen. Beispielsweise sind Stummel und Rasten von ultraleichter Güte und stammen vom Filligran-Spezialisten BKG. Von gleicher Herkunft ist das Gabelbrücken-Pärchen, das neben niedertigender Optik auch mit einem technischen Extrabonbon aufwartet: Die geilen Dinger verfügen über ein variables Off-set, bei Bedarf kann hier also mit dem Nachlauf experimentiert werden - denn Handlings-fördernde Maßnahmen sind bei Kawas dicker Ninja nicht unbedingt sinnlos. In die gleiche Richtung zielt das optionale Räderwerk, in Geigers SP rollen PVM-Schmiederäder. Hier summiert sich der rotierende Gewichtsvorteil insgesamt auf runde drei Kilo.

## Legenden & Gerüchte

Der virtuose Umgang mit einem Instrument macht den Meister eines Fachs aus, das ist gewiß nichts Neues. Aber wenn's dann noch ein wenig sagenhaft wird, ranken sich um den betroffenen Spezialisten schnell Legenden. Der Teufelsgeiger Paganini und seine del Gesù-Geige ist zum Beispiel solch ein Fall. Er nannte sein geliebtes Instrument zärtlich „die Ka-

none“ - von welcher der zeitgenössische Musikus-Kollege Franz Liszt allerdings dreist behauptete, sie sei mit dem Gedärm Paganinis eigenhändig gemeuchelter Ex-Geliebten bespannt. Grund gütiger... Ähnliches Thema, andere Baustelle - rund 200 Jahre später: Michael Geiger alias Mr. Geiger Motorsport und seine virtuos angerichteten Kawa-Spezialitäten. Sagenhaft waren schon Michaels Pisten-Auftritte, beispielsweise als er anno '99 Thunderbike-Champion auf

Lendens nackiger Zett wurde - Herr Geiger spielte also eben diese als Nummer Eins im Feld und vergeigte auf Frankensteins Tochter quasi die komplette Konkurrenz...

## Die nackte Könige

Schnelle Kawa-Eisen sollten Michael Geiger auch weiterhin beschäftigen. Seit die traditionell grünen Japaner den unheimlichen ZX

## Fahrwerk & Motor

Als Kawasakis Ingenieure den ZX 12R-Rahmen auf Kiel legten, beschritten sie technisch neue Wege. Denn ein Serien-Krad mit Monocoque-Rahmen hatte es bis dahin noch nie gegeben. Das tragende Element fällt relativ schmal aus und erlaubt eine pistenfreundliche Ergonomie. Geile Sache, doch schon bei den federnden Komponenten grätschte Michael gleich wieder supernd

# TEUFELS GEIGER



dazwischen: Für die Front wählte er eine USD-Gabel aus dem Hause Marzocchi mit fundamentalen 50er Standrohren, die rückwärtig mit einem Wilbers-Federbein der Competition-Serie sehr feinfühlig harmonisiert. Beim Austarieren des Set Ups wurde übrigens großer Wert auf optimiertes Handling gelegt - für den Rundstrecken-Routinier eine Fingerübung. Die Sache mit dem Motor sah dagegen schon etwas komplizierter aus. Schließlich ist die Serienverkleidung des Boliden ein elementarer Bestandteil der Airbox-Beatmung: Stichwort Ram Air - die staudrückende Umleitung des Fahrtwinds in Richtung Ansaugtrakt macht bei höherem Speed immerhin einen zweistelligen Unterschied aus. Tja, und kein Ram Air bedeutet auch keine Extrapferde - trotzdem drückt Geigers nackte SP-Ninja üppige 180 Pferde auf die Rolle. Das war selbstverständlich nur mit modifizierenden Kunstgriffen zu erreichen, die allesamt aber trotzdem nichts mit der direkten Motormechanik zu tun haben: Per Micron-Hardware wurde erst mal dem Gaswechsel auf die Sprünge geholfen. Durchsatzfreudiges Auspuffen gelingt mittels Hydratec-Hitech, ein Querschnitt-optimiertes Krümmergeweih entläßt sämtliche Druckwellen in eine EG-schalldämpfende Ovali-Tüte. Beste Voraussetzungen also für ein manipuliertes Einspritzmapping, das ebenfalls mit einem typisch micronesischen Kleinod gelang: Die Vorzüge des unheimlichen Power Commanders kamen zum Zug. Im Ergebnis einer exakten Abstimmung kommen schließlich ätzende 132 Newtonmeter bei knapp 8.000 Umdrehungen als Spitzenwert zum Vorschein, Newtons 100er Marke wird bereits bei 4.000 Touren geknackt. Angesichts dieser Werte machte der Einsatz einer kleinen Zauberkiste unheimlich Sinn, denn die serienmäßige Blackbox vereitelt richtig witzige Drehmoment-Pikes schon in den unteren Gängen - der doofen Spaßbremse schlug Michael per Stöpsel-Modul ein Schnippenchen: Das SP(aß)-Pack jubelt der elektrischen Leitzentrale einfach falsche Drehzahlwerte unter, und schon greifen programmierte Drosseln nicht mehr. Theoretisch fällt damit auch die 300 Sachen-Sperre flach - der wahre Top-speedwert wird in diesem Fall schlicht und ergreifend nur vom natürlichen Gleichgewicht der Kräfte geregelt: Wer hat die größte Ausdauer im Orkan des Fahrtwinds?

## TECHNISCHE DATEN



<b>Modell:</b>	Kawasaki SP12 F, Made by Geiger Sport, Presentstr. 20, 63939 Wörth, Fon: 09372/949295, E-Mail: info@sp12.com, Web: www.sp12.com
<b>Motor:</b>	modifiziertes Einspritzmanagement (per Power Commander), Entdrosselung mittels SP-Pack
<b>Wasserkühler:</b>	Serie
<b>Luftfilter:</b>	Serie
<b>Auspuff:</b>	Micron Hydratech-Kompletanlage (EG-Schall-dämpfer)
<b>Rahmen:</b>	Serie
<b>Schwinge:</b>	Serie
<b>Federbein:</b>	Wilbers
<b>Gabel:</b>	Marzocchi, 50er USD
<b>Gabelbrücken:</b>	BKG, variables Offset
<b>Räder:</b>	PVM-Schmiederäder, vorn 3,5" x 17", hinten 6" x 17"
<b>Bereifung:</b>	vorn 120/70/ZR17, hinten 190/55/ZR17
<b>Lenker:</b>	BKG-Stummel
<b>Bremsen:</b>	Peak-Scheiben, radiale Tokico-Zangen, Lucas-Pumpen, Stahlflexleitungen
<b>Fußrastenanlage:</b>	BKG
<b>Tank:</b>	Serie, Hyperpro-Halteplatte für Lenkungsdämpfer
<b>Verkleidung:</b>	Geiger Sport
<b>Höcker:</b>	GSG Mototechnik, modifiziert (Geiger Sport)
<b>Bugspoiler:</b>	Geiger Sport
<b>Armaturen:</b>	Serie
<b>Instrumente:</b>	Serie, Tacho mit 360er Skala modifiziert (Geiger Sport)
<b>Lackierung:</b>	Geiger Sport
<b>Sonstiges:</b>	Hyperpro-Lenkungsdämpfer, GSG-Spiegel
<b>Wert:</b>	ca. 31.000 EUR inkl. TÜV

