

QUER-LENKER

Was kommt dabei raus, wenn man gerne quer unterwegs ist und käufliche Wettbewerbs-Super motos quasi langweilig und zu mainstreamig findet? Ein brachiales Spaßgerät, das lauthals gegen alle Viertakter rebelliert.

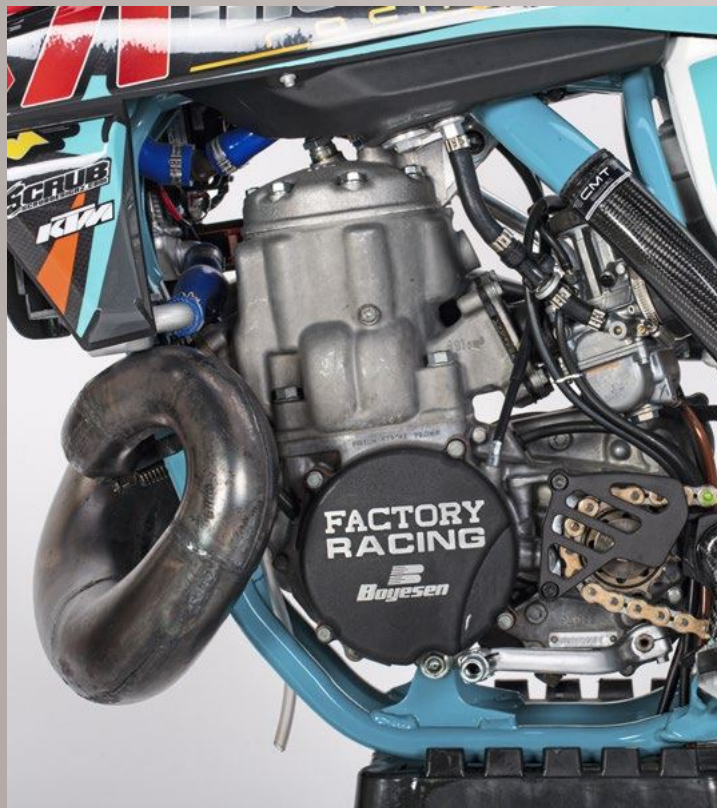
Text: Mario Steffen; Fotos: Tyson Jopson

Hannes Friedrich gehört zu einer Gattung Motorradfahrer, denen man positiv nachsagen kann, dass sie echt ein bisschen gaga sind. Er liebt außergewöhnliche Mopeds, über deren Sinn oder Unsinn einen ganzen Abend am Stammtisch diskutiert werden könnte. Motorräder, die Konventionen mit Stolz den Mittelfinger entgegenstrecken, die polarisieren und begeistern. Wobei Supermoto an sich ja schon ziemlich weit entfernt von konventionell ist.

Eigentlich aus dem Hardenduro kommend, hält sich Hannes in der Zwischenzeit mit Supermotofahren fit. Beim Durchstöbern der verfügbaren Drifter am Markt kam bei dem Zweitakt-Fan jedoch schnell Enttäuschung auf: alles nur noch Viertakter, alles irgendwie Mainstream. Was macht man dann? Nachdenken und einen Plan

Baujahr 2018
Leistung k. A.
Gewicht 113 kg





Respekt einflößend und wunderschön zugleich: Der CR-500-Motor ist ein temperamentvolles und biestiges Herz



Rängtängtäng: Die perfekt verarbeitete Pro-Circuit-Werksanlage aus den USA sorgt für das passende Klangambiente

Motor & Fahrwerk

Im Inneren des japanischen 500er-Zweitakters gibt ein überarbeiteter Zylinder den Takt vor. Gezündet wird per Doppelspule. In hitzigen Momenten behält der Eintopf durch eine stärkere Wasserpumpe einen kühlen Kopf, ein 38er-Airstryker-Vergaser sorgt für ein explosives Tectelmechtel zwischen Luft und Benzin. Die Gabel bekam eine Cartridge von K-Tech mit Federkartusche anstatt Luft, ihr Federweg wurde von 315 auf 285 Millimeter reduziert.

Für Zweiradakrobatik: Die CNC-gefräste Zeigefingerbremse von Rekluse hilft beim Wheelen und Driften gleichermaßen



Fette Xtrig-Gabelbrücken packen die KTM-Gabel mit K-Tech-Innereien bombenfest, sorgen für erhöhte Stabilität



Ein Fest für Supermoto-Fans: mächtiger Beringer-Bremsattel, große Braking-Scheibe und SM-Pro-Platinum-Felgen



ABSURDE POWER, WENIG GEWICHT: EIN COCKTAIL FÜR GASKRANKE

schmieden. So orderte er eine frische 2018er-KTM-450-SX-F. Der eigentliche Stollenhüpfer aus Österreich wurde dann komplett in seine Einzelteile zerlegt, der Rahmen in einem hellen Türkis gepulvert. Damit die KTM auch so richtig brachial aus den Ecken feuert, durfte der ab Werk auch nicht unbedingt schwachbrüstige 450er-Motocross-Motor auf keinen Fall zurück ins Chassis. Die Frage nach der passenden Alternative war schnell geklärt: Hondas legendärer CR-500-Zweitakt-Eintopf soll das Mattighofener Chassis befeuern. Bei einem dänischen Sammler ergatterte Hannes eines der biestigen, aber längst nicht mehr produzierten Aggregate – und nein, kein gebrauchtes, sondern ein nagelneues mit null Kilometern Laufleistung!

Der schon von Haus aus leistungsstarke und spitz ansprechende Einzylinder wurde in allen Lagen direkt gedopt (siehe linke Seite). Den krönenden Abschluss der Herz-OP bildete eine Pro-Circuit-Werksbirne aus den USA, die mit passendem Endtopf für ein klangliches Opus in bester Zweitakt-rängtängtäng-Manier sorgt. Trotz genügend Platz war ein Einbau des japanischen Singles per Drag-and-drop jedoch nicht so einfach möglich: Um den Motor in den Rahmen zu hängen, mussten die Motorhaltepunkte des KTM-Rohrrahmens umgeschweißt werden.



Schlanke Taille: Trotz größerem Motor baut die KTM nicht breit, nur die Birne steht etwas ab

Nein zur Viertakt-Monokultur

„Wenn du bei dem Ofen den Hahn voll spannst, dann fräst du auf einem Rad an allen Viertaktern vorbei, als würden die stehen – und die Blicke danach sind köstlich!“, ist Hannes’ kurzes Resümee über den brutalen Schub der vollgetankt nur 113 Kilogramm leichten Supermoto. Damit der andauernde Tanz auf dem Hinterrad halbwegs kontrolliert vonstattengeht, ist linksseitig am Lenker eine Zeigefingerbremse von Rekluse montiert. Die hilft nicht nur beim Wheelen, sondern auch beim Rein-sliden in Rechtskurven, wenn der Fuß aufgrund von Schräglagen nahe Sturzgefahr nicht mehr ans Bremspedal kommt. Der eigentliche Anker wird über eine Beringer-Bremspumpe geworfen, ein Sattel aus selbigem Hause lässt die Beläge in eine große Braking-Bremsscheibe beißen. Um bei einer derartigen Entschleunigung mehr Stabilität an der Front zu erhalten, wird diese von fetten Xtrig-Brücken gehalten. Fahrwerksseitig werkelt vorne die Gabel aus der 450 SX-F, welche durch eine Federkartusche von K-Tech und einen kürzeren Federweg auf den harten Supermoto-Alltag vorbereitet wurde. Hinten hält ein überarbeiteter Dämpfer von WP mit Xtrig-Komponenten die hochbeinige Rakete selbst im quersten Zustand auf Kurs. Edle SM-Pro-Platinum-17-Zöller vollenden den Umbau.

Unterm Strich wirkt Hannes’ Zweitakt-Fräse so sauber, als wäre sie direkt aus der Werkshalle einer fiktiven austro-japanischen Wahnsinnskooperation gerollt. Ein Jammer, dass nie ein Hersteller so was tatsächlich in Serie gebaut hat – wer also mächtig gegen die viertaktende Masse stänkern will, muss schon selbst zu Flex und Schweißgerät greifen. Oder bei Fahrzeughandel Friedrich anklopfen, denn diese Feile steht zum Verkauf. ■

SCHNÖDER ALLERWELTS- VIERTAKTER? NEIN DANKE!

Ein feuchter Traum
für Zweitakt-Aficiona-
dos und Liebhaber
der Quertreiberei

→ Edelbike

Habt ihr auch so ein Schätzchen? Schickt uns einen Umbau-Steckbrief und ein paar Schnappschüsse an edelbike@ps-online.de. Wir setzen das Bike dann in unserem Fotostudio perfekt in Szene.

