

DIABOLISCHES VERGNÜGEN

Teufelsklänge für den Racetrack



Ein Typ aus Down Under

Werbung für schmierige Angelegenheiten kann durchaus sagenhaft sein – oder die Farben einer Legende ausmachen. So wie im Falle eines Vollgas-Heroen aus Down Under. Denn an die Hochzeiten der fruchtbaren Verbindung von Honda und Repsol werden sich viele Rennsport-Cracks noch lebhaft erinnern, im Prinzip gewann damals ja bei jedem Königsklassen-Lauf immer der selbe Typ mit einer Repsol-NSR 500 – die Ära Mick Doohans war nun wirklich nix für Bet and Win & Co, das Ergebnis der Top-Platzierung war mit höchstens drei Fingern berechenbar. Aber genau solche Tatbestände tragen zur

Legendenbildung bei. Insgesamt waren es 54 Grand Prix-Siege, fünf WM-Titel und einige Stürze der spektakulären Sorte – bis ein ziemlich lädiertes Quick Mick mit den Worten „Ich kann nicht mehr...“ kurzfristig den Helm an den Nagel hing. Das war am zwölften Dezember anno 1999. Wenig später ereilte Udo R. aus Bad S. bei H. beinahe ein ganz ähnliches Schicksal – allerdings völlig unbeachtet vom öffentlichen Interesse: Eine offensichtlich fröhliche Sechszigjährige nierte den Hornet-Piloten ohne Vorwarnung einfach so aus Versehen um – Udo hatte Schwein, aber dem Bike war nicht mehr zu helfen. Bevor er dann ein neues Projekt in Angriff nahm, überlegte er sich genau, wie

ein engerer Kontakt mit senilen Autofahrerinnen beziehungsweise deren gummiereiften Einkaufswagen künftig zu vermeiden sei: Na klar, auf Rennstrecken sind dererlei Gestalten eher selten anzutreffen. Folglich schaute sich Udo nach einer geeigneten Waffe für Renntrainings um, die zur Not trotzdem aber auch noch auf dem ungleich gefährlicheren Pflaster öffentlicher Straßen benutzbar sein sollte: Tadellose Fahrbarkeit, adäquate Leistung, legaler StvZO-Status und funktionales Fighter-Design ohne Schnickschnack-Ballast sollten in dem Gerät vereinbar sein. Im Dezember 2003 war es dann so weit, Udo schenkte sich zu Weihnachten eine SC 44er FireBlade.





Piste statt Show

Die Dinge nahmen fortan ihren Lauf, so wie es sich gehört: Udo verschwand wortlos mit einer einarmigen VFR 800-Schwinge unterm Arm im heimischen Garagen-Asyl - dort, wo er sein Weihnachtsgeschenk bereits „ausgepackt“ hatte. Manchmal schauten seine Frau und die Kinder nach dem Rechten, beziehungsweise „...ob der Alte noch lebt“. Doch bevor der sich endgültig in einen Eremiten mit chronisch schwarzen Fingernägeln verwandelte, konsultierte Udo einen Fachmann, für den Feuerklingen so was wie eine Fingerübung darstellen: Diablo Fighter alias Markus Stihl. Der ist weder verwandt noch verschwägert mit dem bekannten Kettensägen-Mörd... - ähm, Fabrikanten, sorgte aber mit großer Routine für technische Impulse: Was läßt sich wie realisieren, ist technisch sinnvoll, und wie geht das dann auch wasserdicht durch den TÜV. Beim angeregten Dialog kristallisierte sich auch ein geschmeidiges Finish für den zünftigen Pistengebrauch heraus - auf Udos Honda-Sportler käme eine Variation des Repsol-Themas bestimmt nicht schlecht, und wäre im nackten Straßenkämpfer-Trimmin eine augenzwinkernde Hommage an Quick Mick.

Diabolisches Treiben

Wenig später nahm sich der Diablo-Markus der herzurichtenden Feuerklinge an. Neben cleanem Design - beispielsweise durch im Tank versenkte Armaturen und Ram Air-Schlünde - kümmerte sich der Spezialist vom Bodensee auch um mechanische und ergonomische Feinheiten: Die VFR 800-Schwinge wurde penibel ausdistanziert, so daß das Hinterrad absolut mittig läuft. Der rotierende Gummiträger wurde entgegen üblicher Gepflogenheiten übrigens nicht verbreitert, sondern vom sechszölligen VFR-Maß auf 5,5 Zoll verschmälert - ein pragmatischer Eingriff zugunsten ungetriebener Pistenfreude, so hat das bewährte 180er-Format die prallste Kontur. Manchmal ist weniger eben mehr. Genau wie im Stockwerk darüber. Denn hier flog gleich das komplette Serienheck raus. Stattdessen konstruierte Mr. Diablo einen alternativen Heckrahmen von relativ bescheidenen Ausmaßen, auf dem nun ein Mangusta-Höcker aus dem Hause Megatec ruht: geile Linie. Und wie geschaffen für ein Stereo-Arrangement im Underseat-Modus. Markus installierte ein Duo LeoVince-Töpfe, das mit einem eigens dafür angefertigten Rohrsystem an die heiße Seite des Aggregats angeschlossen wurde: Das „Hosenrohr“-Segment verfügt zwecks harmonischer Abgasschwingungen über genau definierte Volumina - Made by Diablo. Apropos teuflisch: Frontwärts prangt ein vorbildlich saugend ins Design integriertes Lampen-Antlitz, das geradezu clean ins Farbschema mit einbezogen wurde - und in



Pics: Wikinger Text: Hendrik Sioot

jedem Rückspiegel garantiert sehr diabolisch auftaucht. Es handelt sich um Streetmachines Phantom IV, das für den Job an Udos Bike etwas modifiziert wurde. Unmittelbar dahinter wurde der Arbeitsplatz ergonomischen Bedürfnissen angepaßt, eine LSL-Streetbar im Superbike-Format kam zur Vermeidung der üblichen Demuthaltung gerade recht - trotz sportlicher Ambitionen will Udo partout nicht zur Fraktion der Gebückten gehören. Und damit die Kiste später auf der Piste auch so funktioniert wie sie aussieht, griff Markus routiniert ins Set Up ein. Vorn versenkte er einen Satz progressiv gewickelter Wirth-Federn in der Gabel, hinten kam ein Federbein der jüngeren SC 50-Schwester zum Einsatz - bei letzterem konnte sich Markus eine galvanische Veredlung einfach nicht verkneifen.

Finish

Aber auch sonst finden sich ein paar liebevolle Hotspots im Finish. Beispielsweise beim Anblick der alternativen Kühler-Leitungen, die nun im kinderarmdicken Stahlflex-Feinripp funkeln. Oder an den Bremsätteln, die neuerdings in einer eloxalfarbenen Lackierung erstrahlen. Stichwort „strahlen“ - das paßt jetzt auch zu Rahmen, Gabel und Schwinge, da hat sich der teuflische Markus doch glatt den sprichwörtlichen Wolf poliert. Tja, und das i-Tüpfelchen durfte ja nun auch nicht fehlen: Repsol-Colours rule, das mußte zu guter Letzt einfach sein. Genau so wie das amtliche Abnahme-Prozedere - das diabolische Doohan-Denkmal ist TÜV-gesegnet. Amen.



TECHNISCHE DATEN

Modell: Honda FireBlade SC 44
Besitzer/Erbauer: Udo Reinhardt/Diablo Fighter
 (www.diablo-fighter.de, Fon: 07736/922725)
Motor: Serie, poliert
Wasserkühler: Serie, Stahlflexleitungen
Vergaser: nein, Einspritzung
Auspuff: Diablo-Krümmersystem (definiertes Volumen),
 LeoVince-Schalldämpfer
Rahmen: poliert, Diablo-Heckrahmen
Schwinge: VFR 800, poliert, mittig ausdistanziert
Federbein: SC 50, verchromt
Gabel: Serie, poliert, progressive Wirth-Federn
Gabelbrücken: unten Serie, poliert, oben Lucas, poliert
Räder: vorn Serie, 3,5" x 17", hinten VFR 800, von
 6" auf 5,5" x 17 verschmälert
Bereifung: Bridgestone BT 010, vorn 120/70/17, hinten 180/
 55/17

Lenker: LSL-Streetbar
Bremsen: vorn Serie, Stahlflexleitungen, hinten VFR 800
 (ohne Integral-Funktion), Stahlflexleitung
Fußrastenanlage: Phoenix
Tank: Serie, stark modifiziert, RamAir-Einlässe,
 integrierte Serien-Instrumente
Verkleidung: Street Machines Phantom IV, modifiziert
Höcker: Megatec-Mangusta
Kotflügel: Megatec-Slayer
Bugspoiler: Big Bike
Armaturen: Serie, WMD-Taster, Nibu-Griffe, Kellermänner
Instrumente: Serie, im Tank integriert
Lackierung: Repsol-Design (Diablo/Beutler)
Sonstiges: komplett modifizierter Kabelbaum, sämtliche
 Schrauben in Edelstahl-Ausführung, Bremssättel
 eloxalfarben lackiert, alles geTÜVt
Danke an: Udos duldsamer Frau samt dreiköpfiger
 Kinderschar

