



EDELWEISS MOTORSPORT
BMW R 9T one

CLASSICBIKE RAISCH
Triumph Bonneville Alu-Racer

MAGISCHE

Luft, Leidenschaft und Liebe: Reduziert auf das Wesentliche sind diese fünf luftgekühlten Roadster – pur und puristisch für ungefilterte Erlebnisse. Augenweiden und doch echte Fahrmaschinen. Mit getunten Motoren, Edel-Fahrwerken und High-End-Komponenten stecken sie voller Anmut, Eleganz und Kraft. Von Thomas Schmieder; Fotos: markus-jahn.com, Arturo Rivas (5), fact (1), TSR (4)

Ein Donnerrollen liegt über dem ehrenwerten Rundkurs von Hockenheim. In der Boxengasse lassen Mechaniker den Schraubenschlüssel sinken oder legen den Laptop aus der Hand. Der V12-Langstrecken-Maserati muss kurz warten, wirklich wahr. Dieses Quintett

sprengt Synapsen, massiert Seelen, verwöhnt die Netzhaut, föhnt Flimmerhärcchen. Ein Fest für die Sinne sind diese Maschinen von BMW, Ducati, Moto Guzzi, Triumph und Yamaha. Fünf renommierte Tuning-Schmieden haben kräftig Hand angelegt, Serienmaschinen mit technischen Upgrades an

Motor, Fahrwerk und Bremsen bestückt. Spirit trifft Hingabe, Speed auf Sinnlichkeit. Edelweiss Motorsport, WalzWerk Racing, Radical Guzzi, ClassicBike Raisch und Motorrad Klein schufen aufsehenerregende Motorräder, die noch jeden einzelnen Zündfunken zelebrieren, Luft und Kraftstoff



MOTORRAD KLEIN
Yamaha XJR 1300 Yard Built

RADICAL GUZZI
Moto Guzzi „The Fugitive“ 1380

INTERMOT CUSTOMBIKE
Ducati Scrambler Icon by Marcus Walz

MECHANIK

betörend zu einem explosiven Gemisch vermengen. Maschinen, die einen direkt aus der Seele donnern. Sie ist greifbar, die Magie ehrlicher Mechanik, klassischen Maschinenbaus. Alle fünf Tuner gossen die Liebe zum luftgekühlten Motor in rollende, edelst legierte Skulpturen. Lust am Bauen trifft Sinn für Ästhetik und Freude am Fahren. Motor, Räder, Freiheit. Fertig.

Mächtige, markante Motoren repräsentieren einen Kern von fünf Marken: Boxer, V2 – längs und quer eingebaut, Twin und Vierzylinder in Reihe. Sie alle recken

stolz mächtige Krümmer in den Fahrtwind, präsentieren prominent ihre Kühlrippen. Es ist die Magie puren Metalls. Luftgekühlte Waffen ohne Plastikverschalung, schick und stark. Dieses Quintett trifft einen Nerv. Der Geist in der Maschine, hier ist er spürbar, in jeder Faser des Körpers erlebbar. Das alte Rein-raus-Spiel visuell erlebbar: Wo geht Kraftstoff rein in die Zylinder, wo strömt Abgas raus? Begreifbare Technik.

Dabei fahren diese sportiven Roadster nicht bloß flott im Kreis oder von A nach B. Sie bewegen, sie treiben an. Bestückt mit

ausgefeilten Komponenten aus der Champions League der internationalen Zuliefererzunft. Selbst in den Häuserschluchten der Großstadt zelebrieren sie das besondere Erlebnis: In den Unis fallen spontan die Vorlesungen aus, Kindergärten machen die Rollläden runter. The Boys are back in Town! Es fühlt sich ein wenig an wie im London der Roaring Sixties. Nicht wirklich retro, nicht komplett modern. Sondern zeitlos.

Vorhang auf für gefühlsechte Fahrerlebnisse besonderer Art. Solche Fahrmaschinen passen in die Zeit, als Café Racer des



EDELWEISS MOTORSPORT

BMW R 9T one



Exponiert: Mehr denn je ist BMWs Boxer ein Statement mit markanten Zylindern. Hier mit 1405 cm³ und mächtig Punch



Raffinierte Formen und Farbgebung: Tank in lang und schlank. Bordeauxroter Sitz und weiße Zierlinien als Hommage an die R 32



Klang- und ausdrucksstark: Auf Eigenbau-Krümmern lauern zwei volltönende Tüten – wie Muränen in einer Korallenriffspalte

Vergleich Fahrmaschinen

21. Jahrhunderts, keine Fake-Oldtimer. Pure, aber nicht puristische Maschinen. In großen Herzen brennt Benzin: Mit bis zu 1,4 Liter großen Twins, konsequent einsitzig und mit Stummellenkern. Bück dich hoch, zu großen Erlebnissen. Wer hier sein Herz nicht schlagen spürt, ist tot. Noch intensiver wirkt das Erlebnis mit Jethelm auf leeren Landstraßen. Doch der Ducati und Yamaha bleiben mit offenen Brüllrohren nur Rennstrecken. Wo unauslotbare Schräglagenfreiheit wartet. Also los, Rollout in Hockenheim.

EDELWEISS-BMW

Als BMW-DNA gelten vor allem Tourer und Reise-Enduros, aktuell auch Supersportler: RT, GS & S 1000 RR. Dazu noch München und Berlin, Zentrale und Produktion. Doch was hier von Edelweiss Motorsport aus dem Süden von Essen – ganz nah an der Ruhr – ange(rollt) kommt, ist ein Rebell auf Rädern. Schwarz, schlank, stark. „Wir sind Revolutionäre“, sagt Firmenchef Dirk Schefler über sich und sein Team. Vereint bauen sie „BMW's aus Leidenschaft, arbeiten an Boxer-Kultur für Straße und Rennstrecke.“

2014 läutete die R nineT eine neue Ära bei BMW ein, hip statt bieder. Was gilt dann für diese schwarze Schönheit namens R 9T one? Der Name soll zeigen: Sie ist die einzig Wahre. Lang und gestreckt wirkt sie, huscht tief geduckt durch die Sachs-Kurve. Richtig Druck hat dieser Motor. Über 140 PS, das wuppt. Behäbig war früher. In Schräglage kommt man vom zweiten in den dritten Gang kaum mit dem Schalten nach – so frei und abrupt dreht der bullige Boxer hoch. Die Getriebe-/Endübersetzung ist serienmäßig kurz. Da zappelt man dann eben manchmal im Drehzahlbegrenzer. Wow, wie

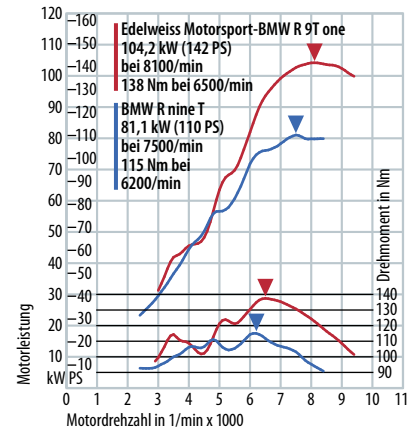
UMBAU-INFO BMW

Big Bore Kit, 1405 statt 1170 cm³ mit Zylindern und Schmiedekolben von Edelweiss Motorsport: Bohrung x Hub nun 106,4 x 79,0 statt serienmäßig 101,0 x 73,0 Millimeter; Langhub-Kurbelwelle mit Edelweiss Motorsport Schaft I Sonderpleuel; Ventilsitz-Bearbeitung/Anpassung der Kanäle; Verdichtung 13:1 (Serie: 12:1); Tuning-Nockenwellen mit optimierten Erhebungskurven; Einlasstrakt mit Ansaugtrichtersystem Typ „Powersack“; Auspuffanlage: Krümmer als Sonderanfertigung, Schalldämpfer mit herausnehmbaren dB-Eatern; Steuergerät mit neuem Mapping durch Edelweiss Motorsport; Tank, Sitzbank und Höcker Sonderanfertigungen; Eigenbau-Kennzeichenhalter; PVM-Schmiederäder 3.5 x 17 und 5.75 x 17, Bereifung 120/70 ZR 17 und 190/50 ZR 17; Federbein, Gabelumbau (Innereien) und Stummellenker von HH Racetech; Kombi-Instrument von Motogadget; abgedunkelte Blinker in den Lenker-Ausgleichsgewichten; Mini-Rücklicht. In „Motorsportkonfiguration“ ohne Straßenzulassung sollen mindestens 149 PS anliegen. Komplettpreis R 9T one inklusive aller Teile, Umbau, Lackierung und Arbeitslohn: 49 900 Euro.

Kontakt: Edelweiss Motorsport, Dirk Scheffer, Worringstraße 269, 45289 Essen, Telefon 02 01/ 36 14 99 04, info@edelweiss-motorsport.de, www.edelweiss-motorsport.de



BMW-Mann durch und durch: Dirk Scheffer lebt und liebt den Boxer mit zwei und vier Ventilen. Feiert(e) als Fahrer/Tuner Erfolg im Motorsport



Der Boxer teilt kräftig aus: Dies ist einer der stärksten luftgekühlten Motoren aller Zeiten! Laut Tuner sind mit anderer Abstimmung und ohne dB-Eater sogar 149 PS und 150 Nm drin



Rebell auf Rädern: echt scharf, geradezu rattig, diese geduckte BMW! Ein Kraftpaket, optisch rank und schlank, mit Spezialtank, Solo-Sitz, exklusiven Krümmern und leichten PVM-Rädern

das anschiebt, bei jeder Drehzahl! Es brennt der Baum. Nicht erst zu Weihnachten.

In den Riesendübeln von Zylindern werkeln Schmiede-Kolben mit mächtigen 106,4 Millimetern Durchmesser, wuchten via Spezialpleuel fette 138 Newtonmeter Drehmoment auf die hauseigene Langhub-Kurbelwelle: 1405 Kubik! Erwachen der Macht durch die Kraft des Hubraums: Die R 9T one drückt bei jeder Drehzahl mehr Leistung als eine HP 2 Sport – sie gilt als stärkster BMW-Serien-Boxer und einer der potentesten luftgekühlten Motoren aller Zeiten! Keinem anderen der fünf Motorrä-

der hier ist ihr Tuner so tief in die Antriebs-Eingeweide gekrochen. Edelweiss Motorsport ist ein Leistungs-Papst für Porsche, VW Käfer und vor allem BMW-Motorräder. Boxer durch und durch eben. An Motoren produziert die Tuning-Firma alles selbst oder lässt es nach ihrem Plan fertigen: Ventile, Stößel, Stoßstangen, Nocken- und Kurbelwellen, Pleuel, Kolben und so fort.

Kunden mit Zweiventil-Boxern kommen aus ganz Deutschland und Europa, ja selbst aus Australien. Nur diese R 9T one ist bislang ein Einzelstück im Prototypenstadium. Ihr

Debüt feierte sie beim Glemseck101 im September 2014, musste gerade fertig gestellt gleich ins Sprintrennen. BMW hatte das Projekt logistisch unterstützt, Edelweiss Motorsport frühzeitig mit einer Vorserienmaschine versorgt, noch mit Sandguss-Motorgehäuse. Es ging darum, das Potenzial des Flat Twins auszuloten. Schließlich ist die R nineT mittlerweile der einzig verbliebene luftgekühlte Boxer im BMW-Programm.

Heftig getunt, reißt die 1400er infernalisches an. Und genau so röhrt der Boxer seine immense Kraft nur so aus den Hydroformauspuffen von HP Corse. Markant, dumpf,

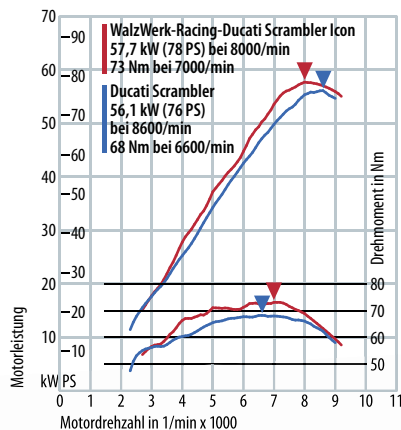
UMBAU-INFO DUCATI

Das klassische Motoren-Tuning überließ Walz Dietmar Franzen von Sport Evolution: Zylinderkopf-Bearbeitung (Kanäle), neue Ventile aus Titan, Spezial-Nockenwellen als Sonderanfertigungen, Schmiedekolben auf Carillo-Pleuel, feingewuchtete Kurbelwelle. Geändert wurde die Airbox mit integrierten Ansaugtrichtern, die Kupplung trägt einen Aluminium-Korb, ihre Betätigung wurde nach links verlegt. Krümmer mit Schalldämpfer von SC-Project aus der MotoGP. Die gekürzte Upside-down-Gabel von Öhlins aus der Ducati Panigale 1199 R mit modifizierten Kartuschen und Federn trägt Karbon-Kotflügel, radial montierte Brembo-Monoblocks M 50 und Wave-Bremsscheiben. Öhlins-Federbein aus Einzelteilen speziell für dieses Motorrad angepasst, seine Aufnahme an der Schwinge ausgefräst. OZ-Racing-Magnesiumräder mit Reifen 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17. Gekürztes Heck mit handgefertigtem Aluminiumhöcker und Alcantara-Sitzbank. Originaltank mit neuen, eingeschweißten Seitenteilen. Obere Gabelbrücke und Tachohalter Einzelanfertigungen. Ducabike-Fußrastenanlage, Sonderlack u. v. m. Preis je nach Ausstattung inkl. rund 200 Arbeitsstunden: ca. 35 000 bis 55 000 Euro.

Kontakt: WalzWerk GmbH, Marcus Walz, Karlsruher Straße 1, 68723 Schwetzingen, Telefon 0 62 02/1 27 65 45, www.walzwerk-racing.com



Szenekenner und Szenegröße: Für Marcus Walz gibt es keine unlösbare Aufgabe. Der Ex-Racer ist international renommiert



Nicht vergessen: Der Hubraum-Benjamin hat „nur“ 803 cm³. Klassisches Motor-Tuning bringt mehr Kraft, welche aber dieser Auspuff kostet

Mild und wild, hart und zart: stimmige Proportionen, steil stehende Öhlins-Gabel. Ein wahres Krümmer-Kunstwerk züngelt aus dem L-Twin



Vergleich Fahrmaschinen

sonor. Speziell ohne dB-Eater, was laut Dirk Scheffer nochmals viel Extra-Power bringt.

Nicht ganz einfach zu fahren, die R 9T one. Sie hängt fast schon zu bissig am Gas, zeigt heftige Lastwechselreaktionen. Also am besten unter gleichmäßigem Zug durch die Kurve. Mit Gefühl in der rechten Hand. Dnn in diesem Boxer wohnt Brutalität. Wer glaubt, eine BMW führe synthetisch, ohne Kick und Emotionen, kennt diese nicht. Sie ist nicht Everybody's Darling, sondern ein Biest, eine Bestie. Laut, roh, echt. Doch zu-

gelassen für die Straße. Sofern man Spiegel an- und dB-Eater einschraubt.

Zarte 212 Kilogramm wiegt die 9T one, zehn weniger als die Serien-R nineT. Nicht nur die PVM-Räder wirken erleichternd. Trotz niedrig angeklemmter Lenkerstummel lenkt dieser Tiefflieger easy und willig ein. Umrundet Kurven präzise wie von einem überdimensionalen Zirkelschlag geführt. Bridgestone S20 funktionieren selbst auf Rennasphalt prima. HH Race-Tech lieferte das Federbein und modifizierte die Gabelinnereien. Nun bietet die Upside-down-Gabel mehr Reserven. Sie sackt nicht

mehr so stark in sich zusammen – ein Schwachpunkt, siehe MOTORRAD 24/2015.

Richtig gut funktioniert das Zubehör-Federbein. Ja, es ist straff. Aber es gibt jederzeit gute Rückmeldung, bildet das Asphaltrelief herrlich transparent ab. Seine bordeauxrote Feder ist genau wie der Sitz in jener Farbe eine Verneigung vor BMWs erstem Boxer, der R 32 aus dem Jahre 1923. Die Sitzposition hinter dem langen Tank (seine Form ist noch nicht endgültig) wirkt gestreckt, ein wenig devot.

Eine sinnlich-scharfe Linie prägt diesen Über-Boxer: Vom eher rundlich-gefälligen



INTERMOT CUSTOMBIKE

Ducati Scrambler Icon by Marcus Walz



Kunstvoll: Tribal als Tattoo für den Tank, kunstvoll geänderte Flanken mit dem Logo der INTERMOT Customized 2016



Auf der extremen Seite: 71 Grad Lenkkopfwinkel treffen auf ebensoviel (wenig) Millimeter Nachlauf. Das macht sehr agil



Edelst: zierlicher Höcker, Öhlins-Spezialfederbein in bearbeiteter Schwinge, Kupplungsnehmer nach links verlegt

Design der R nineT blieb nicht mehr viel übrig. Stattdessen steht hier eine drahtig-muskulöse Erscheinung auf den Rädern, stellt ihre Power selbstbewusst zur Schau.

Eine BMW, die anmacht! Aggressiv, technoid und rattig. Eine Serienmaschine wirkt neben der R 9T one fast wie eine brave Sekretärin neben einer schillernden Drag Queen. Da verzeiht man ihr, dass Züge und (Brems-)Leitungen ein wenig provisorisch verlegt sind, die Lenker-Armaturen beim Wenden vorn am Tank anstoßen. So ist die R 9T one eben: eine feurige Liebhaberin – radikal, erotisch, absolut fettfrei.

WALZWERK-DUCATI

Ducatis Scrambler haben eingeschlagen wie eine Bombe: Als die letzten verbliebenen luftgekühlten Modelle aus Bologna finden sie reißenden Absatz. Lässig, mit breiten Lenkern und moderat stolligen Reifen. Nicht wiederzuerkennen, was Szene-Star Marcus Walz daraus gezaubert hat. Denn dieser Roadster war ein Scrambler Icon, nun eben komplett umgebaut. Die KölnMesse gab dieses Motorrad bei WalzWerk-Racing in Auftrag, als Promotion-Bike für die INTERMOT Customized im Oktober 2016.

Stummellenker, kurzes Heck, kompromissloser Ansatz: Sternzeichen Windhund, Blutgruppe Adrenalin plus, Wuppfaktor positiv. Sportiv, wie es sich für eine Ducati gehört. Edelste Komponenten, nur vom Feinsten, drücken das Gewicht auf nur noch 155,3 Kilogramm. Eine „Super Leggera“, diese Duc, präsentiert keck ihren V2-Motor, das Zylinder-L. Sie tummelt sich in der Gewichtsklasse einzylindriger Supermotos. Marcus Walz lieferte mit seinem früheren Unternehmen Walz Hardcore Cycles schon Custom-Harleys an Hollywoodgrößen wie Angelina Jolie und Brad Pitt, George Clooney und Keanu Ree-



RADICAL GUZZI

Moto Guzzi „The Fugitive“ 1380



Schnappt nach Luft. Und nach den Knien. Keihins FCR-Flachschieber sind eine Ode an die Mechanik – und eine echte Kraftkur



Form, Funktion und Fräskunst. Im Eigenbau-Tacho/Drehzahlmesser steckt auch die integrierte Digital-Zündanlage



Kunst steckt im Detail: aus dem Vollen gefräste Radnaben, Eigenbau-Schwinge, polierte, klangstarke Edelstahl-Auspuffe

Vergleich Fahrmaschinen

ves. Selbst bekannte Formel 1-Fahrer und Rocksänger standen Schlange.

Marcus Walz ist selbst Ex-Motocrosser und aktiver Straßenrennfahrer. Daher sollen von ihm gebaute Motorräder nicht nur spektakulär aussehen, sondern auch gut fahren. Genau dies tut diese extrem cleane Duc. Man hat das Gefühl, eine 250er zu pilotieren. Zierlich, aber nicht zahm, Mittelklasse, aber nicht lahm, federleicht, aber kein Spielzeug, nichts für Anfänger. Eine reizvolle Mischung. Sie begeistert mit feins-

tem Finish im Stand, gefällt in Fahrt. Wie das um die Ecken wuselt! Anpeilen, einlenken, durch. Sechs Kilo weniger gehen allein aufs Konto der Magnesiumräder von OZ Racing. Metzeler Racetec K3 kleben auf Asphalt wie Kaugummis auf dem Bürgersteig.

Hui, das ist agil. In engen, langsameren Ecken oder bei zu heftigem Rumturnen fast schon ein wenig kippelig. Dann muss man minimal korrigieren. Folge radikaler Fahrwerkseckdaten? 71 Grad steil steht die kürzere Öhlins-Gabel FG 43 einer Panigale R (Gabel-Offset: 30 Millimeter). Knappe 1453

Millimeter Radstand und extreme 71 Millimeter Nachlauf ergeben sich mit dem 17-zölligen Vorderrad. Das grenzt an überagil. Die Serienschwinge bietet ob ihrer Länge gute mechanische Traktion. Walz hat sie modifiziert, um eine breitere Felge samt 190er-Heckschluffen aufnehmen zu können. Wenig Negativ-Federweg kennt das speziell aufgebaute Öhlins-Federbein S46: Das Heck steht ohne Fahrer oben an.

Trotz Anpassung ans niedrigere Gewicht wirkt die Ex-Panigale-Gabel straff. Sie arbeitet schnell aufeinanderfolgende Hubbel nicht ideal ab. Nach hinten verlegte



UMBAU-INFO MOTO GUZZI

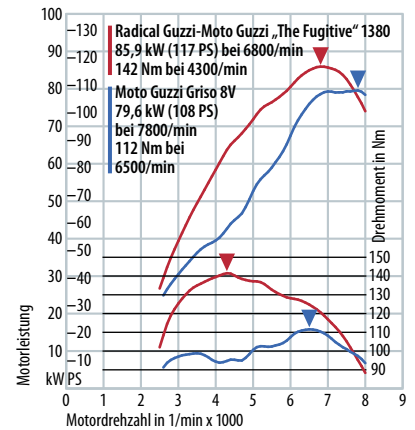
Tonti-Rahmen mit Unterzügen und angeschweißtem Heckbügel, gestrahlt und pulverbeschichtet; Eigenbau-Schwinge mit Spezial-Bremsmomentabstützung; Griso-Motor von 1151 auf 1380 cm³ umgebaut (Bohrung 104 statt 95,0 mm, Hub wie original 81,2 mm); Lichtmaschinen-Adaptersatz für Einbau in Tonti-Rahmen; Keihin-FCR-Flachschiebervergaser mit Adaptersatz und Trichtern; Getriebe überholt und verstiftet; Sintermetall-Kupplungsscheiben mit verstärkten Federn; polierter Aluminium-Tank mit Echtledersitz/-hocker; Auspuffanlage Edelstahl poliert; Wilbers-Federbeine; Speichenradsatz (3.5 x 17 und 5.5 x 17) mit Bremsscheibenadapter und aus dem Vollen gefrästen Radnaben; Bremszangen Beringer radial; Beringer-Bremsscheiben und -Bremspumpe; hydr. Kupplungsumbau inkl. Beringer-Pumpe; gefräste Eigenbau-Fußrastenanlage, MV Agusta-Upside-down-Gabel; CNC-gefräste Gabelbrücken mit Lenkschaftrohr; LSL-Lenkerstummel; Tacho mit integrierter Digitalzündanlage; Alu-Spritzschutz; LED-Blinker und -Scheinwerfer u. v. m.

Preis komplett je nach Ausstattung ab 42 000 bis 46 000 Euro (inkl. Lohn, TÜV- und Wert-Gutachten).

Kontakt: Radical Guzzi, Stefan Bronold junior, Nabburger Str. 40, 92521 Schwarzenfeld, Telefon: 094 35/6 39 32 67, info@radicalguzzi.com, www.radicalguzzi.com



Stefan Bronold von Radical Guzzi aus der Oberpfalz. Der Kfz-Meister packt pure Power und viele Eigenbauteile in Guzzis



Büffelnacken statt Rehrücken! Drehmomentloch war früher. Die 1380 cm³ wären noch zu toppen, mit 1,7 Liter Hubraum plus Tuning-Nockenwellen!



Was für eine radikale Linie! Die Farbgebung (Silber/Grün/Braun) nimmt Anleihen bei Guzzis legendärem V8-Renner. Und der Tonti-Rahmen ist wirklich klassisch. Teuer: Beringer-Bremsanlage, Echtledersitz

Fußrasten erlauben gutes Abstützen, doch der rechte Unterschenkel stößt an den Krümmern an. Da drohen unschöne Flecken. Lenkerstummel mit Renn-Griffgummis liegen optimal in den Händen. So bringt man viel Druck aufs Vorderrad. Nach etwas Leerweg am Hebel ankern Brembos Monoblocks an den gefrästen Gabelfüßen brachial, erlauben sehr spätes Bremsen. Ein Drittel weniger Handkraft erfordert der nach links verlegte Kupplungsnehmer mit geänderter Umlenkung. Nur so rein flutschen die Gänge, allein die Leerlaufsuche zurück in der Boxengasse ist etwas tricky.

Auf dem Hubraum-Benjamin wirken die Geraden länger, kommen Kurven nicht so schnell angefliegen wie auf dem 1,4-Liter-BMW-Boliden. Geplant waren 1100er-Zylinder der luftgekühlten Monster. Dann wäre Leistung kein Thema mehr, minimal 100 PS. Doch das Baukastensystem funktioniert nicht, der Scrambler hat andere Stehbolzen. Daher blieb es bei 803 cm³. Motorentuner Dietmar Franzen konstruierte neue Nockenwellen, bearbeitete Kanäle, baute andere Ventile ein. MOTORRAD fand im sechsten Gang dennoch nur knapp 80 von bereits einmal gemessenen 89 PS.

Folge der völlig offenen Auspuffanlage ohne Gegendruck? Der V2 prustet und trompetet prachttvoll. Seit dem Test trägt dieses verdammt coole Custombike nun Blinker, Kennzeichenhalter und einen anderen Auspuff, bekommt Straßenzulassung. Optisch ist hier ohnehin jedes Detail extrem knusprig, der Alu-Höcker ein Gedicht. Sündhaft edel, dieser rollende Werbeträger.

RADICAL GUZZI-GUZZI

Eine Spezialität von Radical Guzzi aus der Oberpfalz ist es, moderne Vierventil-Moto-

UMBAU-INFO TRIUMPH

Motortuning & Antrieb: Umbau von 790 auf 904 cm³ mit Wiseco-Kolben; Bearbeitung von Zylinderkopf und Ventilsitzen; Einlassnockenwelle für den Auslasstrakt; „Raisch Tuning“ für das Steuergerät; Polrad-Tuning; Flachschiebervergaser Keihin FCR; 18er-Ritzel vorn; 525er-Kette „Gold“; Kupplungsbeläge Barnett „High End“ mit stärkeren Federn; Prüfstandsarbeiten, Ölthermometer RR, Kleinteile.

Auspuffanlage: Zard Tromboncino zwei-in-eins black, keramikbeschichtet.

Bremsanlage: Bremszangen Brembo-Monoblock M4 mit angepassten Scheiben, LSL-Leitungen und Beringer-Radialpumpe.

Fahrwerk/Räder: Öhlins-Gabel und -Federbeine (TTX 30); Krüger & Junginger-Alu-Schwinge; LSL-Fußrastenanlage und -Gabelbrückenkit; Vorderradachse Kawasaki ZX 10R; Kineo-Speichenräder (3.5 x 17/5.00 x 17).

Bodyparts: 16,2-Liter-Alu-Tank „Lyhta“; Alu-Heck mit Ledersitz; LSL-Scheinwerfer/-Halter und Lenker Speed Match; Lithium-Ionen-Batterie; Alu-Kotflügel; verchromte Seitendeckel u. v. m.

Preis inkl. Triumph Bonneville (EZ 2006), rund 50

Arbeitsstunden, TÜV-Eintragungen: ca. 34.900 Euro

Kontakt: ClassicBike Raisch GmbH, Lindenstraße

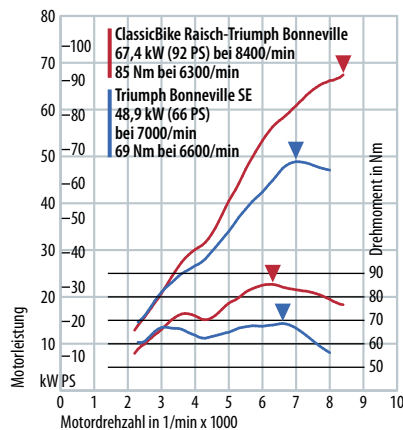
43, 33378 Rheda-Wiedenbrück, Telefon 052 42/

90 61 37, info@classicbike-raisch.de

www.classicbike-raisch.de



Familienbande: Rainer Raisch (l.) ist mit seinen Söhnen Yannic (M.) und Christopher renommiertes Triumph-Twin-Tuner



Nicht mehr zahm: ab 3000 Touren sanfter, ab 5000 starker Drehmoment-/Leistungszuwachs; viel ausgeprägtere Drehfreude obenraus



Wie in den Roaring Sixties – nur viel, viel stärker. Die Triumph ist das einzige Retrobike des Vergleichs, ein echter Café Racer mit Alu-Tank- und Alu-Höcker. Der Auspuff setzt auf

Vergleich Fahrmaschinen

ren in legendäre Tonti-Rahmen, diese genialen Dreiecksverbände, zu implantieren. So schafft Stefan Bronold junior mit allerlei Tricks, Kniffen und Frästeilen die moderne Interpretation einer Le Mans. Mit offenem Rahmendreieck und Alutank, logisch. Klare Linie mit einer ebensolchen Botschaft: So sollte eine Maschine aus Mandello del Lario aussehen. Eine Italienerin, vor der man auf die Knie fällt. Mit stimmigen Proportionen und tollen Details, ohne aufgebrezelt zu wirken. Diese im Stil der historischen V8-

Werksrenner in Silber, Grün und Braun gehaltene Maschine öffnet Herzen. „The Fugitive“ heißt sie, zu Deutsch: Flüchtling.

Fünf limitierte Exemplare baut Stefan Bronold, das erste ging nach Colorado in die USA, dieses hier ist Numero due. Es wäre das passende Fluchtfahrzeug für viele Guzzisti und auch für die Marke selbst, bloß weg von der aktuellen Kaufzurückhaltung. Kollegen vom Schwesterblatt „auto, motor und sport“, gewöhnt an Premium-Pkws, schleichen in der Tiefgarage drum herum: „Wahnsinn, die ist ja nur toll!“ Dabei wissen sie noch gar nicht, dass in diesen exponier-

ten Zylindern nicht bloß 1151, sondern volle 1380 Kubik versammelt sind: Zylinder und Köpfe stammen von der 1400er-California, nur die Ventildeckel sind wieder original Griso. Gelebtes Understatement.

Keihins 41er-Flachschieber-CR-Vergaser sind feinmechanische Kunstwerke, ersetzen die Einspritzung. Und wie! Selbst mit Seriennockenwelle sind sensationelle 141 Newtonmeter bei fülligstem Drehmomentverlauf drin. Dabei gäbe es noch Hubraumaufstockung und Tuning-Nockenwellen für 130 bis 140 PS. Egal, Surfen auf der Dreh-



CLASSICBIKE RAISCH

Triumph Bonneville Alu-Racer



Alles LSL hier: Gabelbrücke und Lenkerstummel nämlich; einstellbare Ölflüssigkeitsgabel und Motogadget-Instrument



Abgesteppt: Dieses Sitzpolster ist edler als das, was Menschen sonst üblicherweise zu Hause als Sofa haben



Schön einfach, einfach schön: Der klassische Schnappdeckel-Tankverschluss ist heute bei Custombikes absolut angesagt

momentwelle, hier wird die Plattitüde Wirklichkeit. Bereits zwischen 2500 und 5000/min gibt's pure Power, steigt die Leistung von 36 auf 97 PS. Was für eine Wahnsinns-Mitte! Schub, als wenn der Leibhaftige hinter einem her wäre. Die „Fugitive“ tritt dir selbst im Fünften mächtig ins Kreuz. Satt schmettert sie dich aus dem Kurvenausgang. Dies ist fahrerisch vermutlich die schärfste Guzzi der letzten 20 Jahre.

Der V2 bollert, bebt und lebt. Aus beidseitigen Roadster-Typen mit Gegenkonus und raffiniertem Schwung dringt ein wohliger Schlag, grollendes V2-Stakkato. Das

Schnorcheln der offenen Trichter erinnert ans unvergessliche Brüllen einer Norton Manx. Neuen Guzzi-Motoren mangelt es im Tonti-Rahmen an Raum, etwa dem Sechsganggetriebe. Deswegen verpflanzt Stefan die kompaktere Fünfgang-Schaltbox einer klassischen Le Mans ans moderne Gehäuse. Nicht mehr zwischen den Zylindern sitzt die Lichtmaschine, sondern wieder auf dem vorderen Kurbelwellenstumpf – hinter einem aus dem Vollen gedrehten Aluminiumdeckel. Der 180er-Reifen auf dem Speichenrad erfordert ein offenes Kardankreuzgelenk in der Eigenbau-Schwinge.

Mit dieser Maschine im Tiefflug durch die Kurven zu donnern, ist ein echtes Erlebnis. Wenn der kurvenäußere Zylinder senkrecht steht, weint man fast vor Freude. 222 Kilogramm kondensiertes Erlebnis. Verdammst lustvoll das Ganze. Auch und gerade in Schräglage. Lenkkopfwinkel 65 Grad, Radstand 1475 Millimeter. Unnachgiebig, bockelhart arbeiten die Wilbers-Federbeine. Sie lassen das Heck über Absätze auf der Autobahn springen. Während die ganze Maschine völlig unbeeindruckt und stur stabil geradeaus läuft. Der dann sehr durstige 1380er dreht locker 8000 Touren. Doch



MOTORRAD KLEIN

Yamaha XJR 1300 Yard Built



Luftig, leicht, lecker: Motogadget-Instrument, Spezial-Gabelbrückensatz sowie einstellbare Lenkerstummel von BKG



Brüllrohr: keramikbeschichtete Krümmer mit völlig offenem Akrapovic-Schall-„dämpfer“, Racing-Schwinge von Over



Feinste Ware: radiale Magura HC³-Kupplungs- und Bremspumpe, Griffe und „Tastaturen“ von Motogadget

Vergleich Fahrmaschinen

bei Autobahnfahrt baut sich eine Menge Druck im Kurbelgehäuse auf, ablesbar am fein verteilten Ölnebel auf dem V2.

Nichts für Stadtverkehr mit Stop-and-go ist die mörderstramme Kupplung. Zumal die Leerlaufsuche an der Ampel lästig ist. Kräftig und gut dosierbar beißen radiale Beringer-Bremssättel auf ungelochte Scheiben. Einen guten Job erledigt die karbonbeschichtete Upside-down-Gabel einer MV Agusta F4. Viel Liebe zum Detail (Spaltmaße, Senkkopf-Schrauben) sowie die sehr

hohe Fertigungstiefe sprechen für die radikale Guzzi. Sie ist ein Traum auf Rädern: Ein schönes Motorrad, das begeisternd fährt. Und wenn die Flachschieber zehnmals nach den Knien schnappen, man den Seitenständer im Sitzen nicht erreichen kann, der Wendekreis immens ist – die Fugitive weckt nur einen Wunsch: auf ihrem braunen Ledersattel Platz nehmen zu dürfen.

RAISCH-TRIUMPH

Bonneville, schon der Name hat Klang und Charisma. Und das gleichnamige Motorrad

Charakter. Auf dem weltberühmten Salzsee in Utah wurden Legenden geschrieben auf der Jagd nach Speed. Hier erreichte Johnny Allen im Jahr 1956 mit einem windschlüpfri- g verkleideten Triumph-Twin sensationelle 345,45 km/h. Der käufliche Ableger dieses Rekordmotorrads ist unsterblich: Die T 120 war ab 1959 mit Doppelvergaser das Sportmotorrad schlechthin, Ausdrucksmittel der englischen Rocker. Als Motorradfahren in den Roaring Sixties mehr und mehr zur Rebellion gegen das Establishment wurde.

Okay, 120 Meilen pro Stunden, wie die Typbezeichnung suggerierte, schaffte sie

UMBAU-INFO YAMAHA

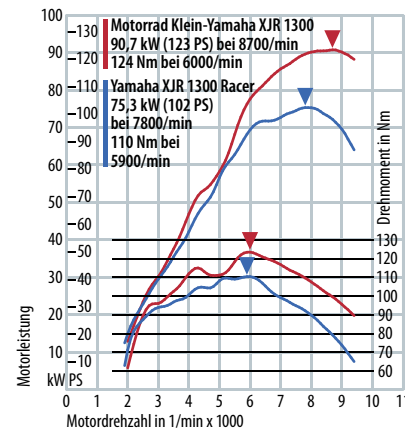
BKG-3D-Lenker und Gabelbrückensatz als Einzelanfertigungen, glasperlengestrahlt und eloxiert; Motogadget-Instrument; Motogadget-Griffe, -Taster, -M-Lock-System, -Lenkerendenblinker und -Spiegel; PVM-Felgen mit fünf Y-Speichen, Stern lackiert, Ränder poliert; FE-Bremsscheiben vorn; Bremssättel der 2015er-R1, Stahlflex-Bremsleitungen; kleine Bremsscheibe hinten, OW01-Bremssattel mit umgefäster Aufnahme; MT-01-Gabel mit DLC-beschichteten Innenrohren und angepasster Dämpfung; Bridgestone Moto3-Regenreifen vorn, handgeschmittener Bridgestone-Slick hinten; Magura HC³-Brems-/Kupplungspumpe; Nolden 7"-Voll-LED-Scheinwerfer mit Spezialhalterung; Yamaha-Zubehör-Rastenanlage; schwarz eloxierte Öhlins-Federbeine; Racing-Schwinge und Rahmenverstärkungen von Over; Höcker handlaminiert, Spezialsitzpolster mit Alcantara-Leder; „Sport Tracker“-Kotflügel mit Edelstahl-Halterungen; Alu-Kettenrad; Lightech-Tankdeckel; keramikbeschichtete Krümmeranlage, Akrapovic-„Schalldämpfer“; Lackierung in „Brandy-Red“ (wie Yamaha RD 350, 1973).

Preis je nach Ausstattung rund 30 000 Euro

Kontakt: Motorrad Klein GmbH, Röntgenstraße 5, 66763 Dillingen/Saar, Telefon 0 68 31/7 31 40, info@yamaha-klein.de, www.motorradklein.de



Dominik Klein ist Aprilia- und Yamaha-Händler. Und als Tuner Perfektionist – „pingelig“ ist bei Umbauten ein Kompliment



Wenig Aufwand für viel Leistungszuwachs: Der serienmäßige Motor mobilisiert allein mit anderem Auspuff stramme 123 PS. Da geht was!

Begnadete Formen: Wer diese Maschine sieht, will sie auch fahren, den Stier unbedingt bei den Hörnern packen. Wohlgeformte Höcker-Rundungen über handgeschmitt-nem Bridgestone-Slick



damals nicht mal nach Hinterhof-Tuning und Umbau zum Café Racer. Doch genau hier knüpft der traditionell gebaute Alu-Racer des Triumph-Spezialisten ClassicBike Raisch aus dem ostwestfälischen Rheda-Wiedenbrück an, die Fachwerkstatt aus der Fachwerk-Stadt. Als privates Motorrad von Rainer Raisch und seinen drei Söhnen, zwei Arbeiten in der Firma mit, ist sie ein Technologieträger im Wortsinn. Das 2006er-Modell pushten sie per Big Bore Kit mit Wiseco-Kolben von 790 auf 904 cm³. Lässig steht es auf dem Seitenständer. Beim ersten Druck aufs Knöpfchen kommt der Parallel-Twin mit der

gleichmäßigen Zündfolge, läuft schön rund, mit stabilem Leerlauf. Das Vorspiel geht los.

Mechanisch läuft der Twin sanft wie eine Nähmaschine, brüllt nicht zu sehr aus der singulären Auspufftüte. Deren Krümmer-Knick rechtsherum aufsetzt. Erst oben raus wird der Klang kernig. Dazu zwitschern die Flachschieber in ihren Führungen. Wobei diese FCRs heikler abgestimmt sind als die Keihins der Guzzi: Der Kurzhub-Gasgriff will behutsam aufgerissen werden, soll die Strömung nicht zusammenbrechen. „Tu es sanft“, flüstert die Triumph. Spätestens ab

der 4500er-Marke lässt der Twin die Muckis spielen, die Hemmungen fallen, dreht und atmet frei. Er verwöhnt mit passendem Vortrieb zum sportiven Äußeren. 92 PS und 85 Newtonmeter kommen bei dem 196-Kilo-Leichtgewicht prima aus den Puschen.

Verstärkte Kupplungsfedern verlangen Schmackes im Unterarm. Dies ist ein Bad-Boys-Toy, kein Mädchen-Motorrad. Oben raus wird das Pulsieren herzhaft. Erst bei rund 8400 Touren zwackt der Drehzahlbegrenzer zu. Dann klatscht einem jenseits von Tempo 200 heftiger Orkan unter den Jethelm. Bockstabil rennt diese Triumph

Vergleich Fahrmaschinen

geradeaus. Da wackelt nichts. Der Heckrahmen ist verstärkt, die Alu-Kastenschwinge kräftig, die Gabel hat anderes Offset. Rund 64 Grad Lenkkopfwinkel und 1495 Millimeter Radstand sind offenbar ein guter Kompromiss. Nicht nervös, nicht zappelig, stabil und agil. Linientreu fährt die Bonnie letztlich so easy wie ein Fahrrad.

Sie ist wirklich eine Fahrmaschine: Christopher Raisch fuhr damit schon Sprints beim Glemseck 101, nutzt diese erste jemals von seinem Familienclan umgebaute Maschine aber auch für Alpen-Touren. Kompliment. Zu den guten Umgangsformen passt die prima Sitzposition: sportlich, aber durchaus noch entspannt greifst du zu den LSL-Lenkerstummeln, stützt dich auf gefrästen Fußrasten ab. So viel abducken wie nötig, so wenig wie möglich. Einfach cool.

Supersämig spricht die feine Öhlins-Gabel an. Ein Gedicht. Doch auch die Federbeine erledigen einen prima Job. Dieses Fahrwerk ist gut gelungen, macht eins zu eins, was es soll. Fantastisch in Wirkung und Dosierbarkeit ankern die Brembo-Monoblocks, betätigt per Beringer-Radialpumpe.

Auch im Stand macht die Bonnie eine gute Figur – mit edlen Kineo-Speichen-

rädern, dem wie ein Sofa bezogenen Ledersitz und glänzendem Alu an Tank und Einmann-Höcker. Wild Thing, you make my Heart sing. ClassicBike Raisch hat mutig im Jahr 2005 begonnen, mittlerweile Hunderte Triumph umgebaut. Aktuell folgen die neuen, wassergekühlten Twins sowie BMW R nineT. Doch das Aushängeschild der Firma ist und bleibt dieser Alu-Racer. Retro heißt in diesem Fall bestimmt nicht rückwärts.

KLEIN-YAMAHA

Die Yamaha ist in dieser Auswahl ein Glanz- und Kontrapunkt, ein echter Farbtupfer im Quintett: einziger Vierzylinder, einziger Nichteuropäer, einzige bunt lackierte Maschine. Dabei rutschte sie erst nachträglich ins Testfeld. Zum Glück! Sie kam um fünf vor zwölf aus dem Transporter. Und mittags am selben Tag ging der Test los.

Ein erster flüchtiger Blick: scheint ja nicht so viel daran gemacht zu sein. Wie man sich doch irren kann. Mit diesem Motorrad gewann Dominik Klein aus Dillingen den internationalen Yamaha Yard Built-Wettbewerb für die XJR 1300! Aber im Hinterhof (Yard) baute er diesen Siegertyp von Vierzylinder bestimmt nicht auf. Dafür ist alles viel zu edel, sind die Details zu perfekt

aufeinander abgestimmt. Viel Feinarbeit, die sich aber erst auf den zweiten Blick erschließt. Das ist das Geheimnis.

Auch sonst gilt: Lassen Sie sich nicht täuschen! Diese 1300er mit dem Serienmotor schiebt sich schwer. Aber in Fahrt wirkt sie ganz anders: In der ersten Kurve biegest du mal eben nach innen ab, weil du so gutes Handling gar nicht erwartest. Sicherlich haben daran die leichten PVM-Schmiederäder ihren Anteil, reduzieren die rotierenden und ungefederten Massen.

Dazu erlaubt der geschnittene Slick hinten in Kombination mit dem Regenreifen vorn verdammt enge Radian. Die extrem griffigen Reifen wecken ein Potenzial, das man nicht für möglich hält. Mit fantastischem Grip gesegnet. Ein Bolide, der luftig-leichtfüßig fährt. 219 Kilogramm sind ein verdammt guter Wert für solch ein Big Bike. Genau wie steile 67 Grad Lenkkopfwinkel und überschaubare 1505 Millimeter Radstand. Echt handlich, diese XJR 1300.

Ein Dreh am Gasgriff und der Vierzylinder hechtet nach vorn. Bissig hängt er am Gas, hart teilt er schon bei niedrigsten Drehzahlen ordentlich aus. Ohne dass ihm obenraus die Puste ausgeht. Schlagartig weißt du, weswegen dieses Konzept so viele Freunde hat. Dabei ist dies ein Serien-



WalzWerk/INTERMOT-Ducati Scrambler

Das rollende Aushängeschild der INTERMOT Customized 2016 ist ebenso elegant wie leicht. Szenekenner Marcus Walz schuf ein Custombike moderner Schule, gab wie üblich gestalterisch eine Visitenkarte erster Güte ab. Der Umbau vom lässigen Scrambler zum sportiven Roadster deckt eine enorme Bandbreite ab.

ClassicBike Raisch-Triumph Bonneville Alu-Racer

Das einzige echte Retrobike dieses Vergleichs ist ein tolles Gesamtpaket: bildschön, benutzerfreundlich, handwerklich solide gebaut. Die Bonnie sieht gut aus, wurde aber wirklich zum Fahren gebaut, Urlaubstouren des Besitzers inklusive. Fahrwerk und Bremsen sind top, der getunte Twin ist nun wirklich stark genug. Ein maskuliner Kumpeltyp.

motor, getrimmt bloß durch freiere Atemwege mittels offener Vier-in-eins-Auspuffanlage. Sie ist weiß keramikbeschichtet, lässt diese XJR kriegerisch brüllen. Ein fast schon schmerzhafter Aufschrei von einem Auspuffsound. Die Trompeten von Jericho waren eine Mundharmonika dagegen. Brutale Bremspower: Vierkolben-Festsättel der aktuellen R1 beißen heftiger zu als Steven Spielbergs weißer Hai. Vom Allerfeinsten sind kunstvoll gefräste HC³-Radialpumpen für Kupplung und Bremse von Magura. Und das Motogadget-M-Lock-System kommt per Transponder ohne Zündschlüssel aus.

Straff operieren die Öhlins-Stereo-Federbeine. Dagegen spricht die Upside-down-Gabel einer MT-01 feiner an. Sie hat angepasste Dämpfung und kohlenstoffbeschichtete Gleitrohre. In der aktuellen Position liegen die dreidimensional verstellbaren Lenkerstummel von BKG bandscheibenfreundlich recht hoch – höher als die gefräste obere Gabelbrücke. Sie lassen sich auch sportiv tieferstellen. Den Hintern auf den Sitz mit Alcantara-Leder bezogenen, handlaminieren Höcker zu fläzen, gehört zum Lustvollsten, was man auf zwei Rädern haben kann. Fußrasten, Schalthebel, Pedale, Handhebel, alles voll einstellbar, alles superedel. Schulnote eins plus für die perfekte

Machart. Ist es paradox, wenn eine Custom-Schwinge von Over einen Unterzug trägt? Der Versteifung dienen auch zusätzliche Rahmen-Unterzüge des gleichen japanischen Herstellers. Reminiszenz an den ehemaligen japanischen Superbike-WM-Fahrer Noriyuki Haga („Nitro-Nori“) ist die Startnummer 41 auf den raffiniert gestylten Seitendeckeln. Dagegen zitiert weiß abgesetzte Lackierung in „Brandy-Red“ den Farbton einer RD 350 von 1973. Motorrad Klein hat Yamaha-Tradition seit 1967. Und Dominik Klein ist in seinem Metier ein Großer.

EPILOG

Man muss nicht drumherumreden: Selbstverständlich können eine GSX-R, eine Fireblade oder eine S 1000 RR fast alles besser, und das auch noch für viel weniger Geld. Ganz zu schweigen von GS und Co. Aber ganz ehrlich: Werden Playmates etwa danach ausgewählt oder deswegen begehrt, weil sie die besten Backrezepte kennen oder die meiste Wäsche pro Stunde waschen? Hier geht es um Ästhetik, Schönheit und Sinnlichkeit. Passion macht Emotion.

Dürfen wir mit einem Zitat enden? „Wir haben das große Glück, dass wir in genau jenem erdgeschichtlich unfassbar kurzen

Zeitraum leben, in dem es uns vergönnt ist, Verbrennungskraftmaschinen zu benutzen. Schon in wenigen Jahrzehnten dürfte der satte Sound eines großvolumigen Zweizylinders nur noch als Klingelton erhältlich sein ...“ Das schreibt Martin Perscheid in seinem Cartoon-Buch für Motorradfahrer „Perscheid für Schrauber“. Recht hat er, der begnadete, bitterböse Zeichner.

Was für ein Glück: Ende November, 20 Grad Celsius – und dann solch herrliche Motorräder unterm Hintern. Alles in einer Welt jenseits von mehrstufigen Traktionskontrollen, Sitzbankheizung und Warnwesten. Als wahre Formvollender arbeiteten die Beteiligten fünf Tuner, schufen Aphrodisiaka auf Rädern. Ganz egal ob man ihre Werke Café Racer, Customizing-Bikes oder schlicht Fahrmaschinen nennt.

Ein Sexualforscher hat mal gesagt: „Von was wir träumen, ist tropischer Regenwald. Doch zu Hause haben wir Schrebergarten mit Gartenzwerge.“ Nun, dies hier ist ein Dschungel der Motorrad-Leidenschaft, Lust an Fortbewegung, Begehren sinnlicher Formen, pures Erleben von Dynamik. Jede Kurve ist eine Quelle des Glücks, jede Gerade ein Genuss, jeder Motorradtreff eine Bühne. Unvergessliche Erlebnisse, frei im Wind, mit luftgekühlten Motoren. ■

www.motorradonline.de/vergleichstests



Edelweiss Motorsport- BMW R 9T one

BMW kann dank der R nineT jetzt auch emotional. Doch erst diese Interpretation aus dem Ruhrpott trifft vollends in den Solarplexus, kickt und drückt mächtig. Das kantigere, muskulöse Styling ist scharf, das Fahrwerk spürbar verbessert. Dieser kräftig verfeinerte und extrem verstärkte Boxer mit dem XXL-Hubraum begeistert!

Radical Guzzi-Moto Guzzi „The Fugitive“ 1380

Gefühlsecht, drehmomentstark und belebend: ein echtes fahrisches Erlebnis. Dies ist das Motorrad, das man sich in Mandello del Lario in einfacherer, also günstigerer Art leider nicht traut zu bauen. Eine solche moderne Le Mans müsste sich hinter keiner BMW R nineT verstecken. Sehr stimmig und verdammt geil!

Motorrad Klein-Yamaha XJR 1300 Yard Built

Beseelt vom Geist der Perfektion – das meint hier nicht nur die japanische Marke selbst, sondern auch den saarländischen Tuner. Was Dominik Klein aus der XJR herausholt, ist nicht mehr und nicht weniger als ein Gesamtkunstwerk feinsten Machart. Aber eines, das dazu noch verdammt gut fährt, handlich und stark.