



# URBANER REBELL

Text und Bilder:  
Tobias Kloetzli

Die Zaeta war als Short-Track-Rennmaschine geboren und bereichert nun als aussergewöhnliches Showbike die Szene. Die edle, spartanische Fahrmaschine gefällt als Café Racer und ist ein toller Blickfang.

Der ungewöhnliche Anblick der edlen Zaeta fesselt. Dass es angesichts der knackigen Italienerin nicht nur mir so geht, bestätigt sich bereits beim ersten Kaffeestopp auf unserer Probefahrt. «Was ist das?» «Wo kommt die her?» «Wie schwer ist sie?» «Wie fährt sie sich?» «Was kostet so eine?» Das sind Fragen, die wir wiederholt beantworten.

Diese und ähnliche Fragen stellte auch ich, als ich die Zaeta, das einzige Modell der jungen italienischen Motorradschmiede Ouroboros, erstmals zu Gesicht bekam. Sie ist radikal, spartanisch, kompromisslos. Die Mehrheit ihrer Rahmenelemente, die Schwinge, die Fussrasten, die Räder und viele andere Teile sind aus Alu gefräst. Eine Reihe edler Komponenten, ein luftiges, knappes Heck, diverse Karbonteile, fette Softenduro-Reifen und ein hochwertiges Öhlins-Fahrwerk umrahmen den freiliegenden Einzylindermotor von TM Racing. Nur gerade 115 kg wiegt die knackige Fahrmaschine mit gewaltigem Showeffekt.

## Homologationshürde gemeistert

Der Schweizer TM-Importeur SMOT war 2012 an der Motorradmesse Mailand (I) auf die Zaeta gestossen, hatte sie in der Folge an der Swiss-Moto in Zürich am TM-Stand ausgestellt und stiess damit auf grosses Interesse.

*«Ein einfach zu fahrender Töff ist die puristische Zaeta definitiv nicht, aber ganz anders als alle andern.»*

Beat Gautschi nach erstaunlicher Testfahrt

Danilo Tschupp von SMOT hat uns vor Kurzem informiert, dass die Zaeta nun geprüft und fahrbereit bei ihm stehe. Also traf ich mich mit Kollege Beat Gautschi beim Deutschschweizer SMOT-Sitz in Remigen AG. Mit einem breiten Strahlen beobachtete Tschupp unseren interessierten Rundgang um das Objekt der Begierde. «An der Swiss-Moto mein-

ten viele, dass man die in der Schweiz bestimmt nicht homologieren könne, doch wir mussten gar nicht so viel machen», erklärt Tschupp, der bereits eine erste Zaeta verkauft hat.

«Man kann die Komponenten zusammenstellen, wie man will. Je nach Komponenten ist sie dann ab 17 500 Franken zu haben. So wie sie hier steht, kostet sie dann 24 000 Franken», beantwortet er unsere Frage. Und schmunzelt: «Ihr müsst sie mal fahren, sie ist speziell.»

## Ausritt mit besonderer Spezies

Dass Tschupp nicht zu viel versprochen hat, bestätigt sich bereits beim Aufsitzen auf die knappe Sitzfläche des Testtöffs – doch von einer Fläche kann bei der knappen Schaumstoffumrandung auf dem Karbonheck eigentlich gar nicht gesprochen werden. Den Einzylinder zum Leben erweckt und einmal losgefahren, kommen unzählige Spezialitäten dazu: Der 530er geht ab Standgas tierisch ab, und

**MEINE MEINUNG**

OUROBOROS ZAETA 530 DT

In der Stadt	★★★★★
Auf grosser Tour	★★★★★
Sportlich fahren	★★★★★
Zu zweit unterwegs	★★★★★
Emotionen	★★★★★

Tobias Kloetzli  
geschüttelt,  
nicht gerührt



Die Zaeta ist eine betörende Perle. Aufgrund der edlen Anbauteile aus dem Sport sollte man sich aber nicht zur Schlussfolgerung verleiten lassen, sie sei eine sportliche Lenkwaffe. Vielmehr verlangt der mangelnde Komfort sportliches Durchhaltevermögen. Dennoch bleibt die Italienerin eine Sensation, begeisternd anders, einfach einmalig. So gesehen ist sie absolut begehrenswert und zudem schon fast ein Schnäppchen.

Alle Testerprofile unter [www.motosport.ch/tester.html](http://www.motosport.ch/tester.html)

Die leichte Zaeta ist ein ganz eigenartiges Showbike. Ihr Dirt-Track-Sportfahrwerk bewirkt ein besonderes Handling.

**TECHNISCHE DATEN**

OUROBOROS ZAETA 530 DT

**Antrieb:** Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder, DOHC, 4 Ventile, Bohrung x Hub 98 x 70 mm, 528 cm<sup>3</sup>, Flachschiebervergaser 41 mm, elektronische Zündung, Kick- und Elektrostarter. Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, 5 Gänge, Kette. Keine Leistungsangaben.

**Fahrwerk:** Verbundrahmen aus Stahlrohr und Alu-Frästeilen, USD-Teleskopgabel 50 mm, Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar, Alu-Schwinge, seitlich liegendes Federbein, Vorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar. Scheibenbremsen, vorne 320 mm, Vierkolbenzange, hinten 220 mm, Einkolbenzange. Schlauchlose Drahtspeichenräder 2.5 und 3.75", Reifen vorne 100/90-19, hinten 150/70-17.

**Abmessungen:** Radstand 1340 mm, Lenkkopf 58°, Nachlauf k.A., Sitzhöhe 800 mm, 115 kg vollgetankt, Tank 7 l.

**Preis:** ab CHF 17 500.- (Teststoff: CHF 24 000) inkl. NK.

Die radikal knappe «Sitzbank» sieht gut aus und ist definitiv nichts für Weicheier.

die ausgeprägten Vibrationen des fix verschraubten Einzylinder-Vergasermotors werden derart unge-dämpft und direkt auf den Fahrer übertragen, dass Körperteile umgehend einzuschlafen drohen. «Es haut dir fast die Plomben raus, die Vibrationen be-einträchtigen sogar die Sicht. So kann man in Kur-

ven unmöglich ein Gefühl fürs Limit aufbauen», stöhnt Gautschi, der auf einen sportlichen Kurven-flitzer gehofft hatte, enttäuscht. Eine andere Sitz-bank würde hier bereits Abhilfe schaffen. Tschupp kennt das Problem und hat auch schon weitere Massnahmen in Planung: «Der TM-Vergasermotor



Der knackige TM-Einzylinder passt gut zum kompromisslosen Showbike mit seinem Ursprung im Sport.

vibriert sehr stark und ist zudem ausgesprochen schwierig abzustimmen. Wir wollen die nächsten Zaeta mit dem 450er-Einspritzmotor von TM bestellen.» Der im Tessin abgestimmte 530er des Testobjekts lief im Aargau tatsächlich nicht optimal, wollte nicht recht hochdrehen und ging deutlich schlechter ab als die gleichzeitig ausgeliehene 450er-Supermoto.

Speziell ist auch, dass man auf der Zaeta nicht integriert, sondern exponiert ist. Der Radstand ist, wie im Dirt-Track-Sport üblich, sehr kurz, die Geometrie ist

extrem, das Fahrwerk sehr stabil und zudem sehr hart gefedert. Wenn man bedenkt, dass die schöne Zaeta nur 115 kg wiegt, braucht sie bei verschärftem Tempo erstaunlich starke Impulse zum Abwinkeln.

#### Begeisterung nach zwingender Angewöhnung

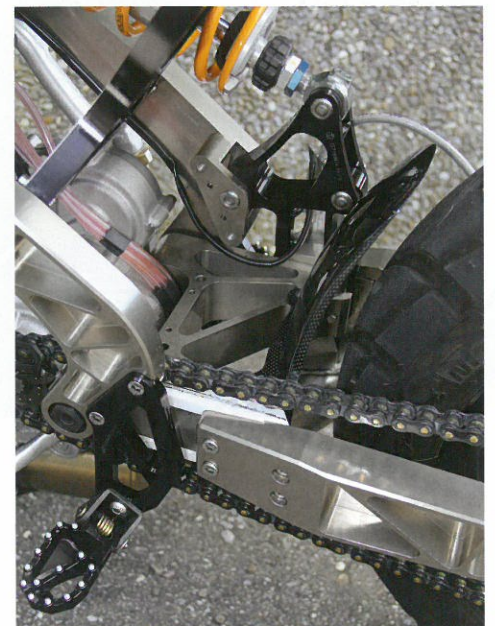
Nachdem wir unsere sportlichen Erwartungen revidiert und uns die Zeit genommen haben, die es definitiv braucht, um sich auf die doch sehr eigenartige Zaeta einzuschliessen, nimmt die Begeisterung wieder überhand. Sucht man das Erlebnis nicht im Aus-

loten von Grenzen, sondern genießt die Gewissheit, einen einmaligen Töff zu fahren, kommt wieder richtig Begeisterung auf – es hat schon etwas, so einen Töff zu fahren! Die Zaeta bereitet definitiv ein intensives, sehr ursprüngliches Erlebnis.

Bequemer als ein Starrrahmen-Cruiser ist sie ja allemal und ihr Showeffekt ist auch gewaltig. Das bestätigen beim nächsten Kaffeestopp die fragenden, auf die Zaeta gerichteten Gesichter. Wie wir können sich offenbar auch andere an diesem Töff kaum sattsehen. ■

#### ROSSIS TRAUM

Die Begeisterung des Zaeta-Gründers Paolo Chiaia für Dirt Track begann in der Kindheit: «Ich fuhr mit meinem Ciao-Mofa auf einem Feld um einen Baum, versuchte, das Hinterrad zum Driften zu bringen und den Drift auszubalancieren.» Nachdem Chiaia am Dirt Track in Daytona (USA) 2007 weiter Blut geleckt hatte, kam er Ende 2008 mit Graziano Rossi, dem Vater von MotoGP-Ikone Valentino, ins Gespräch: «Wir diskutierten über ein leichtes Motorrad, mit dem man in beide Richtungen driften kann, das für die GP-Piloten zum Trainieren genutzt, aber auch auf der Strasse eingesetzt werden kann. Wir redeten über einen Töff, den es noch nicht gab, und das war der Zündfunke für das Projekt.» Der technische Entwickler Andrea Andreani und der Flat-Track-Racer Marco Belli waren weitere Schlüsselfiguren in der Entstehung der Zaeta. Belli wurde 2010 auf Zaeta europäischer Flat-Track-Meister und auch Valentino Rossi trainiert inzwischen gelegentlich auf dem aussergewöhnlichen Töff.



Frästeile, wohin das Auge blickt. Gussformen sind für eine Kleinserie auch ganz einfach zu teuer.