



# TRIUMPH

*So wird die Neue sein*

# TIGER

**In der Werkstatt des Ex-Rennfahrers Walter Oswald wurde eine Tiger aufgebaut, die einen Vorgeschmack auf die neue, noch nicht präsentierte Triumph-Enduro gibt. 105 PS am Hinterradl.**

**W**alter Oswald, der Chef von Ossi Moto, ist am Eisen ein harter Angreifer. Seine einzigartige Rennsportkarriere (3. Platz beim Langstrecken-WM Rennen 1987 am Ö-Ring auf einer Honda VFR 750, unzählige Siege im Rahmen des OSK-Pokals, 1988 als Führender beim WM-Superbike-Lauf in Ungarn in der letzten Runde gestürzt) beendete er zwar bereits 1988, aber bis heute brennt in ihm der Wille zum Herbrennen. "War mit der getunten Tiger im Höllental unterwegs und lief auf eine RI auf. Als mich der Fahrer im Rückspiegel erkannte, riß er das Gas auf und versuchte zu entkommen. Der hat sich die Turnbock und fast auch die Jean weggeschliffen, aber er wurde mich nicht los. Als dann die engen Passagen kamen, war's aus mit ihm. Ich bremste hart aus und zog bam bam bam durch die wechselnden Radien davon. Da hat er dann aufgegeben. Später bin ich stehengeblieben und habe gewartet. Er ist vorbeigefahren, ohne mich anzuschauen", erzählt Ossi, dessen Tiger nicht normal ist, aber wahrscheinlich bald sein wird.

Während die ganze Welt auf die neue Tiger mit dem 955 ccm Motor wartet, ist Ossi schon seit mehreren Monaten mit einem entsprechenden Gerät unterwegs und reichte uns die mächtige Enduro zum Test. Die notwendigen Umbauarbeiten an der serienmäßig 885 ccm großen Tiger waren enorm. Sprint ST Motor (955 ccm) eingebaut, Einlaßnockenwelle von Daytona und Auslaßnockenwelle von Daytona Sport verwendet, Prototyp-Krümmer von Triumph und Scorpion-Endtopf installiert, offene Software der T 595 eingespielt, Schaltwalze vom Tiger übernommen, Fahrwerk härter gestellt,

Sportwindschild montiert und vorne einen Metzeler Tourance Reifen aufgezogen. Das Ergebnis ist überzeugend: 105 PS am Hinterrad und ein Drehmomentverlauf wie mit dem Lineal gezogen. Der Dreizylinder kommt von ganz unten und reißt durch bis in den Begrenzer bei 11.000 min. Kein Leistungsloch, kein spitzer Anriß, sondern permanente, kontrollierbare Power. Selbst bei 180 auf der Uhr reißt diese Tiger noch frisch an und nimmt die 200 wie ein Kampftrinker das erste Stampferl. Ossi hat auch mit einer 120 Hinterrad-PS Variante experimentiert (beide Nockenwellen der Daytona, Spezialsoftware, absoluter Racing-Auspuff), ärgerte sich aber über den Leistungseinbruch zwischen 3.000 und 6.000 min: "Die höchste Spitzenleistung bringt nichts, wenn der Drehmomentverlauf nicht mehr stimmt. Der lineare Verlauf wie bei der 105 PS-Version ist entscheidend im Kampf Mann gegen Mann. Wer zuviel Leistung und eine spitze Motorcharakteristik hat, muß andauernd mit dem Gerät kämpfen, wird rasch müde werden und die Konzentration verlieren. Auf meiner Tiger – und ich gehe davon aus, daß die 200 l serienmäßig in etwa dieselbe Performance bietet – schöpft man in jedem Drehzahlbereich aus dem Vollen und kann seine gesamte Kraft dem Herbrennen widmen." Wir haben den Worten des Meisters nichts mehr hinzuzufügen und freuen uns wie die Schneekönige auf die neue Tiger. Da muß dann die Rangordnung unter den Großenduros neu ausgefochten werden. Und wenn der Tiger die Performance der Ossi Moto Version hält, werden die anderen schwer zu kämpfen haben.

**Elvis Presser**  
Foto: SW-Art

## STARKE SPRÜCHE

**Walter Oswald, unerschrockener Ex-Racer und heute einer der besten Hubschrauberpiloten, drückt Wuchteln der Wahrheit:**

*"Ein Werkstattbetrieb, der überleben will, hat zwei Möglichkeiten: Entweder man verrechnet doppelt, oder man arbeitet doppelt. Ich habe mich für Letzteres entschieden, damit ich ruhig schlafen kann. Unsere Kundenzufriedenheit ist extrem hoch."*

*"Ich habe privat auch eine BMW 1100 GS. Aber seit ich den getunten Tiger habe, bin ich mit der GS nur mehr 150 Kilometer gefahren. Aber nicht weil die GS so schlecht ist – sie ist super, speziell zum Zuzweifahren –, sondern weil die Tiger soviel Spaß macht. Ich jauke alle Supersportfahrer wie die jungen Buam."*

*"Damals habe ich mich in einer Waldlichtung versteckt, habe gewartet, bis ein Motorrad kommt, bin dem nach und habe ihn überholt. Dann habe ich mich wieder versteckt, bis der nächste gekommen ist. Da wurde mir dann klar, daß ich Rennfahren muß."*

*"Beim ersten Rennen hat's mich aufhaut, weil ich genauso schnell fahren wollte wie im Trockenem, obwohl es geregnet hat."*

*"Früher als angehender Rennfahrer hatte ich die Einstellung: Nur wenn man stürzt ist man schnell. So habe ich es an manchen Tagen auf drei Stürze gebracht."*

*"Beim Fliegen ist das aber komplett anders: Es gibt alte, und es gibt wilde Flieger. Alte wilde Flieger gibt es nicht."*

### OSSI MOTO:

Fachwerkstätte für Triumph, Kawasaki, Yamaha, Moto Guzzi, Husqvarna, Cagiva und Puch. Eigener Leistungsprüfstand. 1150 Wien, Rosinagasse 7. Tel. 01/895 83 84. [www.ossimoto.at](http://www.ossimoto.at).

