



DAS BLAUE WUNDER

In einer oberösterreichischen Spezialschmiede werden uralte und hochmoderne KTM-Teile hingebungsvoll miteinander verheiratet

Oldtimer-Puristen schlagen bei Frankensteinprojekten gerne die Hände über dem Kopf zusammen oder bekreuzigen sich dreimal. Einer der ganz, ganz seltenen, raren KTM-Mirabell-Roller mit einem modernen, saustarken KTM-EXC-Viertaktmotor? Eine Karosserie, die während ihrer „aktiven Zeit“ Leistungen von 4,1 kW (5,6 PS) bis 5,9 kW (8 PS) verkraften musste, soll von „Motorgewalten“ zwischen 16 kW (22 PS, typisierte Katalysatorversion) und 27,6 kW (37,5 PS, offene Rennversion) hergeprügelt werden? Kann so was wieder abgebremst werden, kann so was überhaupt derfahren werden? Ja, es kann.

Christoph Maier, Betreiber von „Stoffi's Garage“ nahe Ried im oberösterreichischen Innkreis, ist mittlerweile bei seinen Spezialprojekten bereits berühmt dafür, dass er keineswegs schüchtern ist, wenn es um Aufsehen erregende Kombinationen von Komponenten aus verschiedenen Epochen oder unterschiedlichen technischen Fraktionen geht: Wir erinnern uns an einen Lohner mit originaler 8-Zoll-Bereifung und giftigem Gilera-Sportmotor; an eine Vespa GS 160 mit T5-Motor, der ja seinerzeit ein Kraftpaket war; oder gar an Lambrettas, in die

Der EXC-Antrieb macht die Mirabell zum Kraftprotz

Automatikmotoren aus Piaggio Skipper und Piaggio Sfera eingepflanzt wurden. Mit gutem Willen und den entsprechenden handwerklichen Fähigkeiten geht so einiges.

Schade um die Mirabell, von der in wenigen Jahren ab 1956 nur knapp 1000 Fahrzeuge produziert wurden? „Das sind wirklich ganz seltene Einzelstücke“, meint Stoffi, „und wenn ich ein komplett erhaltenes Exemplar bekommen hätte, dann hätte ich es auch im Originalzustand restauriert. Das leere Chassis, das wir gefunden haben, hat sich dann aber hervorragend für einen Performance-Veteranen geeignet. Das Gute daran: Weil der KTM-EXC-Antrieb nicht als Fremdmotor gilt, kann ich damit an

Wertungsfahrten teilnehmen!“
Was auch immer wieder passiert. Zum Beispiel am Nürburgring, wo eine nicht sehr bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 150 Stundenkilometern ermittelt wurde. Gut 50 Prozent mehr als mit den kleinen Zweitaktmotoren, die es in den 1950ern mit 125 und 150 Kubik gab – ein Himmelfahrtskommando? Keineswegs. Denn eigentlich hat Stoffi die betagte Mirabell einer ihrer zugeordneten Bestimmungen zugeführt. Wir holen das 1998 von „motomobil“-Gastautor Prof. Friedrich F. Ehn verfasste Standardwerk „KTM – Weltmeistermarke aus Österreich“ (Weishaupt Verlag, Gnas) aus dem Bücherregal und schmökern ein bisschen. Auf Seite 38 werden wir fündig, im Werkstext der „KTM-Info-

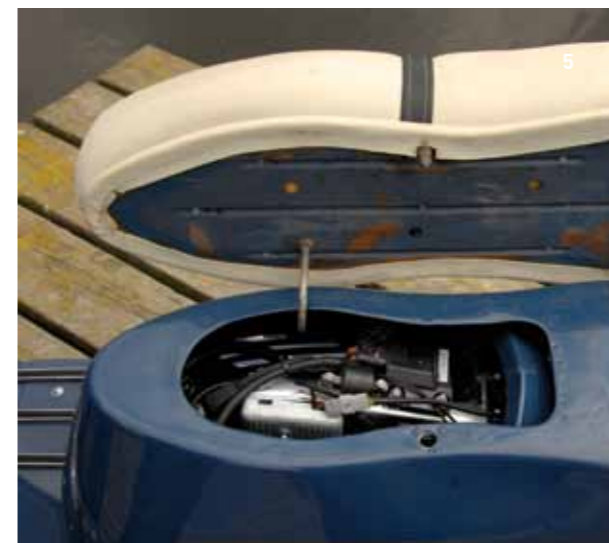
In den 1950ern gab's erstaunliche KTM-Testprozeduren

nen“ aus März 1957:
„... sie besitzt daher einen Elektrostarter (Anm. d. Red.: Dynastarter, wie Honda PCX 125 aus 2010!), denn Schönheit verpflichtet, und überdies ist ein Druck aufs Knöpfchen bequemer. Auch beim Fahrgestell sparte man nicht und schuf eine Konstruktion, die die sprichwörtlich guten Fahreigenschaften der 'Grand Tourist' mitbrachte. Es ist als ausgesprochen sportlich zu bezeichnen und vertrug Geschwindigkeiten von 140 bis 150 Stundenkilometer, als man den Roller zur Erprobung an einen schnellen Sportwagen anhängte.“

Erstaunliche Testverfahren also während der ersten Hochblüte von „Kronreif Trunkenpolz Mattighofen“ im vergangenen Jahrhundert ... Um den beneidenswerten Job der frühen KTM-Testfahrer konkret beurteilen zu können, müsste man freilich auch die Streckenabschnitte kennen, wo derartige Husarenstücke aufgeführt wurden; die Westautobahn war ja noch lange nicht fertig. Und noch eine weitere spektakuläre Testprozedur gab es:
„Hans Landauer wollte ganz genau

wissen, was Mirabell vertragen kann, darum startete er zu einer Spazierfahrt von Narvik nach Athen. Es waren 'nur' 10.837 Kilometerchen, die er in 276 Stunden oder elfeinhalb Tagen abspulte. Oben im Norden war es fürchterlich kalt und Landauer froh jämmerlich. Er sollte dafür im Süden reichlich entschädigt werden. 42 Grad im Schatten. Noch schlimmer erging es dem armen Motor, denn er lieferte sich in dieser Hitze selbst noch Hitze. Wie Landauer berichtet, freute ihn die Verlässlichkeit des Rollers in Winterfahrt und Hitzeschlacht ganz besonders. Die Leistung des kleinen Flitzers aus Mattighofen war so beachtlich, dass man mit stärkerer Maschine auch nicht schneller ans Ziel käme. Nach 11.000 Kilometern lief Mirabell genau so beruhigend wie am ersten Tag.“

Über ein halbes Jahrhundert später sind wir es, die jetzt KTM Mirabell fahren dürfen. Aber mit Stoffi-powered 250 Kubik und viermal so viel Leistung, 16 kW (22 PS), typisiert mit Katalysator. In aller Höflichkeit: Wir hätten ein biestiges Krachtetl erwartet, das man mit Wohlwollen vielleicht als „charakterstark“ umschreiben könnte. Stattdessen sind wir von den zivilisierten, kultivierten Umgangsformen dieses zeitreisenden Hybriden mehr als überrascht.



Angenehme Kupplung, Hofausfahrt, lenkt geschmeidig ein, tolle Beschleunigung, zweiter, dritter Gang, es wird schon zum ersten Überholmanöver angesetzt – aber halt, man sollte vielleicht vorher die Bremserei testen ... Hobbyracer Christoph Maier hat am Nürburgring die vordere Bremsscheibe „abgebrannt“, was sich durch leichtes Rubbeln bemerkbar macht, doch sonst sind Bedienung und Wirkung der von der KTM 250 EXC übernommenen Anlage zeitgemäß. Durch die Einleitung der Bremskräfte in die geschobene Vorderradschwinge stellt sich der Mirabell-Vorderbau etwas auf, was nicht weiter stört.

Einige technische Besonderheiten der Mirabell waren für Christoph Maier die Voraussetzung, um überhaupt erst an den Umbau zu denken: Die 12-Zoll-Bereifung ist die Mindestgröße, um hohe Tempi fahrstabil zu absolvieren; und Stereostoßdämpfer vorne und hinten sind eine gute Rahmenbedingung für ein verwindungsarmes Fahrwerk. Der Wiegenrahmen aus Stahl-Rechteckprofilen ist tatsächlich sehr stabil, dadurch konnte die Federung höchst komfortabel ausgelegt werden. Die beibehaltene Platzierung des 8-Liter-Tanks über dem Vorderrad (der Einfüllstutzen liegt hinter dem Scheinwerfer) mag

- [1] Es bedurfte einer gehörigen Portion an Überzeugungskraft, damit Stoffi-Werkspilot Paulo Monti wenigstens den Helm aufsetzte
- [2] Das Info-Cockpit der EXC passt gut
- [3] Moderne Brembo-Bremszangen in der geschobenen Vorderradschwinge
- [4] Der Mirabell-Hybrid ist absolut alltags- und tourentauglich
- [5] Viel Platz ist jetzt nicht mehr im Motorraum
- [6] Christoph Maier bei der Arbeit

schrullig erscheinen, sie unterstützt aber eine sinnvolle Gewichtsverteilung und die guten Fahreigenschaften. Nach dem Stoffi-Umbau stieg der Mirabell-Radstand von 1360 auf 1450 Millimeter, das Eigengewicht erhöhte sich von 125 auf 150 Kilo. Bedenkt man die wirklich dicke Blechhaut, ist das im Vergleich zu modernen 250er-Scootern noch immer recht durchtrai-

Die EXC-Mirabell erfreut mit feinen Fahreigenschaften

niert. Am gewöhnungsbedürftigsten ist die Sechsgang-Fußschaltung: Was so aussieht wie ein im Fußraum symmetrisch gespiegeltes Bremspedal, ist das Bedienungsteil des mehrfach umgelenkten Schaltgestänges, das mit Fußspitze oder Ferse zu betätigen ist. Sieht man vom fehlenden Gepäckraum ab (das Staufach in der Vorderschürze beherbergt jetzt Wasserkühler und Elektronik) ist die KTM Mirabell in der EXC-Version absolut alltagstauglich, ja sogar touren- oder fernreisetauglich. Was müsste der Hybrid kosten, wenn man ihn – oder ein ähnliches Projekt – bei Stoffi's Garage in Auftrag gibt? „Ich habe durchgehend fünf Monate lang in jeder freien Minute daran gearbeitet. Die Mirabell-Karosserie musste besorgt werden, die KTM 250 EXC haben wir ebenfalls gekauft, da darf ich gar nicht nachrechnen, sonst wird mir schwindlig. Am Silvestertag bin ich bis fünf am Nachmittag in der Werkstatt gestanden, am ersten Jänner ist es um zehn Uhr weitergegangen. Manchmal hab ich solche Anwendungen ...“ Was wir angesichts des Ergebnisses durchaus gut verstehen können. ©