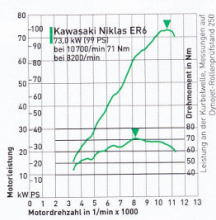


DATEN

GEWICHT 154 kg
VORN/HINTEN 54,8/45,2 %
LEISTUNG 99 PS
PREIS ca. 14.500 Euro



Satte Leistung im oberen Drehzahlbereich, damit lässt sich die ER-6n wie eine 600er richtig ausquetschen. Inzwischen hat der NK-Motor knapp 100 PS am Rad.

testen, die kaum noch an die Original-Kawa erinnert. Die Verkleidung stammt von der MV Augusta F3, das Rahmenheck mit ZX-6R-Höcker ist selbst gebaut. Scharf sind die ER-6-Tuner auf die Schwinge der hochbeinigen Kawasaki Versys, die fürs Racing wesentlich besser geeignet ist als das Original. Das Federbein stammt von Hyperpro.

Bei der Vorderradführung setzt Pfeiffer auf die von Hyperpro überarbeitete Gabel einer ZX-10R von 2008, die Gabelbrücken sind vom 2011er-Modell. Auch die Bremsanlage stammt aus diesem Bike. Die Pumpe kommt von der Firma Accosatto, die unter der gleichen Adresse wie Brembo in Italien firmiert, aber die fast identischen Teile deutlich günstiger anbietet.

Richtig viel Eigenentwicklung steckt in der Airbox und dem Motor. Pfeiffer bedient sich der angepassten ZX-10R-Einspritzung, die mit der riesigen Airbox das explosive Gemisch über den von ABP Racing überarbeiteten Zylinderkopf in speziell vorbereitete Zylinder pumpt. Spears Racing aus den USA liefert die Kolben und Nockenwellen, auf die auch viele TT-Lightweight-Tuner setzen. Der Powercommander mit Autotune ist obligatorisch.

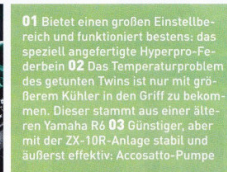
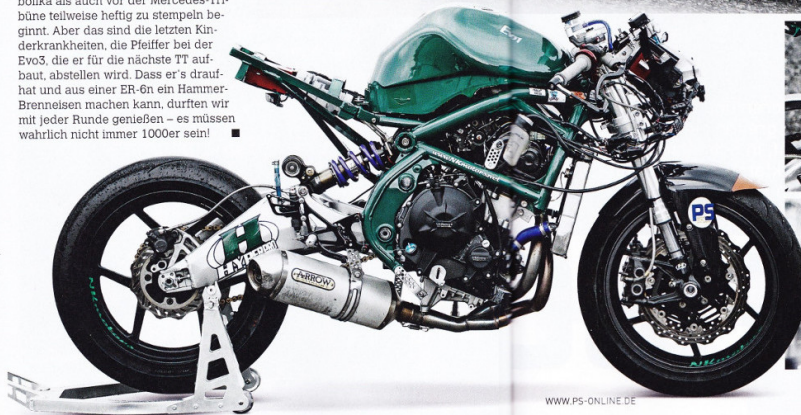
Angriff des Underdog auf die 1000er-Armada

Das 154 Kilo leichte Bike baut durch den Reihentwin nicht ganz so schmal wie die SV, aber wirkt trotzdem noch

sehr zierlich. Der Sound spricht dagegen für ein ausgewachsenes, aggressives Rennreisen. Als Erstes machen sich allerdings starke Vibrationen bemerkbar, die jene von Reihentwins bekannter weit übersteigen. Die Ausgleichswelle ist rudimentär noch drin, da die Wasserpumpe darauf sitzt. Aber wir mussten kurzfristig einen Kolben verwenden, der gewichtsmäßig etwas nach oben hin ausreißt. Daher vibriert der Motor so stark', erklärt Pfeiffer. Ignorieren wir das also und preschen los. Mit jedem bisschen Mehr an Drehzahl wird es forscher. Zwischen 8000 und 10 000/min geht die ER-6n für einen 650er-Twin richtig brachial und dreht sogar bis fast 11 000/min. Richtiges Rennfeeling da, wo serienmäßig längst Feierabend ist. Mit dieser Kawa pfeift man ganz schön heftig über die GP-Strecke und richtet dabei manch PS-stärkeren Recken hin.

Das liegt vor allem an der ungläublichen Handlichkeit. Phänomenal, wie einfach sich das Bike einlenken und auf immer fiesere Linien zwingen lässt und dabei punktgenau aus den Ecken schnalzt. Weil uns das Bike aber auf der Bremse zu nervös (solch harte Attacken empfehlen sich beim Road Racing nicht) und auch in Schräglage etwas zu kippelig ist, stecken wir die Gabel leicht durch und nehmen das Heck etwas runter. Das kostet kaum Handlichkeit, fühlt sich aber auf der Bremse deutlich besser an. Besonders, weil die Nkmotors noch keine Anti-Hopping-Kupplung hat und sowohl Ende Parabolika als auch vor der Mercedes-Tribüne teilweise heftig zu stampeln beginnt. Aber das sind die letzten Kinderkrankheiten, die Pfeiffer bei der Evo3, die er für die nächste TT aufbaut, abstellen wird. Dass er's drauf hat und aus einer ER-6n ein Hammer-Brennisen machen kann, durften wir mit jeder Runde genießen – es müssen wahrlich nicht immer 1000er sein!

NKmotors
 Friedensstraße 3
 76661 Philippsburg
 www.nkmotors.net



01 Bietet einen großen Einstellbereich und funktioniert bestens: das speziell angefertigte Hyperpro-Federbein 02 Das Temperaturproblem des getunten Twins ist nur mit größerem Kühler in den Griff zu bekommen. Dieser stammt aus einer älteren Yamaha R6 03 Günstiger, aber mit der ZX-10R-Anlage stabil und äußerst effektiv: Accosatto-Pumpe