

# Traum mit zwei Takten

Von Martin Spiecker und Guido Bray Fotos: www.joerg-kloppner.de, Circuit Pics

Eigentlich war ich immer schon ein Viertakt-Fan. Nachdem ich im zarten Alter von 15 Jahren Mofas der Marke Starflight gefahren und frisiert hatte, musste ein Jahr später der erste Viertakter her und das war eine nagelneue Honda Dax mit der ich viele Kilometer fuhr. Ab 18 folgten dann verschiedene Bikes von Suzuki (GS 400, GSXR 750, Hayabusa usw.). Bei den diversen Motorradtreffs kamen dann auch immer mal wieder Piloten mit einer RG oder RD vorbei und ich kann nicht verschweigen, dass ich voller Hochachtung vor diesen Kisten stand. Der Sound, der Geruch, die Gewichtsklasse, die Beschleunigung und der Speed der Zweitakt- Suzukis bzw. Yamahas war damals Racing pur. Die Jungs, die diese Bikes fuhren, fühlten sich mehr oder weniger wie die Ableger von Barry Sheene oder Kenny Roberts. Ich bekam allerdings nie die Gelegenheit, so ein Motorrad zu fahren.

„Was lange währt, währt endlich gut“ kann ich nun sagen. Mit Stephan Grün, Spitzname „Grüni“ war ich schon länger in Kontakt und es ging um ein Treffen auf dem Track. Er ist in der Racing-Szene bestens bekannt und bietet mit seinem Renndienst bei vielen Veranstaltungen den technischen Service. Grüni ist ein Schrauber erster Güte und sein Herz schlägt für die Rennstrecke und schnelle Mopeds. Vor etlicher Zeit knöpft er sich ein Projekt vor, welches sein ganzes Herzblut forderte. Er kaufte eine gebrauchte Suzuki RG 500, 4-Zylinder Zweitakter. Sein Plan u.a.: Rennen fahren in der IG-Königklasse.

**Was aus diesem Projekt geworden ist, lässt den Betrachter staunen.** Auf dem Track in Zandvoort sollte dann der große Moment kommen und



■ Was für ein Bike!



■ Frank freut sich schon

CIRCUIT die Gelegenheit haben dieses Heizeisen zu fahren. Seitens der Redaktion waren wir mit drei Leuten vor Ort und jeder von uns sollte die Eindrücke sammeln. Das war die sachliche Aufgabenstellung.

Sachlich geht aber nicht wirklich bei diesem Bike. Emotion pur ist angesagt, wenn Grüni den Zweitakter auf der Rolle startet und mit sanften Gasstößen anwärmt.

Hobbyracer die so etwas kalt lässt, sollten doch lieber zu Hause auf dem Sofa liegen bleiben. Ehrfurchtvolles Grinsen überzieht die Gesichter der Umherstehenden in der Boxengasse. Was für ein Bike! Blitzsauber aufgebaut und ein echter Zweitakt-Traum.

Durch die Zündfolge der 4-Zylinder entweicht den vier offenen Jolly Moto Rohren ein leicht rauhes und durchaus zorniges Bellen mit absoluter Gänsehaut-Garantie.

**Guido Bray fasst seine Eindrücke zusammen:** Auf den ersten Runden mit diesem Motorrad kam ich mir vor wie ein Anfänger. Motorcharakteristik, Bremsen und Fahrwerk aber natürlich auch das geringe Gewicht sind mit einem aktuellen Rennmotorrad nicht zu vergleichen. Alleine die fehlende Motorbremse stellte mich beim Anfahren von Kurven vor ganz neue Herausforderungen, aber nach einigen Runden hatte ich die Bestie einigermaßen im Griff und das Wort „Bestie“ trägt dieses Motorrad mit Stolz. In dem kleinen Drehzahlfenster von 8000-12800 U/min brennt die Suzuki



■ Guido Bray und Stephan Grün (v.l.)



■ Guido lässt es laufen



■ Vom Feinsten. Dymag Carbonfelgen

MRG500 ein Feuerwerk ab bei der ich echt Mühe hatte, das Vorderrad auf dem Boden zu halten. Der Begriff „Männermotorrad“ ist bei mir nun neu definiert. Pure Emotion mit viel Spaß lautet die Formel.

Allerdings sollte man nie den Respekt vor diesem Bike verlieren. Traktionskontrolle? Wofür? Hier zählt noch das „Popometer“ und Gefühl in der Gashand.

Nach ausgiebigem Fahren fuhr ich dann irgendwann doch in die Box, setzte mich wie ein kleiner Junge neben Grüni und ließ mir genau erklären, wie dieses Bike aufgebaut wurde und spürte, welche Begeisterung des Erbauers darin steckt. Vielen Dank an „Grüni“ -Stephan Grün und Heidi Dannhoff, die uns im Rahmen ihres Events mit diesem Prachtbike fahren ließ.

**Ergänzende Eindrücke von Martin:** Ich nahm mit viel Respekt auf dem Bike Platz. Mich erstaunte zunächst der sanfte und runde Lauf des Motors bei Standgas. Dann die extrem präzise und direkte Gasannahme in Verbindung mit diesem Sound! Der absolute Hammer! Mit dem schmalen Drehzahlfenster hatte ich gerechnet und war trotzdem überrascht, dass das Bike spontan so angenehm zu fahren war. Eine Leichtigkeit gepaart mit der unbändigen Power, wenn die Leistung einsetzt. Faszinierend! 130 Kilogramm Lebdgewicht und 135 PS sagen eigentlich schon alles. Die „Bestie“ war sehr gnädig mit mir oder lag es doch eher daran, dass der Grüni dem Bike diese gute Fahrbarkeit anezogen hat. Das Fahrwerk war übrigens auch über jeden Zweifel erhaben.

**Das CIRCUIT-Fazit:** Hier ist im wahrsten Sinne ein Einzelstück-Motorrad entstanden welches ohne Zweifel auf die Rennstrecke gehört. Und wenn es da mal nicht ist, sollte sein Ehrenplatz im Wohnzimmer sein - nicht nur wegen des guten Geruchs. „Die 2-Takte“ sind uns zudem sehr sympathisch geworden. Das „schmeckt“ nach mehr!

Grüni hat das Bike eigentlich immer dabei. Auf Messen, an der Rennstrecke oder bei der IG-Königsklasse. Die Chance, dass ihr diesem wunderbaren Motorrad mal über den Weg läuft, ist also durchaus gegeben.



■ Ohne Worte



■ Der „Arbeitsplatz“ mit Schnittstellen



■ Zauberworte: Leicht und filigran



■ Alles Racing: Bremsflüssigkeit mit Schwamm



■ Sieht von allen Seiten gut aus



■ Blick in die Schlünde



■ Diese Technik will beherrscht sein



■ Wirksamer Bremscocktail



■ Wer kann diesem Anblick widerstehen?



■ Grafik – Einstellung der Vorzündung



■ Immer schön freundlich

## Modifikationen:

- Gabel: Suzuki GR79B, voll einstellbar, überarbeitet von GL-Suspension
- Stummellenker: MRG / Klappbar
- Schwinge: ARC
- Umlenkung: höhenverstellbar
- Federbein: Wilbers vom GL-Suspension überarbeitet
- Lenkungsämpfer: YSS
- Felgen: Dymac Carbon 3,5x17 und 6,0x17
- Reifengröße: 120/70-17 und 190/55-17
- Kette: 520 Racing
- Übersetzung: je Strecke
- Rahmen: Suzuki, Serie
- Heckrahmen: schraubbar / MRG passend für Höcker
- Bremsattel vorne: ISR 6 Kolben
- Bremscheiben vorne: Brembo 310mm vollschwimmend
- Bremsattel hinten: ISR 2 Kolben
- Bremscheibe hinten: EBC 220mm
- Bremspumpe vorne: Brembo RCS19mm mit Stahlflexleitungen
- Bremspumpe hinten: ISR 14mm und Accossato Daumenbremse 10,5 mit Stahlflexleitung
- Motor: komplett überarbeitet MRG
- Zylinder: überarbeitet von MRG
- Zylinderköpfe: MRG mit austauschbaren Einsätzen
- Zündung: komplett Ignitech voll programmierbar. Während der Fahrt kann zwischen verschiedenen Zündkurven umgestellt werden.
- Lichtmaschine: AK-Technik
- Zündspulen: AK-Technik für stärkere Zündfunken
- Auslasssteuerungsmotor: AK-Technik und kann über Ignitech frei programmiert werden
- Schaltautomat: Shifting Controll über Ignitech frei programmierbar
- Drehschieber: CFK / MRG
- Getriebe: GHN
- Primer: MRG
- Kupplung: original überarbeitet mit MRG-Aluscheiben
- Thermostat: ohne
- Kühler: Kawasaki
- Vergaser: Mikuni TM34
- Ansaugtrakt: optimiert / MRG
- Auspuffanlage: Jolly Moto
- Verkleidung: GP500
- Tank: GFK / STR
- Fußrastenanlage: MRG verstellbar
- Kurzhubgasgriff: Domino

[www.motorrad-racing.de](http://www.motorrad-racing.de)



■ Heckansicht ohne Hüftspeck



# BENZIN IST UNSER PARFÜM

MIT DEM LUFT AUS 110 OKTAN

**CIRCUIT**

[www.circuit-magazin.de](http://www.circuit-magazin.de)