

QUELLEN DE

Einzylinder sind auf der Achtelmeile Mangelware, KTM's auch.
Eine klar umrissene Mission für Verbrennungsfanatiker
und KTM-Händler Reinhold Berreiter

Text: GUIDO KUPPER Fotos: BEN GRNA, GEORG TIEFENTHALER

R SUCHT



Zweimal KTM-Einzyylinder, zweimal Sprinter, aber unterschiedliche Ausgangsbasen: Wie ihr schwarzer Straßenableger basiert die RBF One 796 (links) auf einer Duke 690 ab 2008. Die RBF One (rechts) und ihr grüner Straßenableger basieren auf der KTM 640 Supermoto



Haudegen und in Oschersleben gerade frisch gekürter Supermono-Europameister, das Motorrad kaum bändigen können. Schon den durch konventionelle Tuningmethoden erreichten 96 Pferden können auf nassem Asphalt die Hufe gehörig durcheinandergeraten. Bevor die Lachgaseinspritzung zündet. Mit ihr und ihren 128 PS samt 148 Newtonmetern gäbe es dann gar kein Halten mehr: Bein gebrochen. Gnadenschuss.

Schade ist es trotzdem. Schon im Vorjahr war Sepp auf der Vorgängerin RBF One 675 ins Rennen um die am schnellsten zurückgelegten 201 Meter gegangen. Ein Rennen David gegen Goliath. Gleich im ersten Lauf stand ihm eine Rocket III von Triumph gegenüber. Hubraumdefizit? Mehr als 1,6 Liter. Leistung? Reden wir nicht drüber. Im Trainingslauf fehlte Sepp dennoch nur ein Wimpernschlag. Im Wertungslauf stieg ihm dann die Motivation zu Kopfe – und der One auch: Stolz hob sie ihr Vorderrad, verlor dabei aber die entscheidenden Zehntel.

Das war der Moment, in dem Schöpfer Reinhold Berreiter beschloss, im Jahr drauf

wiederzukommen. Aufgerüstet. Nicht auf Augenhöhe, aber doch gewappnet. Nicht auf Augenhöhe? Na ja, Einzyylinder finden sich im Sprintzirkus praktisch keine. Zu wenig Dampf. Wer würde sich für den Kampf um die Meile trotzdem einen aussuchen? Richtig, ein KTM-Händler natürlich, so einer wie Reinhold. Fight the Fat, lautet der alte Supermoto-Slogan. Und so kehrt er aus dem bayerischen Neuötting, wo er das Team Berreiter betreibt, mit der RBF One 796 wieder. RBF wie Race Bike Factory, One wie ein Zylinder, 796 wie 796 Kubik. Und damit steht er am Glemseck nun im Regen.

Tuningspezialist ist der Mann, Mechaniker durch und durch, Porsche-Fan, Verbrennungsfanatiker, zugleich rennverstrahlt. Ein Sprintbike hat er vorher noch nie gebaut, als er 2016 zum ersten Mal am Glemseck ist und sich infizieren lässt. Hochgerüstetes Material sieht er da, mit Liebe, Leidenschaft und unbedingtem Siegeswillen gebaut.

KTM kommt am Glemseck praktisch nicht vor. Für einen wie ihn ist das Ansporn und Mission zugleich.

D

Da steht es nun, das Biest namens RBF One 796, scharrt mit den Hufen und will nur eines: übermächtige Gegner verschlingen. Momentan aber gibt's nur einen Weg, ihm sein Mütchen zu kühlen: es in den Regen hinauszuschieben. Gegner jedenfalls wird es heute nicht mehr vertilgen, denn das Buffet – vulgo die Sprintstrecke am Glemseck – wird sich an diesem Sonntag nicht mehr öffnen.

Besser ist das. Auf nassem Asphalt würde Fahrer Sepp Frauenschuh, seines Zeichens KTM-Tuner, 57-jähriger Renn-

Wer würde sich für den Kampf auf der Achtelmeile einen Einzyylinder aussuchen? Ein KTM-Händler!

Und so rupft er, zurück zu Hause, eine LC4 Supermoto in der Erscheinungsform vor 2007 auseinander. Sound, Formen, Gefühl, Vibrationen, Dynamik: Eine Skulptur auf zwei Rädern will er bauen, ein Denkmal der Emotionen, das uns an die Quellen der Sucht zurückführt. „Warnwesten statt Leder, alles voller Elektronik, Sicherheit statt Spaß, Passagier statt Fahrer. Das ist wie künstliche Befruchtung statt schmutziger, ehrlicher Sex. Wen wundert es da, dass die Jugend Motorradfahren öde findet? Echt beschämend ist das“, echauffiert sich Reinhold im vollen Bewusstsein unserer Anteilnahme. Sein gelebtes Credo: Mit Minimum zum Maximum, wie Por-

sche im Rennsport früher. Übertragen aufs Motorrad: ein Zylinder, zwei Räder, vier Takte und die direkte Verbindung von der rechten Hand zum Asphalt.


An den Motor lässt er Sepp Frauenschuh. 675 Kubik verpasst der ihm, Rennnocken, High-Flow-Zylinderkopf, 41er-Keihin-Flachschieber, K&N, Rennkupplung und eine Titan-Anlage von Akrapovic. 75 PS und 80 Newtonmeter spuckt der Single nun. Um die Peripherie kümmert sich Reinhold. Den Gitterrohr-Heckrahmen baut ihm Metallkünstler Jackson aus Neumarkt St. Veit, bei dem Reinhold alle Metallarbeiten machen lässt. Reinholds Mitarbeiter Hans Wagner hängt unzählige Stunden in die Elektrik:

1+2. Die RBF One (links) verpackt Hightech in eine klassische Umgebung, bei der RBF One 796 verrät schon allein der Digitaltacho die Moderne

3+4. Voll einstellbare White-Power-Fahrwerke haben beide, den Scheinwerfer der One 796 ersetzt eine davon abgeformte Carbonmaske

5. Herkömmlich wurde der Duke-690-Motor auf 96 PS Leistung getunt. Wird die NOS-Einspritzung, deren Flasche unterm Heck sitzt, freigeschaltet, schwingt sich der Single zu 128 PS und 148 Newtonmetern auf



A detailed close-up photograph of a custom motorcycle's engine and rear wheel assembly. The image shows the intricate mechanical components, including the engine block, exhaust pipes, and the rear wheel with a multi-spoke hub. The motorcycle is parked on a gravel surface. The lighting is bright, highlighting the metallic textures and the custom modifications.

Mit 130 Kilo Kampfgewicht fällt die Ur-RBF-One extrem leicht aus. Trotzdem haben ihre 75 PS und 80 Newtonmeter 2017 am Glems-eck nicht ge-reicht. So kam es zur RBF One 796, deren Start dieses Jahr aber von Regen sabo-tiert wurde



Das Umbauteam (von links nach rechts): Hans Wagner, Metallkünstler Jackson, Sepp Frauenschuh und Reinhold Berreiter. Die schwarze RBF (oben) hat Reinhold für Le-Mans-Sieger Manuel Reuter gebaut

Schaltpläne machen, Taster verkabeln, Kabelbaum bauen. Den Höcker am Heck modellieren sie selbst, das erste Mal, Neuland. Auch das kostet Zeit und noch mehr Nerven, „wir haben aber auch viel gelernt“.

Reinhold integriert einen Exzenter zur Höheneinstellung in die Aluschwinge und verpflanzt ein WP-Fahrwerk in Racing-Abstimmung – als WP-Spezialist kennt sich der Mann damit aus –, dazu einen Brembo-Vierkolbensattel vorn und Excel-Speichenfelgen. Unter anderem. 130 Kilo zeigt die Waage am Ende. Kein schlechtes Leistungsgewicht. Und dann gibt's noch grauen Lack, schiefergrau genau genommen. Wie Steve McQueens Porsche 911 in „Le Mans“. Doch wie wir schon wissen: Es reicht nicht.

Neue Basis ist eine 690er Duke III von 2008: 796 ccm, Racing-Nocken, Racing-Zylinderkopf, 96 PS für den Start. Dann der Nachbrenner aus der Lachgasflasche unterm

Heck: 128 PS und 148 Newtonmeter wirken auf 133 Kilogramm. Siegfähig. Theoretisch. Die Enttäuschung ist groß. Aber 2019 wird kommen. Dann wollen Reinhold und Sepp noch mal angreifen.

Zwei straßenzulassungsfähige Ableger seiner Race-Bikes hat Reinhold schon gebaut, eines auf Duke-690-Basis an den Rennfahrer und zweifachen Le-Mans-Sieger Manuel Reuter verkauft. Der Motor muss dann serienmäßig bleiben, Gewichtstuning und Edelparts gehen aber natürlich immer. So einen Typ würde er auch anderen Inter-

essenten wieder bauen. „So etwas wie die RBF One bauen wir nicht mehr, das ist für uns als kleiner Betrieb zu aufwendig. Selbst wenn wir da 25.000 bis 30.000 Euro bekommen, ist es immer noch brotlose Kunst.“ Für besondere Aufträge aber ist Reinhold immer zu haben. Das hört man aus seiner Begeisterung heraus, wenn er über seine RBF-Modelle spricht, über Motor- und Fahrwerks-tuning, über KTM, über den Wettbewerb. Irgendwann fällt in unserem Gespräch das Kürzel RBF Two. Phantasie Marsch! Da scheint uns noch einiges zu erwarten. **FI**