



SWEDISH DRIFT MACHINE

In den Achtzigern herrschte in der Motocross-Welt ungezügelter 2-Takt-Wahnsinn: Wilde Halbliter-Aggregate trafen auf überforderte Chassis. Aus heutiger Sicht kaum fahrbare Monster, die selbst bei ganz harten Jungs für Schweißausbrüche sorgen. Doch wie macht sich so ein Brutalo-Aggregat samt modernem Fahrwerk auf Asphalt? Ein Enthusiast wagte den Umbau zur Frankenstein-SuMo.

Text: Philipp Genikomsidis; Fotos: Tyson Jopson

Baujahr 1985
Leistung k. A.
Gewicht 106 kg

BALLERBUDE FÜR KART- BAHN ODER ROSSIS MOTO RANCH

Zwei funktionale Carbon-Endschalldämpfer von SIP schmiegen sich gefällig unters reduzierte Heck

Eigentlich hatte Händler Hannes Friedrich eine Indien-Tour auf einer Honda Africa Twin geplant. Doch Kollege Covid hatte da andere Pläne: Dank Lockdown blieb die Honda samt Fahrer zu Hause, ungenutztes Reisebudget lag auf dem Konto – und dann fiel Hannes ungeplant eine seltene 1985er Husqvarna CR 500 in die Hände. Ein Relikt aus Zeiten, in denen rohe Power noch großgeschrieben wurde und Fahrbarkeit eher Nebensache war. Und das Wort Supermoto außerdem noch gar nicht erfunden.

Lockdownprojekt statt Langeweile war also angesagt. Den Zweitaktfan reizte es, fetten Two-stroke-Schub einer besonders exotischen 500er standesgemäß auf den Asphalt und optional auf den Flat-Track zu bringen. Dabei sollte das be-

reits ordentlich laufende Herzstück weitestgehend unangetastet bleiben: Der Einzylinder bekam eine Revision samt neuem Kolben. Auf Frischluftseite saugt er nun durch einen offenen Luftfilterpilz, die Vergaser freuten sich über ein Ultraschallbad und angepasste Bedüsung. Die originale Abgasanlage wurde am Heck mit zwei schlanken Endtöpfen von SIP vereint.

„Wie viel Druck hat die Kiste denn jetzt, Hannes?“ „Der Rolls-Royce-Verkäufer würde sagen: reichlich.“ Konkreter zu werden ist mangels noch ausstehendem Prüfstandlauf zugegebenermaßen schwierig, denn offizielle Leistungsangaben gab und gibt es nicht. Üblicherweise soll der Output je nach Konfiguration zwischen 50 und 70 äußerst temperamentvoll agierenden Pferdchen liegen, in der Tat mehr als ausreichend bei



Frisches Leder auf der Sitzbank, Verkleidungsteile und Dekor entsprechen optisch dem originalen Styling von 1985



Frischer Kolben, gereinigte Vergaser, offener Luftfilter und passende Bedüsung. Ansonsten blieb der Motor original. Leistung? Reichlich



Nötige Anpassungsarbeiten an der KTM-Schwinge gestalteten sich besonders schwierig. Die Felge hinten stammt aus der Aprilia RSV4

Motor & Fahrwerk

Explosive Leistungsentfaltung mit kernigen Vibrationen liefert der Einzylinder-Zweitaktmotor. Er saugt durch einen offenen Luftfilterpilz und bekam nebst frischer Revision eine angepasste Bedüsung. Die Härte der elektrisch justierbaren Ducati-Multistrada-Federgabel lässt sich über einen versteckten Poti anpassen. Voll einstellbare Öhlins-Hardware samt Umlenkung dämpft an der modifizierten KTM Schwinge



Unikat: Die Frontmaske lässt mit vollster Absicht Flat-Track-Ambitionen erahnen



Die Frankenstein-Supermoto steht bei Motorrad Friedrich zum Verkauf. Preis inklusive kurzer Flat-Track-Gabel: 10 000 Euro

DIE MISSION: FETTER TWO-STROKER MIT MODERNEM FAHRWERK

gewogenen 106 Kilo Startmasse. So viel Dampf pro Gramm verlangt Kontrolle. Spätestens hier war es dann vorbei mit zeitgenössischem Purismus: Ran an die CNC-Fräse und rein mit modernen Fahrwerks- und Bremskomponenten. An der Front fiel die Wahl, nicht nur aus Gewichtsgründen, auf eine angepasste, elektrisch einstellbare Gabel aus der Ducati Multistrada. Über einen Poti unterm Lenkerpolster lässt sich die Härte „on the fly“ einstellen. Im Heck werkelt ein voll einstellbarer Öhlins-Dämpfer an einer stark modifizierten KTM-EXC-Schwinge. Edle Brembo-Verzögerungshardware steuert die

BMW S 1000 RR bei, leichte 17-Zoll-Räder stammen an der Front von der Ducati 1098 und am Heck aus einer Aprilia RSV4. Doch damit nicht genug: Hannes konnte sich die alte Dame auch sehr gut auf dem Flat-Track vorstellen. Also musste zusätzlich die kürzere Gabel einer Ducati Panigale 899 unter die Fräse, um ein schnell austauschbares Setup für Driftsessions im Dreck zu schaffen.

Ziemlich genau einen Lockdown lang war die Motorrad-Friedrich-Crew mit dem Projekt beschäftigt. Unzählige Stunden und 8700 Euro an Teilekosten später steht ein unvergleichbares, edles Retro-Sportgerät im PS-Fotostudio. Und Straßenzulassung? Dank englischer Papiere theoretisch machbar, etwaige Kaufinteressenten müssten sich allerdings selbst um benötigte Anbauteile und Umbauten kümmern. ■



Von der BMW S 1000 RR vererbte Brembozangen beißen in Doppelscheiben an einer Ducati-1098-Felge

→ 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.