

Sie kommen wieder ...

Serienfahrwerke unterliegen strengen ökonomischen Überlegungen. Wenn ein Hersteller 100 Euro Fertigungskosten sparen kann, nimmt er in den meisten Preissegmenten Einbußen beim Fahrwerk in Kauf. HH Race-Tech bügelt an diesen Stellen nach.

Wer einmal ein gutes Fahrwerk hatte, der will wieder etwas Gutes«, sagt Hubert Hofmann beim Kaffee. Ich fühle mich erappt. Auf dem Papier bin ich hier, um ein Firmenporträt für den »Motorradfahrer« zu recherchieren, doch meine verdeckte Agenda ist eine andere: Mich interessiert, was man aus dem Schaukelfahrwerk der KTM 690 Duke (Standardversion von 2012) machen kann und zu welchem Preis. Im Prinzip bin ich also ein potenzieller Kunde, geradezu schablonenhaft stereotyp. Selbst meine Kenntnis über die Existenz von Huberts Fahrwerksfirma »HH Race-Tech« kam über die typischen Kanäle.

»Interessenten hören in Foren von uns oder in der Boxengasse«, erzählt Hubert. »Es sind eben Kunden, die weiter erzählen, wenn sie zufrieden waren.« Das erste Mal hörte ich von Race-Tech, als eine KTM 990 Adventure nicht so richtig flüssig federte und dämpfte. Sie hatte gute Fahrwerksreserven, aber ein pöbelndes Ansprechverhalten, das schlecht zu ihrem Einsatzgebiet als großer Reisender passte. Anstatt das Fahrwerk sehr teuer komplett zu tauschen, kam sie zu Race-Tech. Sie kehrte zurück als das Motorrad, das sie immer hätte sein sollen: mit Fahrwerksreserven UND gutem Ansprechverhalten. Der Preis für diese Leistung erschien mir damals schon fair. Deshalb die Überlegungen mit der Duke.

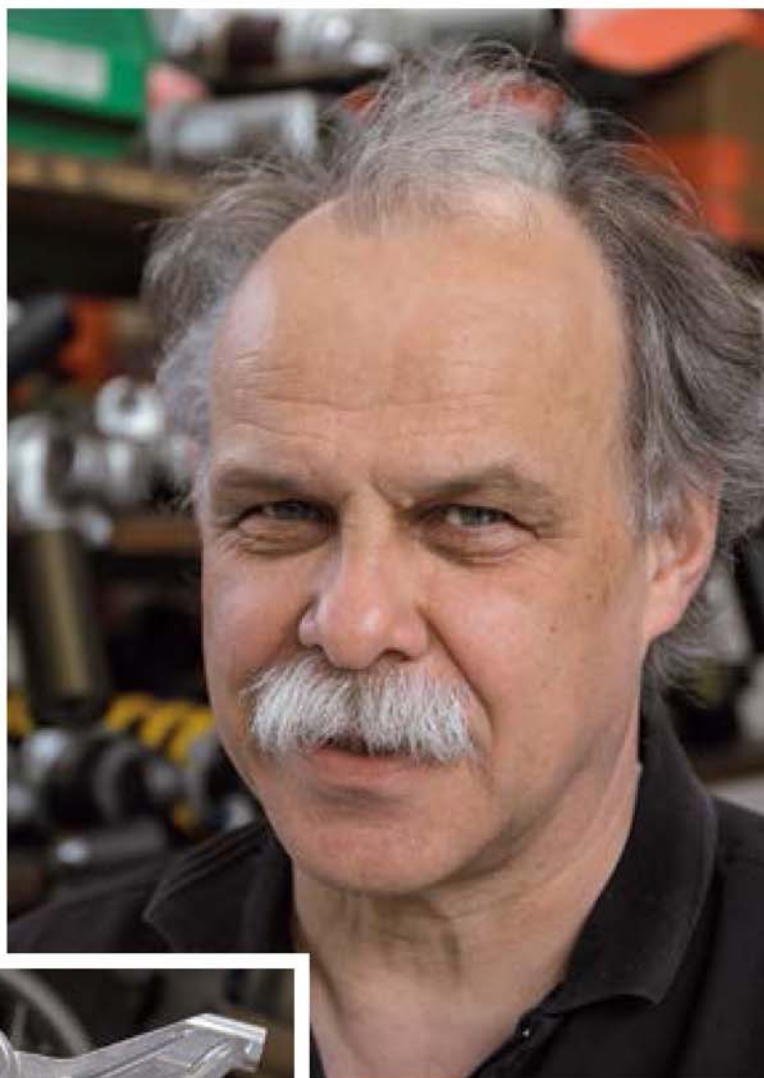
Obwohl Race-Tech – am Namen erkennbar – im Rennsport angefangen hat, sind die Kunden heute zu 60 Prozent reine Landstraßenfahrer. Was an Rennma-

schinen wegfällt, kommt an Roadstern und klassischen Motorrädern mit Überschuss hinzu: Race-Tech bedient seit Jahren beständig mehr Kunden. Im Werkstattalltag zeigt sich, wie krass BMW den Superbike-Markt wirklich übernommen hat: Die Hälfte der Sportler, die hier in Behandlung gehen, sind mittlerweile Superbimpfs (S 1000 RR). In der anderen Hälfte sind es in der Mehrzahl etwas ältere Modelle. An einer gemachten GSX-R1000 K6 ist ja auch nichts falsch.

Wenn es aus Aluminium ist, kann Race-Tech es bauen

Fünf bis zehn Fahrwerke pro Tag überarbeitet Race-Tech, doch das ist beileibe nicht alles, was in der Halle passiert. Hubert zeigt Prototypenteile von Gabelfassungen, Ansaugtrichter für die Rennstrecke, mit geringsten Toleranzen gefräste Alu-Radnaben für Renn-Supermotors. Wer Teile oder Expertisen oder am besten beides braucht, kommt zu Hubert Hofmann. Das gilt nicht nur für kleine Rennteams, sondern auch für große oder gleich für die Hersteller selbst. Wenn es aus Aluminium ist, kann Race-Tech es bauen.

Mir persönlich gefällt jedoch der Service am besten. Wer sich für eine Fahrwerksüberarbeitung interessiert, erhält



Hubert Hofmann hat mit Fahrwerken von Rennmaschinen angefangen. Heute baut seine Firma die meisten Fahrwerksteile aus Alu. Links ein Prototypen-Gabelfuß, unten ein Gabelstopfen.



zuerst einen Fragebogen, der die wichtigsten Eckdaten zu Motorrad, Personengewichten und Fahrweise erfasst. Sofern räumlich möglich, nimmt sich Hubert Hofmann persönlich des Fahrers an, misst Negativfederwege, belastet und unbelastet, gibt Tipps, drängt sich dabei aber nicht auf.

Für mich ist Letzteres der wichtigste Punkt am Service. Es gibt viele Fahrwerksprofis, die ihre eigene Präferenz als göttlich absolutes Richtmaß für alle ansehen. Bei Hubert dagegen kann ich ohne Diskussion bestellen, dass ich ein komfortables Tourenfahrwerk will, das den Hintern meiner Frau erfreut. Gleichzeitig kann ich daneben meinen Rennstrecken-hobel stellen und es mir so richtig hart machen lassen. Hubert wird in beiden Fällen den Kundenwunsch über seine eigene Meinung stellen. Er muss das Krad ja nicht fahren, sondern der Kunde. Natürlich gibt Hubert Tipps aus seiner langjährigen Erfahrung, natürlich wird er kein gefährliches Fahrwerk bauen, aber dieser entspannte Ansatz muss hochgelobt werden, weil er immer noch zu selten ist.

Das finanzielle »Mehr« relativiert sich in Nullkommanix

Für diesen Service empfinde ich die aufgerufenen Preise als fair. Federbein, Gabelfedern und Gabelöl selber wechseln, kostet im sinnvollen Bereich für meine



Die meisten Alu-Teile entstehen heute aus einem CAD-Modell in der exakten CNC-Fräse (Spanantrieb unten).



Fertigungstiefe: Am Race-Tech-Federbein sind nur die Stahlteile zugeliefert.

Duke 500 bis 800 Euro plus eine Menge meiner Zeit, weil ich selten das Fahrwerk tausche und entsprechend lange dafür brauche. Eine Umrüstung bei HH Race-Tech kostet rund 1300 Euro. Da habe ich aber eine einstell-

bare Gabel, eine fachkundige Beratung und Einstellung, zum Gewicht passende Federraten und die Montage. Lieber spare ich vorher mehr Geld, das spart mir nachher Zeit und Ärger. Beim Besuch bin ich eine von Race-Tech gemachte Yamaha MT-09 gefahren (siehe Seite 28). Wenn die Duke nach der gleichen Behandlung die pockennarbigen Nebenstrecken Hinterschwabens vergleichbar glättet, sind 1300 Euro sehr preiswert.

Text und Fotos: Clemens Gleich