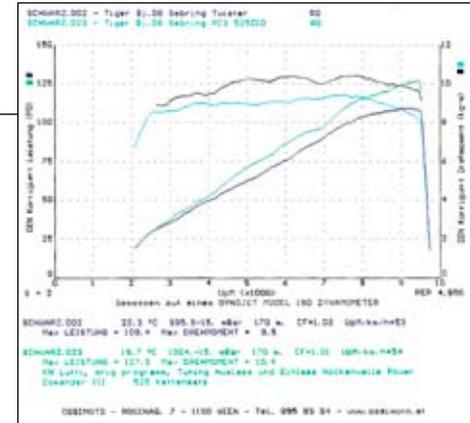
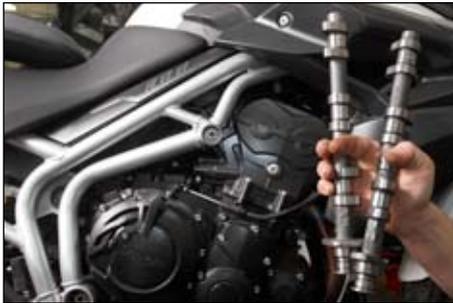




Sanft und wild

Suche nach Leistung?
Unkonventioneller Stressabbau?
Ausrüstung für jeden Trip?
All das findet man
zwei Minuten vom Westbahnhof.

Text: Philip Wagner Fotos: Der Haliklik



Wie passt das zusammen, Vespa und Triumph? So einfach, wie diese Frage, so direkt kommt auch die Antwort: „Weil’s mir taugt! Ich verkauf’ nur, was ich selber fahr’...“ klärt Ossimoto unmissverständlich. Wer das Urgestein einspuriger Fortbewegungskultur kennt, wird dennoch überrascht sein. Ossi trieb doch jahrzehntelang am Ring sein Unwesen. Immer am Stift, machte er keine Gefangenen und schlug erbarmungslos zu. Seine Zweiradprojekte waren stets kompromiss-

los, wie er selbst. Wie begegnet man dem wilden Hund heute? Nach dem Begrüßungshandschlag und der Frage nach dem wertigen Befinden treten sofort beide Seelen des erdigen Originals aus Hartberg zu Tage: Er meint, er ginge es ruhiger an, seinen letzten Ausritt möchte er nicht wiederholen. Als einzige Erläuterung dazu lässt Ossi seine Schulter sprechen. Mit einer ausrenkenden Bewegung kracht und krammelt es durch die Wintermontur und man versteht: Das ist nach einein-

halb Jahren noch nicht geschmeidig, das tut schon beim Zuhören weh. Und diese Brachialgewalt fährt Vespa? Wo bitte? „Überall, wo der Tiger zu schnell ist. Im Wald, in den Bergen. Zur Entspannung. Die Viertakter aus Italien haben mittlerweile erstaunliche Qualität. Und hier in der Stadt gibt’s nichts Besseres. Stau, Parkpickerl... das ist alles kein Thema. Mit dem Roller ist man ideal unterwegs in der Stadt. Wir merken das, das boomt. Immer mehr Kunden steigen um, und wir haben



Warum Tuning? 2012 geht Tichy den 800er-Tiger an. Das geringe Gewicht und 100 Hinterrad-PS werden für sich sprechen.

Projekt. Nachdem ich mit dem alten an der 500-PS-Schallmauer gescheitert bin, probier ich´s mit dem 1250er-Explorer. Die Voraussetzungen sind gut: Kardan, neuer Motor mit 137 PS, ABS, Tempomat, Traktionskontrolle. Zu meiner Zeit hat´s das alles nicht gegeben, da hat man´s nicht gebraucht. Die Jungen wachsen heute damit auf, die brauchen´s. Da kannst voll Stoff geben und du wirst keinen 90°-Quersteher zusammenbringen, wie wir damals, das bringt alles auf die Straße, warum nicht?“ Und schon merkt man: Hier lebt er, der Geist der Leistung. Mit Erfahrung, Unnachgiebigkeit und Liebe wird seine Seele gesucht, erweckt und freigelassen. Mittels „Tuning“. Bis Ende der 90er ein gebräuchliches Wort im motorisierten Sprachschatz. PS herauskitzeln, Newtonmeter freisetzen war damals unverzichtbares Ritual beim Leistungsvergleich auf offener Straße. Heute hat einerseits die Elektronik das Aufgabengebiet versierter Mechaniker schwer erweitert und andererseits die Emissionsgesetzgebung

einen guten Ruf in der Szene. Die puristischen Zweitakttraditionalisten haben ja ihre eigenen Geheimtipps, aber auch da sind wir akzeptiert. Darum haben wir uns entschlossen die Viertakt-Vespas grau, also selber, zu importieren. Für den Käufer macht es keinen Unterschied. Unsere Vespas haben zwei Jahre Garantie und sind im Zulassungsschein von den zentral importierten nicht zu unterscheiden. Nur im Preis, wir bieten deutlich günstiger an.“ Seit etwa drei Jahren umgeht Ossi

das Monopol des Generalimporteurs und eine stattliche Fangemeinde dankt es ihm, kommt immer wieder, nicht nur zum Service. Sein Herz schlägt aber auch für Triumph, seit jeher. Warum? „Wegen der unnachahmlichen Charakteristik des Dreizylinders, das mag ich. Triumphs sind unverwechselbar und der Tiger sowieso das beste Radl für alles. Der neue große Tiger in der Adventure-Ausführung („Explorer“) fährt voll ein, wir haben schon Vorbestellungen. Das wird mein nächstes

Warum Triumph? Die Charakteristik des Dreizylinders ist unschlagbar und einzigartig. Und der Tiger sowieso das beste Radl für alles.

den Spielraum der Motorenentwickler und -veredler eingeschränkt. Dementsprechend blieben nicht mehr viele übrig, die das ernst und ehrlich beherrschen. Bei Ossimoto natürlich schon. Mechanikermeister Tichy tüftelt ständig an ausgefeilten Lösungen, wie man nicht nur die Spitzenleistung erhöhen, sondern auch die Leistungsentwicklung kundengerecht anpassen kann. Tichy entwickelt dafür nicht nur eigene Messgeräte (etwa seine Mehrbereichs-Lambdasonde) sonder programmiert auch gerne am Werksmaping herum. So kann man schon um 1.700 Euro



Warum Vespa? Ideal zum Entspannen am Land, konkurrenzlos in der Stadt. Das Italo-Lebensgefühl jenseits von Parkpickerl und Stau.



bei seinem Tiger ein hochplateauförmiges Leistungs- und Drehzahlergebnis ordern. Nur mit neuer Nockenwelle (selbstverständlich individuell angepasst), nachgefrästen Stirnrädern, optimiertem Antriebssatz und adaptierter Airbox steigert er mit seinem selbst entwickelten Motormanagementprogramm jeden serienmäßigen 1050er-Tiger von 112 PS Spitzenleistung auf 127 PS (siehe Abbildung) am Hinterrad. Nur der Topf, der sollte schon vorher offen sein, sonst macht

alles der Tichy. Wir fragen nicht, was er aus dem neuen Explorer-Tiger machen wird, aber eins verrät er uns. 2012 werde ich mich um die 800er-Tiger kümmern, das wird dann unschlagbar. Viel leichter das Handling und umso größer die Überraschung bei den serienmäßigen Raubkatzen. Ziel der Entwicklung: „dreistellig soll die PS-Spitze des Leistungsdiagramms am Hinterrad auf jeden Fall werden, das müsste reichen...“ meint der zuversichtliche Tuningmeister. Dem ist nichts hinzu zu fügen. **Infos: www.ossimoto.at**