

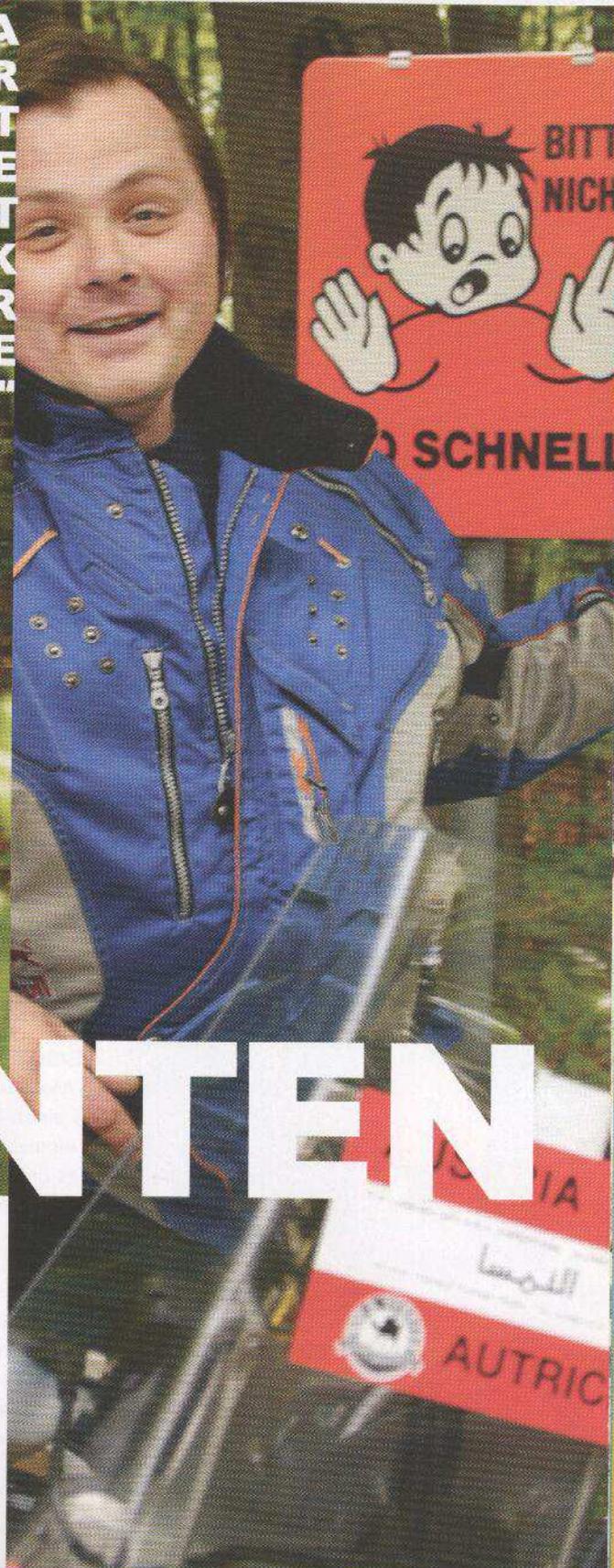
KÖNIG DER

Text: Martin Vielhaber Fotos: der Hofmolka

Das Leben schreibt doch die schönsten Geschichten: Zu seiner ersten Cagiva Elefant kam der motorradverrückte Franz Forman eigentlich aus Frust. Es war nämlich gerade die Zeit, als er mit seiner Frau und der ersten Tochter ein nettes Haus in der Nähe von Wien suchte. Er fand auch eines, doch just, als er zuschlagen wollte, war es plötzlich nicht mehr zu verkaufen – da musste natürlich et-

was zum Trösten und Aufheitern her. Und das war sein erster Elefant, wie er die Cagiva Elefant liebevoll nennt. Genau genommen war es eine Cagiva Elefant 750 Lucky Explorer Baujahr 1994, die dank seiner Maschinenbaukenntnisse sofort „hergerissen“ wurde, um sie auf ein zuverlässiges Niveau zu bringen. Berücksichtigt man beim Elefanten nämlich einige wenige Problemchen in Sachen Elektrik,

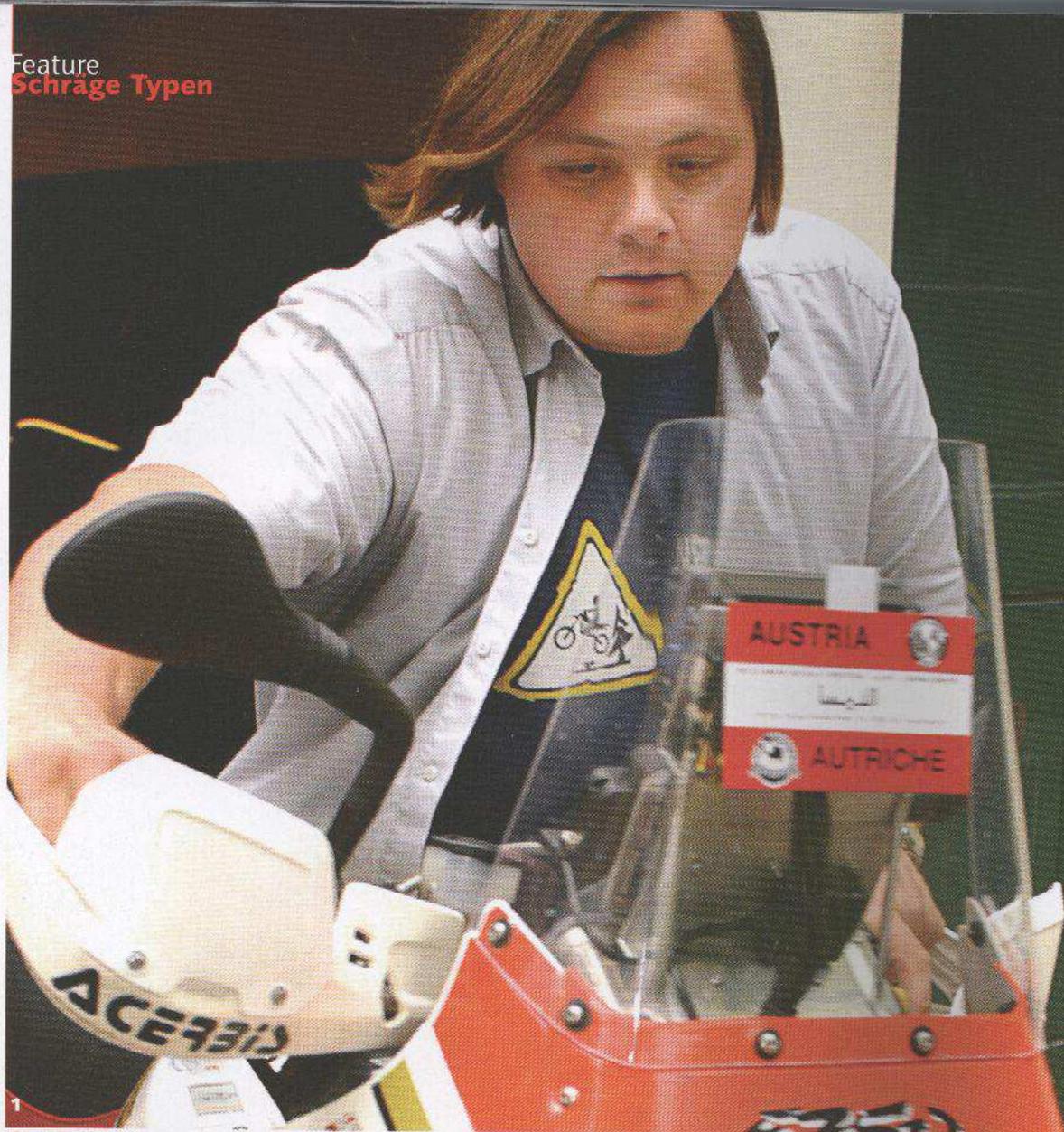
ALS FRANZ FORMAN SEINE ERSTE CAGIVA ELEFANT ERWARB, WAR DIESE FÜR IHN NICHT MEHR ALS EINE GÜNSTIGE ENDURO. HEUTE BESITZT ER EIN RARES EINZELSTÜCK UND ORGANISIERT SOGAR DAS „7. INTERNATIONALE CAGIVA ELEFANT TREFFEN“



ELEFANTEN

weiß Franz zu berichten, ist er im Großen und Ganzen ein sehr treuer Begleiter.

Und das überallhin, wie sich bald herausstellte. Denn obwohl er seinen ersten Elefanten nur ein Jahr behielt, um sich dann voll und ganz auf den Bau seines Hauses zu konzentrieren (er fand schließlich doch



(1) Franz Forman und seine total umgebaute Cagiva Elefant 750 Lucky Explorer – sogar die Polycarbonatscheibe hat er selbst geformt (2) Auch die Halterungen für Navi und Tripmaster sind Eigenbauten. Besonders interessant ist der Aufkleber mit den 160 km/h Höchstgeschwindigkeit – Vorschrift ist Vorschrift ... (3) Die Gabel stammt aus einer Supermoto-Werksmaschine



noch ein hübsches Grundstück), legte sich schon kurze Zeit später ein Freund ein Motorrad zu. Und wie konnte es anders sein – ebenfalls einen Elefanten. Als der ihm dann auch noch von einer einmaligen Enduro-Tour durch Frankreich erzählte, war es um Franz ein weiteres Mal geschehen – ein eigener Elefant musste umgehend wieder her!

Kurzerhand kaufte er eine 95er-Elefant 750 Lucky Explorer, nahm an der Tour teil und war wieder begeistert, sowohl von der Strecke als auch von der Maschine, die diese anspruchsvolle Tour ohne nennenswerte Schäden überstand. Andere Motorräder sahen da am Ende schon um einiges härter mitgenommen aus, wo-

bei ihm seine Motocross- und Trialerfahrungen aus der Jugend gewiss den einen oder anderen Sturz ersparten. Dennoch war der Elefant noch lange nicht perfekt, die Bodenfreiheit etwa war seiner Meinung nach viel zu gering, die Qualität der Federelemente ließ zu wünschen übrig, die Bremsen waren nicht das Gelbe vom Ei, und die Verarbeitung war gewohnt schleißig. So wurden alsbald Bremsen und Gabel überarbeitet, Letztere vorerst mit Wilbers-federn ausgestattet, um dann endgültig im Zuge des „größeren“ Projekts gegen eine zwar gebrauchte, aber topgepflegte 48er-WP-Gabel aus einer Werks-Supermoto getauscht zu werden.

Abgesehen von Gabel, hinterem Wilbersfederbein, Beringer-Bremsanlage, Scheinwerfern aus einem OPC-Opel

und Conti-Reifen auf KTM-LC8-Felgen baute er eine Vielzahl an Verbesserungen selbst: Armaturenbrett mit Tripmaster und Navigation, Motorschutz, Fußraster etwas nach hinten verlegt, um im Gelände besser stehen zu können, verlängerter Seitenständer, und sogar die Scheibe aus Polycarbonat bog er selbst mit einem Föhn zurecht – eine ziemlich heikle Angelegenheit, wie er merkte, zu viel Hitze, und das Plastik schmolz weg wie der Zucker im Tee.

Nur der Motor wurde nicht allzu stark aufgemotzt. Bessere Zündkerzen, eine geänderte Vergaserabstimmung und ein Termignoni-Endtopf reichen für knapp 68 PS, was in etwa der größeren Elefant 900 entspricht, die 750er dreht allerdings viel schöner aus. Die wenigen Änderungen am Triebwerk und die vielen Eigenbauten hielten zwar die Kosten in Grenzen, die Typisierung war aber alles andere als einfach.

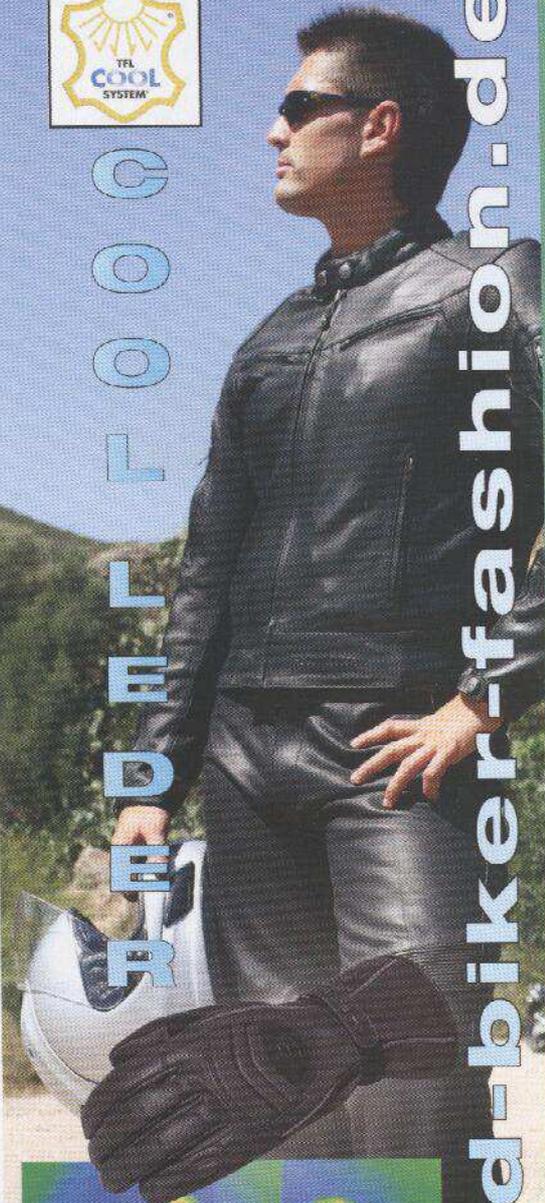
Interessant am Eigenbau-Elefanten von Franz ist nämlich vor allem, dass die unzähligen Umbauten im Zulassungsschein eingetragen sind. Als er eines Tages bei einer Polizeikontrolle „erwischt“ wurde und allein das Schreiben des Strafzettels



BIKER FASHION



REDEM L O O C



Die Wärmebildkamera zeigt links das deutlich kühlere TFL-Leder, die herkömmliche Kombi (rechts) ist mindestens 20 Grad wärmer.

Held GmbH

An der Ostrach 7 • D-87545 Burgberg
Tel + 49 (0) 8321 66 46-0 • Fax + 49 (0) 8321 66 46-17
E-Mail held@held-biker-fashion.de
www.held-biker-fashion.de

www.held-biker-fashion.de

MOTO-GRAFIE

Wer ist Franz Forman?

Geboren wurde Franz am 28. Mai 1969, er lebte bis zur HTL Matura in Retz im Burgenland. Danach ging er nach Wien und stieg in die IT-Branche ein, wo er heute für die Firma EMC, ein Datensicherungsunternehmen, tätig ist. Seit fast vier Jahren wohnt er zusammen mit seiner Frau Petra und den drei Töchtern Marlene (11), Marie-Louise (10) sowie der Nachzüglerin Emelie (gerade ein Jahr alt geworden) in Eichgraben. Sein größtes Hobby neben der Familie ist sein „Elefant“ und alles, was mit ihm zu tun hat. So auch die Organisation des „7. internationalen Cagiva Elefant Treffens“, das vom 15. bis 17. Juni 2007 in Aflitz am See in Kärnten stattfindet. Für den ersten Abend hat sich sogar Edi Orioli, dreifacher Dakar-Sieger auf Cagiva Elefant, angekündigt, alle näheren Infos (unter anderem, was ein Mahout ist) findet man auf www.austrofant.tk

Sein Motorrad: Cagiva Elefant 750 Lucky Explorer Umbau

Seine Lieblingsstrecken: ziemlich alle italienischen Pässe, rund um den Gardasee und jegliche Feldwege



knapp zwei Stunden dauerte, war ihm sofort klar, dass da wohl eine größere Überprüfung folgen würde. Die konnte er zwar noch erfolgreich verschieben, doch dann begann die lange Phase der Verzweiflung. Wo bekommt man beispielsweise Prüfberichte oder Unbedenklichkeitsbescheinigungen für eine Werksfedergabel her? KTM-Felgen auf einer Cagiva? Die Situation schien aussichtslos zu sein, letztendlich schaffte er es aber doch mit viel Glück und Hilfe einiger weniger – denen er immer noch äußerst dankbar dafür ist –, für alle Teile am Elefanten eine Bescheinigung zu bekommen.

Die alles entscheidende Überprüfung fand an einem frischen Dezembertag statt und hätte eigentlich von einem Zweimannteam in einer halben

Stunde erledigt werden sollen. In Wirklichkeit dauerte sie aber fast drei Stunden – und das mit fünf Prüfern! Die Mühe hat sich aber schließlich gelohnt, die Änderungen an der Maschine konnten nun in den Zulassungsschein eingetragen werden – was wiederum die Dame, die all die Daten in das kleine „Behördliche Eintragungen“-Feld schreiben sollte, zur Verzweiflung brachte. Schließlich wurde alles auf ein Blatt Papier getippt und dann verkleinert hineinkopiert.

Trotz des bürokratischen Hürdenlaufs und der vielen Prüfer, die man ihm auf seinen Amtswegen zwischen die Beine warf, will Franz dennoch weitere Projekte in Angriff nehmen. Was es auch immer sein wird, ganz bestimmt eine Cagiva Elefant – denn als echter Mahout kommt für ihn nichts anderes mehr infrage!



(1) Daheim in der Garage, wo so ziemlich alles in Eigenregie zusammengebaut wurde. Für die bessere Zugänglichkeit wird die Maschine einfach per Flaschenzug an die Decke gehängt (2) Der „Elefantentreiber“ und sein geliebtes Einzelstück in voller Pracht. Wegen der vielen Eigenbauten hielten sich die Gesamtkosten für Franz in einem erstaunlich niedrigen Rahmen



2