

SPEZIALISTEN IN DEUTSCHLAND: STEFAN HESSLER IST

TEXT UND FOTOS: ANDY SCHWIETZER

## DR. BIG

**Suzukis DR Big spaltete die Motorradgemeinde. Heute hat Suzuki die in Deutschland 8000 Mal zugelassene Bollertante vergessen. Und auch die Zubehörmultis verbannen sie aus den Katalogen. In die Bresche sprang ein Fan, der Leidenschaft und Kompetenz mitbrachte**

Stefan Hesslers Motorsport-Karriere schien 1981 beendet, als er quasi vom Schalldruck aus dem Sprechzimmer des Arztes getragen wurde. Dieser sollte ihm eine passable Gesundheit attestieren, damit der damals 15-jährige bei Simson in den Nachwuchskader der Geländefahrer aufgenommen werden konnte. Hessler hatte sich bei Auswahlfahrten des „VEB Simson Suhl“ im guten Mittelfeld platziert und hätte nun ein Attest gebraucht, um aufzurücken. Doch leider geriet er an den selben Arzt, der den pubertierenden Asthmatiker zuvor von Ausdauersportarten in der Schule befreit hatte.

Der Junge aus dem Thüringer Wald war wie alle Burschen in seinem Alter fasziniert von den Simson-Werksfahrern, die jahrelang zu den besten der Welt gehörten. Noch fuhr sein Vater seit 1955 nichts als die robusten AWO 425 T- und S-Modelle aus Suhl.

## NEBENGEWERBE

Aus die Maus. „Lediglich beim Motorrad-Biathlon der GST durfte ich als Student noch mittun“, erzählt Stefan Hessler. Die paramilitärische „Gesellschaft für Sport und Technik“ versah tausende von jungen DDR-Bürgern mit Führerschein und einer grundsoliden Gelände-Fahrausbildung, auf das die zukünftigen Rekruten schon nützliche



Lebenswichtig in der Wüste und schmuckvoll in Europa: Hesslers Trinkwassertank für die große DR

„Die 99 Doppelscheinwerfer mussten weg, so wurde ich Händler“, reüssiert Hessler

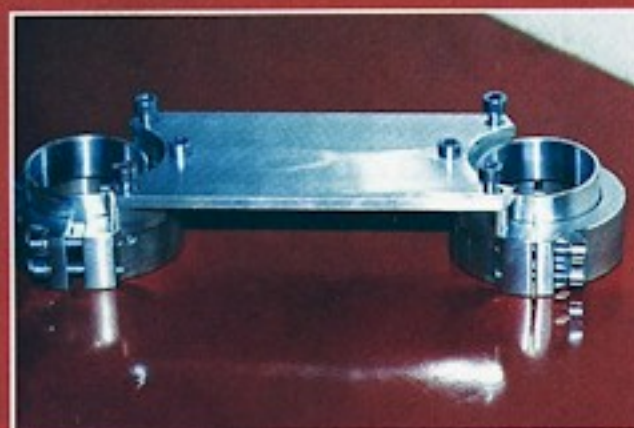
Fertigkeiten mitbrachten. „Der Enduro-Bazillus blieb, und während ich in Eisleben Elektrotechnik studierte, wehte der Odem der legendären Rallye ‚Paris-Dakar‘ auch bis nach Thüringen. In Konsequenz bauten mein Bruder und ich unsere MZ ETZ in Richtung Reisenduro um. Ich war wie vernarrt in diese riesenhohen Motorräder.“ Die Anregungen bezog man aus den wie Goldbarren gehüteten Prospekten der Honda XLV 750 und der Yamaha Ténéré.

Doch der große Favorit wurde Suzukis Erdramme, als diese im Jahr 1988 auf den Markt kam. Dann ging es mit der Grenzöffnung Schlag auf Schlag. Hessler wechselte 1990 in die Forschungs- und Entwicklungsabteilung von Simson Suhl und konstruierte dort einen Elektroroller.



„Schon zwei Tage vor Währungsunion kaufte ich mir eine neue DR Big, um gleich darauf mit dieser eine Rallye zu fahren. Bis 1992 hatte ich den Eindruck, dass es nichts zu verbessern oder zu verschönern gab. Doch irgendwann meldete sich der alte Umbaufimmel aus DDR-Zeiten zurück. Aus Japan besorgte ich mir einen Doppelscheinwerfer von der Honda VFR 400. Doch die Lampen waren nicht EU-konform, und so landete ich schließlich bei Trion, die einen legalen Doppelscheinwerfer für die Aprilia Pegaso fertigten. Um an ein einziges Exemplar zu kommen, musste ich weitere 99 Stück abnehmen. Zum Einkauf und Weiterverkauf dieser Lampen wurde die Firma Hessler Motorsport gegründet. Vorher hatte ich schon Leuten aus der DR Big-





Schon ein Stück Zeitgeschichte:  
MZ ETZ als ganz privater Dakar-Traum (oben).  
Für Rallye-Zwecke: Vorbau  
für Roadbookhalter und Tripmaster (Mitte).  
On- und offroad ein Pluspunkt –  
wenn richtig montiert – Gabelstabi von Stefan  
Hessler (unten)

Immer auf der Suche nach Verbesserungen:  
Stefan Hessler aus Suhl (links)

Die reine Lehre:  
Ex-Werks Dakar-Big aktuell  
von Hessler in Rallyes  
gefahren. Und wie der zweite  
Platz bei der Croatia-Rallye  
beweist: mit Erfolg

Szene mit Tipps oder Arbeiten beim Umbauen oder Verfeinern ihrer Bikes geholfen. Während das Nebengewerbe langsam Formen annahm, musste ich ständig neue Arbeitgeber suchen, weil ein Betrieb nach dem anderen abgewickelt wurde. Daneben ließ ich mich beim ADAC zum Instruktor schulen und begann auch noch als Externer bei BMW an Fahrerproben im Ausland teilzunehmen.“

#### SCHNECKENPARADE

2002 war es soweit. Stefan Hessler war es leid, sich abermals in die Reihen der Frustrierten am Sühler Arbeitsamt zu stellen. Die Tätigkeiten im Rahmen von Hessler Motorsport rückten zu den 100 Prozent in den Fokus. Zusätzlich begann er verstärkt für den ADAC als Instruktor zu arbeiten (siehe dazu MO 4/2005).

Daneben begann Hessler seine bisherige Nebentätigkeit als DR Big-Spezialist auszubauen. Zwischenzeitlich war die DR Big für Suzuki Vergangenheit. Doch viele Fans hielten der dicken Berta die Treue. Hatten sie doch gemerkt, dass der große Single fast den Fahrkomfort einer modernen Reiseenduro in Verbindung mit wesentlich besserer Geländetauglichkeit als Triumph Tiger, BMW GS und Honda Africa Twin bietet, also sehr breitbandig ist. Weitere Pluspunkte sind Langlebigkeit und einfache Wartung.

Doch nichts ist so gut, dass man es nicht verbessern oder individualisieren könnte. So bietet Hessler mittlerweile nicht nur Gebraucht- und Verschleißteile für die Big, sondern überholt auch Motoren und ganze Fahrzeuge bis zum Komplettumbau. Dabei

ist die Supermoto-Option weniger beliebt. Meist wird von der Big-Gemeinde der Touring- oder Rallye-Stil goutiert. Umbau auf ein 18er-Hinterrad, Frontverkleidungen, oder Hecktanks samt Leistungssteigerung: Alles ist möglich. Doch Hesslers geschäftlicher Schwerpunkt in Sachen DR Big bleibt der Versandhandel. Vom Satz Sintermetallbremsbeläge über Tankschutzbügel, preiswertere Originalteile oder selber entwickelte Bauteile. Der Katalog ist umfangreich und wächst weiter. Zu Hesslers Entwicklungen gehören nicht nur klassische Tuningteile wie der gefräste Gabelstabi oder der Trinkwassertank aus Leichtmetall, sondern auch pfiffiger Kleinkram wie eine neue, einzelne Tachoschnecke. Anstelle eines Tachoantriebs für mehr als 40 Euro kann der DR-Pilot bei Hessler auch für elf Euro eine Tachoschnecke kaufen, und der Antrieb tut es wieder. Beim Zubehör schafft er es oft, Lieferanten zu motivieren, nicht mehr erhältliche Teile wie Tankschutzbügel oder Windschutzscheiben neu aufzulegen, da er gleich lohnende Stückzahlen abnimmt.

Sich selber hat „Dr. Big“ einen Traum erfüllt. Neben seiner alten Big steht – nicht zuletzt, um die Möglichkeiten zu demonstrieren, wenn alle Umbau-Register gezogen werden – eine der vier gebauten Dakar-Werksmaschinen aus Hamamatsu, welche Hessler in marodem Zustand im Ausland auftrieb. Schon daher ist diese Werkstatt so eine Art Wallfahrtsort für Schnabelfans mit einem dicken Zylinder. □

#### Informationen:

Stefan Hessler  
Ringstraße 12, 98528 Suhl  
Telefon und Fax (03681) 421210  
Internet: [www.hessler-motorsport.de](http://www.hessler-motorsport.de)

