



fastbike.de

• PREISWERT RACEN: ALTZSCHNER SUZUKI GLADIUS MINITWIN!

140
KG!
BANDIT
CARBON

YAMAHA R1/RN09

VIEL TAUSENDER
FÜR NUR DREI
TAUSENDER!

• REIFENTEST

MICHELIN PILOT
POWER 3 + POWER
SUPER SPORT

GENUG „R“ FÜR DAS GELD?

+ DUCATI PANIGALE

1199R

+ DIE NEUE DUCATI
HYPERMOTARD

TIEFE EINBLICKE

SERT WEC-BIKE
SUZUKI GSX-R1000
GEHEIMNISSE
DER SIEGER

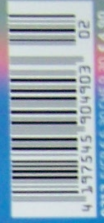
APRILIA RSV4 - HONDA RC30

**25 JAHRE
SUPERBIKE-
EVOLUTION**

ZU BESUCH IN
LUXEMBURG



FACTORY-REPORT
GILLES TOOLING:
JUWELEN AUS ALU!



WEG MIT DER ANGST, HER MIT DEM SPEED!

**ENDLICH (WIEDER)
SCHNELL!**

FREIER
KOPF
DURCH
COACHING!

* TIPPS *
AUSSTATTUNG
FÜR ROADSTER-
FAHRER

RACING-SZENE

- 1000 km Hockenheim: DLC-Saisonstart im Eis + 2. DLC-Lauf in der Börde
- Preview: Isle of Man TT

REPORT

- Alles smart am Bike? Das Fahrwerk der Zukunft
- Homestory: Ein Dragracer und seine GSX-R1100

- Kolumne: Guy Martin schreibt übers Set-up

SÜCHTIG NACH GOLDEN DUST

Text Ralf Steinert Bilder Ralf Steinert, Archiv Ralf Rüdiger (1)

Ralf Rüdigers Racebike ist nicht sehr handlich und bremst auch nicht besonders gut. Aber Ralf hat einen großen Vorteil gegenüber den Fahrern anderer Rennklassen: Er kann die über ganze Renndistanz Vollgas geben.

LANDEN! befiehlt Ralf Rüdiger lautstark aus dem Nebenzimmer, und tatsächlich lassen sich die Nymphenstätt, die mir die ganze Zeit vor der Kamera herumgeflattert sind, brav auf einem frisch gestrichelten SR500-Rahmen nieder. Was ich vergeblich zu fotografieren versucht habe, ist Ralfs Motorradwerkstatt, die sich im dritten Stock einer Wuppertaler Wohnung befindet. Diese geräumige Altbauwohnung teilt sich der Dragracer neben den frechen Vögeln noch mit ein paar exotisch-merkwürdigen Eidechsen, einer hinterlistigen Katze und natürlich mit seiner Lebensgefährtin.

„Es gibt keinen schöneren Ort zum Schrauben als die eigene Wohnung“, sagt Ralf überzeugt. „Ab und zu im Jahr muss ich halt mit ein paar Freunden Motorräder die Treppen rauf- oder runterwuchten, aber da gewöhnt man sich dran.“

Ralf Rüdiger ist seit langen Jahren erfolgreicher und begeisterter Dragracer. Mit seiner langen, tiefen B6er Suzuki GSX-R1100 startet er in der SOET-Klasse, was ausgeschrieben „Street Outlaw Estimated Time“ heißt und so viel bedeutet wie: Alles darf teilnehmen. Ob konventionell oder aufgeladen mit Kompressor, Turbo oder mit Lachgas-Einspritzung oder alles zusammen – kein Problem. Nur der optische Eindruck muss weitestgehend dem eines Straßenmotorrads entsprechen, es darf nur Benzin verbrannt werden, und der Motor muss auf einem Serienaggregat basieren. Ach ja, und es darf nur ein Motor sein – ein Punkt im Reglement, der in anderen Rennklassen auch nur recht selten von echter Bedeutung ist.

„Street“ war damit geklärt, „Outlaw“ sowieso – kommen wir zur „Estimated Time“. Um einen Wettbewerb in diesem breit gesteckten Leistungsumfeld durchführen zu können, zählt nicht die absolute Zeit über die ganze Viertelmeile, sondern der Dragracer setzt sich nach absolutem Qualifying eine persönliche Zeit („Dial-in“), die es im Rennen möglichst exakt zu treffen gilt und zwischen 11,99 und 8,49 s liegen muss. Um die Kopf-an-Kopf-Rennen aber spannender für die Zuschauer zu ma-

chen, starten die beiden Fahrer entsprechend zeitversetzt, und wer als Erster über die Ziellinie geht, gewinnt das Rennen. Nur unterbieten darf er sich selber nicht.

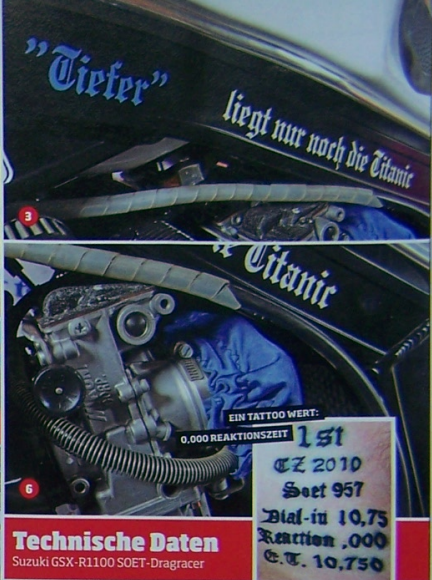
„Es ist etwas schwer, sich auf sein eigenes Startsignal zu konzentrieren“, erzählt Ralf. „Manche pappen sich sogar ein Stück Klebeband auf das Visier, um den Blick auf die andere Startampe zu verdecken. Ich selbst hatte mir mal ein Fadenkreuz auf das Visier gemacht. War gar nicht schlecht.“

Sowas hat Ralf eigentlich nicht mehr nötig, dafür ist er zu erfahren in seinem Sport. Sein größter Erfolg war in 2010, als er seine Dial-in-Zeit von 10,750 Sekunden exakt getroffen hat – bei einer Reaktionszeit von 0,000 Sekunden! Eigentlich physisch unmöglich, aber Ralf hat die Länge des 0,8-s-Intervalls vom letzten Gelblicht bis zum Grün völlig verinnerlicht. Zum Vergleich: Eine Reaktionszeit von 53/1000stel ist schlecht, 38/1000stel normal bis gut, 6/1000stel sind ein Spitzenwert.

Reifenwärmer braucht keiner, der spezielle Hinterrreifen von Shinko (neben Mickey Thompson der einzige Hersteller) mit flacher Kontur, steifer Karkasse und weicher Mischung werden beim Pre-Stage warm gebrumt, bis ungefähr der Hälfte der Rennen wird die Strecke mit „Golden Dust“ geklebt. Eine Wissenschaft für sich, erzählt Ralf: „Erst bürstet man mit normalen Slicks, dann presst ein Trecker das Gummi richtig in den Asphalt, am Schluss kommt Golden Dust darüber. Der Belag klebt dann wie die Hölle. Badelatschen bleiben da locker für immer dran hängen. Nicht nur der Startbereich wird geklebt, sondern auch weit bis in die Strecke hinein, sonst ist der Gripunterschied viel zu hoch. Die richtige Reifentemperatur beim Burnout zu finden, ist auch nicht einfach – zu wenig Grip heißt zu viel Wheelspin, zu viel Grip ist nicht gut für die Zeit. In Verbindung mit dem Golden Dust würden die Jungs die Kisten beim Start sogar manchmal ab.“ Die Flanken des 19ers hat Ralf übrigens mit der Flex abgesägt, damit er auf der originalen 5,5er-Felge an der Kette vorbei kommt.



1. **Brüllerei** Infernalischer Lärm gehört natürlich zum Dragracing. Auf die Vance & Hines Sidewinder kann man sich in der Boxenstube voll verlassen.
2. **Lang und los!** Mit einem Radstand von bis zu 1,75 m bleibt die Suzuki vorne recht gut am Boden. Wheelie-Bars sind in der Klasse nicht erlaubt.
3. **Ansagen** Ralf Rüdiger liebt Sprüche, das ganze Bike ist damit vollgeklebt.
4. **Voodoo** Wo es darauf auf gute Reaktionszeit ankommt, kann man den Konkurrenten mit Voodoo-Püppchen vielleicht schon etwas ablenken.
5. **Der Eigner** Auch wenn man es von einem Dragracer nicht vermutet – Ralf war vor Jahren mal in der Endrunde der Wahl des „Motorradfahrers des Jahres“. Weil er auf einmal aber nicht mehr mit seinen Mad-Max-Stiefeln antreten durfte, hat er Abstand genommen. „Die haben nämlich nicht den besten, sondern den schönsten Motorradfahrer gesucht!“, erinnert er sich.
6. **Gemischfabrik** 40er-Mikuni-Flachschieber von Topham. Die Bedüsung ist hier nicht ganz so schwierig – es gibt ja nur Stand- und Vollgas!



Technische Daten

Suzuki GSX-R1100 SOET-Dragracer

MOTOR

Suzuki GSX-R1100 Bj. 86, aufgebaut auf 1.216 cm, Serieninneren optimiert und bearbeitet von Kamir Askar und Rudi Kreib (MTH Motorrad-technik Horn), MRE Lock-up-Kupplung, 40er-Mikuni-Flachschiebervergaser mit kurzen Ausaugtrichtern (Topham), LiMa entfernt, Anlasser Serie, Auspuff Vance & Hines Sidewinder. Silentblöcke der Motorauflage durch Silikon ersetzt (sonst verwindet der Motor zu stark beim Start), Hinterradleistung ca. 165 PS bei 9.500 U/min.

RAHMEN/FAHRWERK

Gabel GSX-R750 (Bj. 85) durchgesteckt, Original-Schwinge verlängert, Umlenkung modifiziert. Bereifung: Shinko Dragtyres.

BODYWORK

Verkleidungsteile und Heck von Speer, Baujahr unbekannt, modifiziert. Flacher Tank von einer 85er Suzuki GSX-R750, Spezialscheibe von MRA.

GEWICHT	190 kg fahrfertig
RADSTAND	1.700-1.750 mm
SITZHOHE	sehr tief

Starten kann der Wuppertaler gut. „Ich fahre mit ungefähr 8.000 Touren an und kuppel so schnell wie überhaupt nur möglich ein, schleifen lassen ist das. Das geht dann schon ordentlich zur Sache.“ Die GSX-R hat normale Kupplungsbeläge und –federn, allerdings ist eine Lock-up-Kupplung von MRE montiert. Das flehkraftunterstützte System presst die Scheiben bei Drehzahl brutal zusammen, mit stärkeren Federn wäre die so erzeugte Kraft nicht mehr mit dem Handhebel zu bedienen. Geschaltet wird mit einem normalen Dyojet-Quicksifter. In den 5. Gang kommt Ralf auf der Viertelmeile oft mit ca. 220 km/h über die Ziellinie.

Das Fahrwerk spielt auch beim Dragracing eine große Rolle, was man vielleicht nicht meinen mag. Vor allem die Zugstufeneinstellung am FVellieicht nicht meinen mag. Vor allem die Zugstufeneinstellung am FVellieicht nicht meinen mag. Vor allem die Zugstufeneinstellung am FVellieicht nicht meinen mag. Vor allem die Zugstufeneinstellung am FVellieicht nicht meinen mag.

Lauf in Tschechien (Anm.: siehe Foto links oben) hatte ich viel zu wenig Zugstufendämpfung, die komprimierte Feder hat mich kurz nach dem Start hochkatapultiert, und ich war mit beiden Rädern in der Luft. Sah spektakulär aus, war aber nicht wirklich lustig. Mir ging die Muffe!

Ralf lebt für sein Dragracing und seine Szene. „Wir leben in einer total netten Gemeinschaft im Dragracing. Wirklich jeder im Fahrerlager hilft dem anderen, Neulinge und Besucher sind immer willkommen.“

Gelegenheiten, sich die spannende Vollgasshow anzusehen, gibt es übrigens reichlich: Viele Läufe finden in Norddeutschland und Holland statt, in Tschechien und natürlich bei den NitrolympX in Hockenheim.

Termine und Infos auf Ralfs Webseite:

www.gsxr1100.de
Mehr über Dragracing:
www.edba-dragbike.de