

HERBRENNEN

und
Supersport

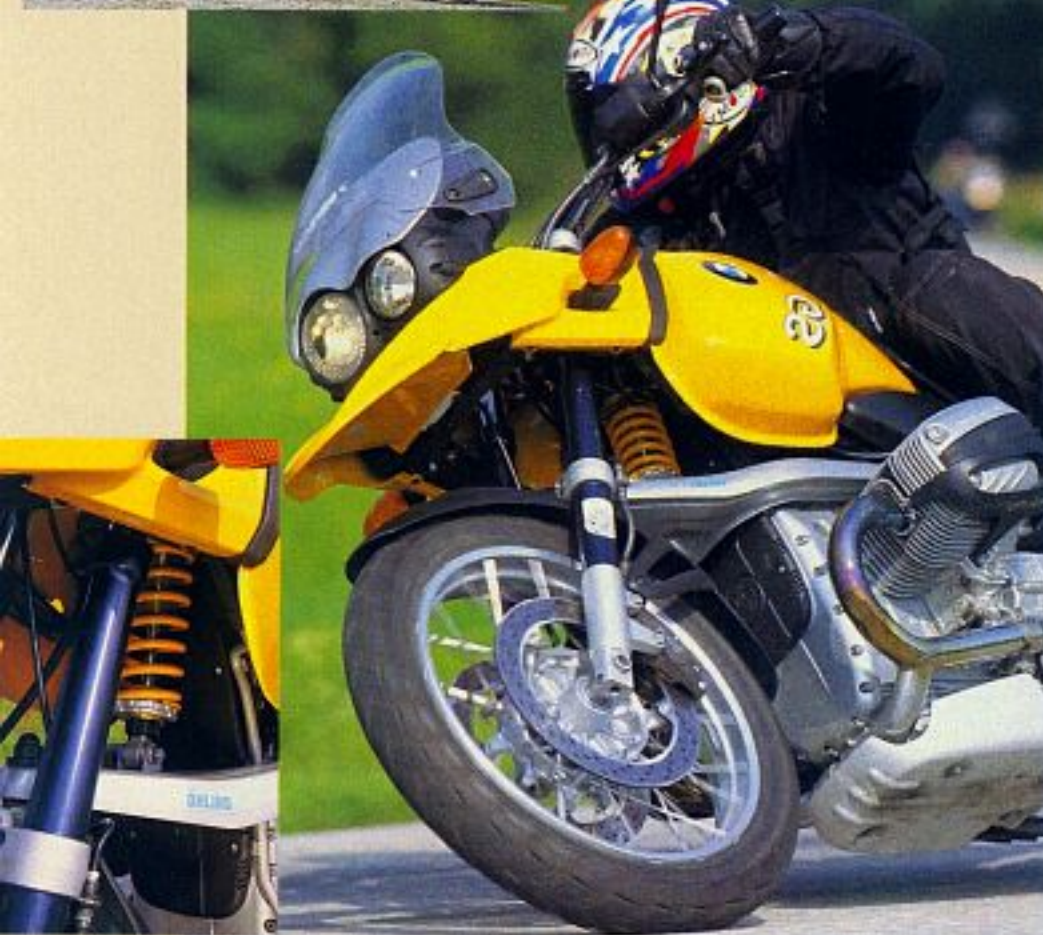
RICHTEN



Ein Tiger mit 150 PS,
eine Varadero und
eine Bayrische mit
Öhlins-Fahrwerk.
Unglaublicher
Fortschritt.
Naturgesetze
müssen neu
definiert werden.

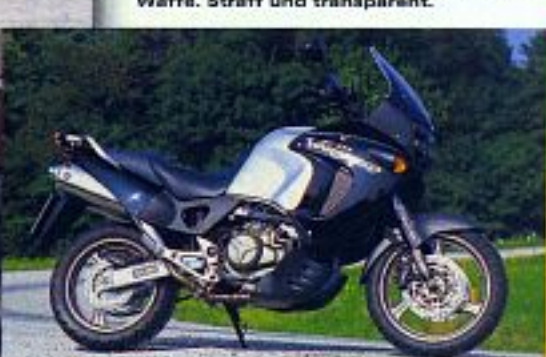


Mit getunten Enduros können auch die schärfsten Supersportler auf öffentlichen Straßen von Jägern zu Gejagten werden. Da kann der Schweiß aus den Turnbock triefen. Voll arg.



Bist du deppert! So muß es sein. Du rauchst an den Bürgerkäfigen vorbei wie ein sturzfliegender Adler an fetten, gemächlich dahinflatternden Drosseln und hetzt Supersportpiloten, bis ihnen der Schweiß aus den Turnbock trieft. Oder du vollstreckst sofort. Ist alles keine große Sache, wenn du auf einer Varadero mit Öhlins Fahrwerk sitzt. Schon serienmäßig ist die riesige Blunze sehr fersch zu bewegen, aber die relativ weichen und komfortorientierten Dämpfer unterstützen dich, wenn der wirkliche

Varadero mit Öhlins Fahrwerk: Unglaublicher Performance-Sprung. Für den Angriff im Winkelwerk eine unbezahlbare Waffe. Straff und transparent.



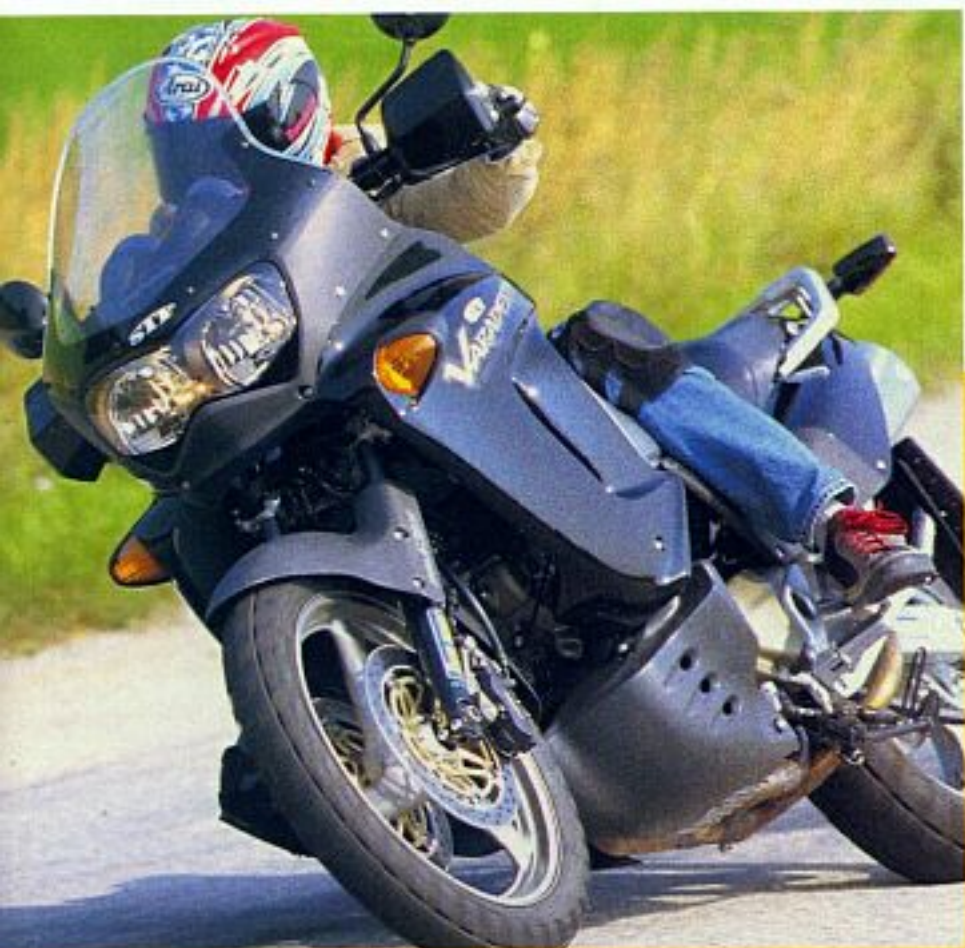
Ernst des Gebens beginnt, nicht unbedingt in der notwendigen Art und Weise. Da kann dann das Schiff schon zum Eier neigen und an deinem Vertrauen nagen. Und wir wissen ja, daß im harten Fight kleinste Unsicherheiten zur Durchreiche führen können. Da dürfen wir uns nichts vormachen, und wir dürfen die zentralen Punkte der Vorlesung von Dr. Bert Zerk ("Die Metaphysik der Herbbrennung") nie vergessen: "Spätes, hartes Bremsen ist mit einer weichen Gabel ein gewagtes Unterfangen, das gute Chancen hat, im Unterholz zu enden, weil die diffuse, wettexartige Führung des Vorderrades die nötige Präzision erschwert und Unruhe in das Gesamtsystem bringt. Weiters führt das Nachlassen der Traktion in welligen Scheiteln, weil das überforderte Federbein die Reifen nicht am Asphalt halten, zumindest zu einer unfreiwilligen Änderung der Linie bzw. zum besonders spektakulären aber extrem langsam Slide, bei dem der Fahrer losgelöst neben der Maschine am Hosenboden rutscht und kurvenausgangs das Gas nicht mehr aufreissen kann. Hat man beide Situationen erfolgreich bewältigt, hat man dennoch noch nicht gewonnen. Denn ein müder Dämpfer am Kurvenausgang teilt erstens nicht konkret genug mit,

wieviel Traktion der Hinterreifen hat, und neigt zweitens dazu, bei voller Belastung über Bodenwellen die Führungsarbeit abzugeben. Und wieder endet das Unterfangen im Unterholz. Insofern muß man mit schwammigen Fahrwerken jederzeit Reserven bereithalten. Und ehe man es sich versieht, ist man schon hergebrannt." Das Öhlins Fahrwerk, das der Strutzenberger (siehe Zitate) jetzt der Varadero verschrieben hat, kennt die von Dr. Bert Zerk erläuterten Schwierigkeiten nicht. Es ist unpackbar, wie exakt und präzise die straffe Gabel führt und wie klar und kontaktfreudig das Federbein auch in schwierigen Situationen die Verbindung zwischen Asphalt und Gummi herstellt. Du sitzt aufrecht und entspannt auf dem riesigen Schiff, nützt die Vorteile des Überblicks, die große Enduros gegenüber Supersportlern definitiv haben, und bewegt die Mörderwumme verdammt schnell und mit einem unglaublichen Maß an Kontrolle. Und obwohl der Struzzi nichts am Motor verändert hat, sondern nur das Fahrwerk öhlinsisiert hat, muß ich es ganz klar sagen: "Diese Varadero ist die beste große Enduro, die ich je gefahren bin."

"... nur die Wappler!"

Den Bert Zerk'schen Theorien stellt Ex-WM-Fahrer Walter Oswald, Chef der Anraucher-Höhle Ossi Moto und deklariertes

Im Hang-Off auf der Varadero verliert der kurvenäussere Fuß den Kontakt zur Raste. Außer man ist über 1,90 cm groß.



Struzzi

im Zitat

"Beim Öhlins Federbein in der Varadero kann nicht nur die Vorspannung hydraulisch verstellt werden, sondern auch die Zug- und Druckstufe justiert werden. Bei der Gabel habe ich Öhlins-Komponenten eingebaut, die ich speziell auf Fahrergewicht und Einsatz abstimmen kann. Kastet alles in allem inklusive Einbau rund 1.450,- Eier. Bisher haben wir etwa zwanzig derartige Umbauten vorgenommen."

"Die Öhlins Varadero hat nicht nur den Vorteil, daß man damit jetzt richtig schnell fahren kann, sondern auch, daß man das Fahrwerk jetzt optimal einstellen kann, wenn man mit vollgepackten Koffern und Beifahrern auf Tour geht."

"Eine Varadero haben wir auch mit Moriwaki Kolben, Moriwaki Nockenwellen, großem Vergaser und Sechsganggetriebe umgebaut. Hatte dann 110 PS am Hinterrad. Sowas geht aber in bezug auf das finanzielle ins Eingemachte. Nur das Motortuning kommt in etwa auf 5.800,- Eier."

"Eine große Stärke von Öhlins ist z.B., daß das Fahrzeug nicht bretthart wird, aber sportlich straff."

"Bei der GS ist es schwieriger, das Innenleben des Federbeins, also das Dämpferset, richtig zu konfigurieren, weil die Maschine einfach eine klare Tendenz zum hinteren Bocken aufweist, weil sie durch den Telelever vorne zu steif ist und nicht eintaucht."

"Wer mit der GS sportlich fahren will, dem öffnet ein Öhlins Fahrwerk alle Wege. Die Bayerische läßt sich dann einfach viel kontrollierter bewegen."

"Leistung bekommt man heute fast überall schon serienmäßig genug, aber beim Fahrwerk sparen die Hersteller noch. Wer ins Fahrwerk investiert, kann sich noch den echten Hammer holen."

Fa. Strutzenberger

2385 Breitenfurth

Hochroterdstrasse 17

Tel. 02239/3340



Mörderisches Vertrauen in das Fahrwerk. Entgegenkommende Bürgerkaffige wissen nichts von Öhlins und erschrecken.

OFFEN GESAGT



"Habe jetzt erst das Potential dieser Riesenwunden begriffen. Finde Supersportler und Naked Bikes nach wie vor erotischer, sehe aber, daß z.B. mit einer Öhlins Varadero immer gerechnet werden muß."

Zonko

"Verdammt! Habe meine wunderbare Gore-Tex-Panier von Arlen Ness aufgeschürft, weil mir die Öhlins Bayernsche soviel Vertrauen suggerierte. Werde zuhause fürchterlich Schimpf kriegen."



Muß einen Primelstrauß mitbringen." Mad Max Bravo Max

"Ja, mein Fahrwerk ist weich. Aber erstens habe ich 150 PS im Tiger und zweitens bin ich kein Woppler. Ich bin zum Vollstrecken auf der Welt. Schon immer. Und zum Jaunen."

Ossi



Triumph-Freak der ersten Stunde, seine eigenen Ansichten gegenüber: "Ein hartes Fahrwerk fahren nur die Wappler. Ich will es weich haben. Wenns rutscht, spür ichs eh." Insofern darf es nicht wundern, daß sein Tiger, der einen 150 PS starken Daytona-Motor im Rahmen trägt, gabelseitig schockiert, wenn man direkt von der Öhlins Varadero umsteigt. Die serienmäßige Tigergabel wirkt unheimlich weich und geht beim Ankeren in die Knie, daß du zu beten beginnst. Zumal der Speed, mit dem du auf eine Kurve zurauchst im Reich

150 PS isletet der Tiger von Herrn Ossi von Ossi Moto. Im Zuge einer Schwarzen Messe wurde einer Daytona der Motor rausgerissen und in mühevoller Kleinarbeit in das Tigerchassis verpflanzt.



der Enduros unerreicht und daher ungewöhnlich ist. Denn der supersportliche Reihendreizylinder der Daytona reißt fürchterlich mörder an. Ich würde sagen, bis 7.000 min ist die Sache schon kräftig und erregend, aber die echte Musik, die eine Adrenalinflutwelle freisetzt, spielt zwischen 7.000 bis 11.500 Umdrehungen. Da reißt dann das Triebwerk dermaßen arg an der Kette, daß beim herkömmlichen Beschleunigen das Vorderrad nur durch das gefühlvolle Dosieren des Gasgriffes am Boden zu halten ist. Seinen eigenen Angaben zufolge, ist Ossi Moto mit seinem Power-Tiger am Salzburgring mit 260 in die Fahrerlagerkurve eingebogen. Wir dürfen das ruhig glauben. Denn einerseits ist der Daytona-Motor eben ein wasch-ochter Supersportler mit mörder Leistung, und andererseits ist der Ossi ein durchgeknallter Racing-Freak, der sich vor gar nichts anmacht. Nicht vor einem weichen Fahrwerk und auch nicht vor seinem eigenen Davida-Helm. Im klassischen Stil mit Knieschluß reißt er den Tiger derquer aus den Ecken und kennt im Moment des Fahrens nur das Eine: Vollstrecken! Nicht auszumalen, wie stark diese Triumph Enduro wäre, würde Ossi auch das Fahrwerk entsprechend der Leistungssteigerung optimieren. "Werde darüber nachdenken. Damit ihr Wappler euch endlich Gas ge-

ben traut", sagte Ossi zwischen zwei Löffeln Frittattensuppe.

Jausenbrot

Aufgelöst muß noch werden, warum der starke Ossi Tiger ein Killer Tipperware Reind am Heck hat: "Das brauche ich. Fahre nie ohne Jausenbrote fort." Die letzte Frage, die es zu klären gilt, ist das Fahrverhalten der bayrischen Zehnköpferin mit Öhlins Komponenten. Im Vergleich zur Varadero, bei der man von einem deutlichen Performance-Sprung sprechen muß, waren für uns die Auswirkungen bei der BMW nicht ganz so zwingend. Zwar muß man den Öhlins Komponenten zugute halten, daß der Einstellbereich wirklich breit ist und für leichte Solofahrer genauso wie für die ganz schwere Kofferpartie abgestimmt werden kann, aber den mangelnden Grip am Hinterrad aufgrund des nicht eintauchenden Telelevers löst auch die Öhlins Abteilerung noch nicht. Strutzt "in den nächsten Wochen wird ein neues Federbein kommen, das speziell für die große GS entwickelt wurde. Für schnelle Fahrer wird es dann nichts besseres geben. Nicht nur mit hydraulisch einstellbarer Vorspannung, sondern auch mit Zug- und Druckstufen Justierbarkeit." Wird immer schwerer für uns Supersportler.

Zenko

Fotos: halklik



Ossi

im Zitat:

"Haben drei Monate an dem Tiger gewerkt, also will ich eine eigene Geschichte. Dieser Tiger darf nicht nur Teil einer Tune-Up Story sein. Ich will eine eigene Geschichte. Sonst verkauf ich sie an ein deutsches Magazin."

"Was ich mit dem Tiger gemacht habe? Etwas gemeinsames. Unten geht er normal und oben wie die Sau. Es reißt dich richtig hinten ab."

"Die Verpflanzung des Daytona Motors war sehr arbeitsaufwendig. Allein der Umbau des Hauptkabelbaums war eine Woche Arbeit. Dann mußte die Airbox umgebaut werden, weil die von der Daytona im Rahmen des Tigers nicht Platz hat. Auspuff bauen war auch eine super Sache, die erst nach dreißig mißlungenen Versuchen geglückt ist. Jetzt haben wir eine 3in/2 Lösung, die zehn PS bringt."

"Wir haben eine schwarze Messe gefeiert und eine Daytona Centennial geschlachtet. Zu den Klängen von den dunkelgrauen Liedern von Ludwig Hirsch."

"Die weiche Gabel ist super. Ein weiches Fahrwerk ist für die Köhner. Ein hartes Fahrwerk fahren nur die Wappler. Ich muß nicht spüren, wie der Untergrund ist. Wenns rutscht, spür ichs eh. Am Salzburgring beim Triumph Tag war ich mit dem Tiger absolut der Schnellste. Bin in die Fahrerlagerkurve mit 260 hineingefahren."

"Für so einen Tiger muß man mit Kosten in der Höhe von 21.800,- Eiern rechnen. Aber nur, wenn der Kunde schon einen Tiger mitbringt. Wenn er einen Daytona-Motor auch noch mit dabei hat wird's gleich um 14.500,- Eier günstiger."

"Der Sturzschaden auf dem Tiger kommt daher, daß ein zwei Meter Riese bei einer Probefahrt in einer Spitzkehre umgefallen ist. Ein wertloser Mensch, ein absolut wertloser Mensch. Den Selbstbehalt von 1.450,- Eiern hat er bis jetzt nicht bezahlt. Jetzt muß ich prozessieren gehen. Ein wertloser Mensch, ohne Charakter. Ein charakterloser Mensch."

"Fahren wir. Ich brenn euch alle her!"

Ossi Moto

1150 Wien

Rosinogasse

Tel. 01/895 83 84

Mad Max Bravo Maxa und der Öhlins Tuttelbär. Eine starke Kombination, die Gore-Tex am Knie zerstört.

