

**Toni Mang, einziger deutscher Straßenrennfahrer mit Werksunterstützung, präsentiert sein neues Arbeitsgerät — nicht ohne Stolz**



## SPORT

**Die Werks-Kawasaki von Toni Mang**

# Grün und giftig

**Der Bayer Toni Mang ist der einzige deutsche Straßenrennfahrer, der mit massiver Werksunterstützung rechnen kann. Mit der 250er Kawasaki will er die Saison bestreiten.**

Am 9. März rollte auf dem Kurs von Daytona in Florida erstmals ein deutscher Fahrer auf einer Werks-Kawasaki an den Start. Toni Mang gab sein Debüt auf dem giftgrünen 250 cm<sup>3</sup>-Renner.

Genau drei Wochen zuvor, am 27. Februar, hatte der Bayer seinen neuen Arbeitsplatz erstmals in Augenschein genommen. An jenem Montag absolvierte der 29jährige in Hockenheim die ersten Trainingsrunden auf der Kawa.

In die auffällig weiß-grün-schwarze Lederkombi seines neuen Arbeitgebers gezwängt („Das Leder zwickt noch an allen Ecken“), schwang er sich in den Rennsattel und war zunächst einmal ganz zufrieden: „Die Sitzposition stimmt.“

Unter den kritischen Augen seines nun fest angeheuernten Mechanikers Sepp Schlögel, der bereits Ex-Weltmeister Dieter Braun mit Erfolg betreut hatte, und des Kawasaki-Rennleiters Manfred John startete Mang zum ersten Proberitt.

„Das Handling der Kawasaki ist überraschend gut“, strahlte der junge Werksfahrer nach der ersten Runde. Der erste Kontakt mit dem neuen Motorrad war — knapp drei Wochen vor dem Saisonstart — zufriedenstellend verlaufen.

Als das Bellen des Zweizylinder-Twins knapp eine Stunde später endgültig verstummte, waren trotzdem nicht alle Probleme ausgeräumt. Mang: „Über die Leistung kann ich eigentlich



**Serienmäßige Leichtmetall-Kastenschwinge mit nachträglich montierter Bremszange aus einer superleichten Elektron-Legierung**

fertiggemacht.“ Das Ergebnis auf der Leistungsbremse erschien zunächst einmal befriedigend: Nachdem bei ersten Versuchen mit einem Motor der letzten Saison ein Zylinder den Geist aufgegeben hatte, schaffte das Triebwerk nach der Reparatur gut 55 PS. Der 78er Motor wird kaum mehr leisten können, denn nach einem ersten Blick in die Eingeweide stellte PS-Sucher Schlögel fest: „Im Prinzip hat sich am Aufbau allerdings kaum etwas geändert.“



**Vorne nur eine nachträglich montierte, gelochte Bremsscheibe aus Sphäroguß von Motorrad-Spezialausstatter Gerd Bögel**

### Technische Daten Kawasaki KR 250:

Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder Tandem-Zweitaktmotor, Drehschiebergesteuert. Bohrung x Hub: 54 mm x 54,39 mm, Gesamthubraum 249,1 cm<sup>3</sup>, Mischungsschmierung 20 : 1. Zwei Mikuni VM 34 ss Rundschieber-Zentralschwimmervergaser. Kontaktlose CDI Zündanlage. Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe mit Trockenkupplung, Primärtrieb über gerade verzahnte

Räder  $i_{prim} = 2,7917 (67/24 Z)$ , Gangstufen: 2,125/1,578/1,272/1,083/0,961/0,916, Sekundärtrieb über Einfachrollenkette. Doppelschleifen-Rohrrahmen.

Vorn und hinten Leichtmetall-Gußräder. Vorn und hinten hydraulisch betätigte Ein-scheiben-Bremsanlage. Radstand 1385 mm, Lenkwinkel 62,5°, Nachlauf 108 mm. Tankinhalt 23,7 Liter.

noch gar nichts sagen.“ Zwar hat sich der 250 cm<sup>3</sup>-Motor als außergewöhnlich durchzugskräftig in verhältnismäßig zivilen Drehzahl-Regionen erwiesen, das Tüftler-Team Mang/Schlögel hofft aber, noch einige Pferdestärken (oder richtiger: Kilowatt) im oberen Drehzahlbereich freisetzen zu können.

Sepp Schlögel brütet einige Ideen aus: „Für Daytona haben wir schon Zylinder

Das Fahrwerk der 110 Kilogramm schweren 250er wird während der Saison auch nicht im Original-Zustand belassen. Abstimmungstests müssen aber vor Ort stattfinden, in Deutschland blieb keine Zeit dafür.

Lediglich mit der vorderen Bremsscheibe konnte Toni Mang noch experimentieren: „In Hockenheim habe ich die Gußscheibe von Gerd Bögel eingebaut und war damit sehr zufrieden.“

Ein genauer Blick auf die technischen Details verstärkte seinen Optimismus noch: „Die Japaner haben in dieses Motorrad viel technisches Know-how hineinge-packt.“

### Für die Kawasaki existieren mehrere Motoren

Absolut neue Ideen für die Klasse bis 350 cm<sup>3</sup> blieben die Kawasaki-Ingenieure allerdings schuldig. Toni Mang über seine 350er Renner: „Im Prinzip sind es nur aufgebohrte Viertelliter-Motoren.“ Von der 250er unterscheidet sich die 350er Maschine tatsächlich nur durch die um zehn Millimeter vergrößerte Bohrung, den Vergaser und den Inhalt des Kühlsystems. Das Fahrwerk ist mit dem hubraumschwächeren Motorrad vollkommen identisch.

In die Überseekisten, mit denen die vier Einsatzmaschinen nach Bayern verschickt wurden, haben die Japaner allerdings trotzdem eine Überraschung gepackt. Sepp Schlögel: „Bei den vier Motorrädern sind offensichtlich Motoren für schnelle Kurse und Triebwerke mit größerem Dampf im unteren Bereich für sehr kurvenreiche Strecken dabei.“

Die Ausstattung verdeutlicht den großen Sprung, den der 29jährige Bayer seit der letzten Saison gemacht hat: Ebenso wie der britische Haudegen Mick Grant, der Südafrikaner Kork Ballington und der Australier Gregg Hansford gehört er nun zur Kawasaki-Truppe für die Weltmeisterschaft.

Kawasaki Deutschland hat sich diesen Einstieg etwas kosten lassen. Rennleiter Manfred John: „Für jede der vier Rennmaschinen berechnen die Japaner uns 15 000 Dollar.“

Hans Joachim Nowitzki

Fotos: Schwab