



• PREISWERT RACEN: ALTZSCHNER SUZUKI GLADIUS MINITWIN!

fastBIKE

MAGAZIN FÜR TECHNIK · STRASSE · SPORT
JUNI-AUGUST 2013 4,90 €

ZU BESUCH IN
LUXEMBURG

FACTORY-REPORT
GILLES TOOLING:
JUWELEN AUS ALU!

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

TIFFE EINBLICKE

SERT WEC-BIKE
SUZUKI GSX-R1000
GEHEIMNISSE
DER SIEGER

APRILIA RSV4 - HONDA RC30

**25 JAHRE
SUPERBIKE-
EVOLUTION**



WEG MIT DER ANGST, HER MIT DEM SPEED!

**ENDLICH (WIEDER)
SCHNELL!** FREIER
KOPF
DURCH
COACHING!



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

- Kolumnen: Guy Martin
schreibt über Set-up

+ TIPPS +
AUSSTATTUNG
FÜR ROADSTER-
FAHRER



02

4 751 914 903 02



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.

LÄNDEN", befiehlt Ralf Rüdiger lautstark aus dem Nebenzimmer, und tatsächlich lassen sich die Nymphensichtische, die mir die ganze Zeit vor der Kamera herumgeflattert sind, brav auf einem frisch gestrahlten 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 Vogeln noch mit ein paar exotisch-würdevollen 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 rau- oder runterwuchten, aber da gewöhnt man sich dran.“

Ralf Rüdiger ist seit langen Jahren erfolgreicher und begeisterter Dragracer. Mit seiner langen, fließenden 86er 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 aufgezogen mit Kompressor, Turbo oder mit Lachgasinspritzung oder alles zusammen – kein Problem. Nur der optische Eindruck muss weitestgehend deiner Straßennotoradsentsprachen; es darf nur Benzin verbraucht 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“ wär damit geklärt, „Outlaw“ sowieso – kommen wir zur „Estimated Time“. Um einen Wettbewerb in diesem direkt gesteckten Leistungsumfang durchzuführen zu können, zählt nicht die absolute Zeit über die ganze Viertelmeile, sondern der Dragracer setzt sich nach absolviertem 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 Kop-an-Kop-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 unterbieter 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 Startampel 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 Geblick bis zum Grün völlig vermerlicht. Zum Vergleich: Eine Reaktionszeit von 53/100s ist schlecht, 38/100s ist normal bis gut, 6/100s ist ein Spitzensport.

Riefenwärmer braucht keiner, der spezielle Hinterreifen von Shinko (neben Mickey Thompson der einzige Hersteller) mit flacher Kontur, steifer Karkasse und weicher Mischung werden beim Pre-Stage warm geburnt, um ungefähr der Hälfte der Rennen wird die Strecke mit „Golden Dust“ geklebt. Eine Wissenschaft für sich, erzählt Ralf: „Erst brennt 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 haften. 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 Wheebspin, zu viel Grip ist nicht gut für die Zündung. In Verbindung mit dem Golden Dust würgen die Jungs die Kisten beim Start sogar manchmal ab.“ Die Flanken des 190ers hat Ralf übrigens mit der Flex abgesägt, damit er auf der originalen 5,5er-Felge an der Kette vorbei kommt.



Technische Daten

Suzuki GSX-R1100 SOET-Dragracer

MOTOR

Suzuki GSX-R1100 Bj. 86, aufgebaut auf 1.216 ccm, Serieninnereien optimiert und bearbeitet von Kimir Askar und Rudi Kreiß (MTH Motorradtechnik Horn), MRE Lock-up-Kupplung, 40er-Mikuni-Flachschiebervergaser mit kurzen Ansaugtrichtern (Topham), LiMa entfernt, Anlasser Serie, Auspuff Vance & Hines Sidewinder, Silbentöne der Motorauflaufhängung 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) durchgesetzt, Original-Schwinge verlängert, Umlenkung modifiziert, Bereifung: Shinko Dragtyres.

BODYWORK

Verkleidungssteile und Heck von Speer, Baujahr unbekannt, modifiziert. Flieger einer von 8Ser Suzuki GSX-R750, Spezialscheibe von MRA.

GEWICHT

190 kg fahrfertig

RADSTAND

1.700–1.750 mm

SITZHÖHE

seeehr tief!

Lauf in Tschechien (Anm.: siehe Foto links oben) hatte ich viel zu wenig Zugstufendämpfung, die komprimierte Feder hat mich wirklich 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-dragracing.de