

TRIPLE DOUBLE

Nach dem Meisterschaftstitel in der Triumph Challenge 2021 stellt sich das Mellow Motorcycles Racing Team neu auf: Wir starten mit zwei Triumph Street Triple 765 RS im Moto2-Style in den zwei höchsten deutschen Rennserien. In dieser ersten Episode werfen wir einen Blick auf die rennfertigen Maschinen, die Fahrer und ambitionierte Ziele.

Text: Patrick Sauter; Fotos: Valentin Rühl



Anno 2019: Mit dem Umstieg von 600-Kubik-Honda-Vierzylindern auf die 765-Kubik-Dreizylindermotoren von Triumph hebt die Dorna das Leistungsniveau der Moto2-Kategorie auf ein neues Level. Durch die Einheitsmotoren aus Hinckley werden nicht nur zahlreiche Rennstreckenrekorde gebrochen, auch Spitzengeschwindigkeiten von über 300 km/h definierten die Weltmeisterschaft neu. Das leistungsstarke Aggregat der Street Triple RS entpuppt sich dabei dank zahlreicher Weiterentwicklungen als perfekte Basis für die hochentwickelten Chassis von Kalex, Boscoscuro und MV Agusta.

Erstmalig seit dieser Zeitenwende hat sich auch beim Reglement der IDM etwas getan. Superstock 600 und Supersport 600 werden in der neuen Klasse namens IDM Supersport zusammengefasst und durch die Zulassung von „Supersport Next Generation“-Motorrädern erweitert. Kurz: Die Triumph Street Triple 765 RS darf ab sofort in der deutschen Meisterschaft an den Start gehen.

Für uns als Triumph-Händler mit zwei Standorten in Hessen war schnell klar, dass wir diesen Kick-off keinesfalls verpassen und die britische Flagge im Fahrerlager hochhalten wollen. Ein Fahrplan war fix aus dem Helm gezaubert. Zwei Motorräder, zwei Fahrer, eine Mission – bleiben die Eindrücke auf den Zeitenlisten der IDM und dem Deutschen Langstreckencup (DLC) hinterlassen. Henrik Müller, zweifacher Triumph-Challenge-Meister in den Jahren 2018 und 2021, hat in der Vergangenheit bereits IDM-Luft geschnuppert und brennt auch in der Langstreckenmeisterschaft einen salonfähigen Cha-Cha-Cha in den Asphalt. Beste Voraussetzungen, um das frisch gegründete Racing Team von Mellow



PATRICK SAUTER
Ex-Redakteur, Generaldirektor bei Mellow Motorcycles und Hobby-Racer (der hier und da bereits eine goldene Ananas erfahren hat): **Plant, sich dieses Jahr mit seinen 1,95 Metern in den Kurveneingängen extrabreit zu machen.**

Motorcycles nach Kräften zu unterstützen und das Publikum zu begeistern. Meine Wenigkeit (hi, ich bin Patrick Sauter) hat in der Vergangenheit gelernt, seinen 1,95 Meter groß gewachsenen Körper auf 250-Kubik-Zweitakttern einigermaßen windschnittig zu verteilen und freut sich riesig, diese Saison mit dem britischen Supersport-Triple um die Rundkurse zu peitschen.

Unnötiger Krempel muss weg

Mit einer Spitzenleistung von rund 125 PS steht der Triumph-Triple serienmäßig ordentlich im Futter und ist das ideale Triebwerk für einen permanenten Rennstreckenumbau, den wir gemeinsam mit den Männern von Bike-Shop Lüchow auf die Räder stellen. Um diese Verwandlung perfekt zu machen, sollte nicht nur weiter radikal abgespeckt, sondern auch kompromisslos angespitzt werden. Dazu gehört im ersten Schritt selbstredend alles zu entfernen, was auf der Rennstrecke nicht zwingend erforderlich ist. Hat man die jetzt vollständig nackte Street Triple erst vor sich, muss die Auswahl der An- und Umbauteile sorgfältig überlegt sein, um dem Renngerät die maximale Fahrbarkeit angedeihen zu lassen. Neben hauseigenem Bike-Shop-Gabelcartridge, Öhlins-TTX-Federbein und Akrapovic-Titan-Abgasanlage sticht ein Highlight heraus: Die beiden Motorräder sind mit der Einheitselektronik von Solo Engineering ausgestattet, wie sie auch in der Supersport-WM zulässig ist und seit Jahren in der SSP-300-Klasse verwendet wird. Basis dafür ist eine Einheits-ECU des italienischen Herstellers Mectronik, die so ziemlich alles umsetzen und abrufen kann, was sich ein Rennfahrerhirn ausdenken kann. Je nach Meisterschaft können hier entsprechend des jeweiligen



Akrapovic-Anlage mit Titankrümmer, Supersport-WM-Elektronik mit Spezial-Dashboard (rechts) von Bikeshop Lüchow



Die Verkleidung im Moto2-Style ist inklusive der Lackierung eine Sonderanfertigung und wurde penibelst angepasst



Termine

16.04.2022	DLM Hockenheim
24.-26.06.2022	DLM Nürburgring
10.07.2022	DLM Most (CZ)
22.-24.07.2022	IDM Schleiz
23.-25.09.2022	IDM Hockenheim
08.10.2022	DLM Oschersleben

Reglements verschiedene Parameter freigeschaltet werden. Das gesamte Elektronikpaket besteht aus komplettem Kabelbaum, der ECU, Lenkerschaltern, stabilem Dashboard mit Aluminiumgehäuse sowie optional einem GPS-Empfänger plus Bremsdruck- und Federwegsensoren. Nach dem Einbau wird die ECU kalibriert, da sie gleichzeitig auch die IMU (Schräglagen- und Umkippsensor) enthält. Ein wesentlicher Unterschied zu anderen Kits ist, dass sehr viele Parameter über die Lenkerschalter und das Dashboard eingestellt und kontrolliert werden können, ohne dass ein Techniker ständig mit dem Laptop zur Stelle sein muss. Ein wichtiger Aspekt, der bei den vielen unterschiedlichen Motorradkonzepten für die Überwachung und Kontrolle der Balance of Performance, also die Ausgeglichenheit zwischen den verschie-

Im letzten Schritt bekommen beide Racebikes noch einen leichteren Alu-Heckrahmen mit Rundprofilen, dann sind die fetzigen Maschinen bereit für den ersten Einsatz in Hockenheim



Von links nach rechts:

PATRICK SAUTER
 Professioneller Verschleißfahrer, Pilot eins im Mellow-Team

RAINER SAUTER
 Seit ewig und drei Tagen im Rennsport, kennt sich aus

HENRIK MÜLLER
 Zweimaliger Triumph-Challenge-Meister mit IDM-Erfahrung

FLO HUBERT
 Mellow-Chef, lässt sich den Spaß nicht entgehen

SASCHA SEUBERT
 Mellow-Generaldirektor, Teamstütze u. Isodrink-Reicher

denen Motorentypen und deren Leistungsvermögen, zwingend erforderlich ist. Während Bereiche wie die Gemisch- und Zündungsoptimierung für die Teams frei zugänglich sind, gibt es solche, die mit der Balance of Power unvereinbar wären (beispielsweise das Öffnungslimit der elektronischen Drosselklappen) und deshalb gesperrt sind. Alle diese Restriktionen sind im sogenannten FIM-Setting hinterlegt und können per Knopfdruck auf ihre Aktualität überprüft werden.

Einstand in Hockenheim

Karsten Bartschat vom Bike-Shop Lüchow zieht hierfür ein einfaches Beispiel heran: Der drehmomentstarke 955-Kubik-V2 der Ducati ist bereits ab 3000/min bei der Drosselklappenöffnung reduziert, weil er sonst die anderen in Grund und Boden stampfen würde. Eine Yamaha R6 dreht hingegen viel höher. Somit haben die Experten rund um Scott Smart (technischer Direktor der World-Superbike- und Supersport) ganze Arbeit geleistet, um vom Nullpunkt bis zur Endgeschwindigkeit über alle Gänge eine vergleichbare Performance generieren zu können. Der hauchdünne Windschattensieg von Brandon Paasch bei den Daytona 200 (siehe Top Shot auf Seite sechs und sieben), bei dem drei verschiedene Marken auf den Sieg hofften, zeigte erst neulich, dass sich die spezifischen Restriktionen in die richtige Richtung entwickeln. Mit einem Lächeln auf den Lippen lautet Karstens Zusammenfassung dazu: „Ausgeglichen ist es erst, wenn sich alle beschweren!“

Die erste Bewährungsprobe für das Team von Triumph Frankfurt und Mellow Motorcycles sind die 1000 Kilometer von Hockenheim: der Langstrecken-Klassiker, den wir auf unserem Heim-Grand-Prix ausgiebig zelebrieren werden. Wie sich die Motorräder im Renneinsatz schlagen und ob alle Umbaumaßnahmen gefruchtet haben, erfahrt ihr in der nächsten PS. ■



POWERED BY

INTERNATIONALE DEUTSCHE
 MOTORRADMEISTERSCHAFT



TERMINE 2022

- 06.-08.05 DEKRA Lausitzring
- 20.-22.05 Motorsport Arena Oschersleben
- 24.-26.06 Autodrom Most/CZ
- 22.-24.07 Schleizer Dreieck
- 12.-14.08 TT Circuit Assen/NL
- 02.-04.09 Red Bull Ring/AT
- 23.-25.09 Hockenheimring

Alle Rennen hautnah
 im Livestream
 miterleben auf
www.idm.de/live

