

HARDROCK AM RING

Wenn die erste Testfahrt, das erste Zeittraining und die 1000 Kilometer von Hockenheim auf ein Wochenende fallen, ist mehr als ein rasanter Fahrer gefragt. Es braucht schnelle Lösungen, Improvisationstalent und ein starkes Nervenkostüm für die ultimative Probefahrt auf dem Ring.

Text: Patrick Sauter; Fotos: Benjamin Studios



Dass meine langen Gräten im Motorradrennsport doch zu etwas gut sind, beweist der Le-Mans-Start: kurzzeitig P1!

Die Boxenampel schaltet auf Grün. Zeitgleich gibt der Teamchef das Zeichen, die Dreizylinder aufheulen zu lassen. Behutsam steige ich im Wissen darum in die Lederkombi, dass ich sie in den kommenden sieben Stunden nicht mehr ablegen werde. In diesem Augenblick verpufft der ganze Vorbereitungsstress, die Achterbahn der Gefühle aus den vergangenen Tagen kommt zum Stillstand – für mich und das Team steht das erste Langstreckenrennen im DLC-Kalender unmittelbar bevor.

Ruhe vor dem Sturm

Nach der Out-Lap und einer schnellen Aufwärmrunde bringt sich das 37-köpfige Starterfeld eingangs der Hockenheimer Start- und Zielgeraden in Position. Eine beängstigende Stille legt sich über die Rennstrecke, als alle Geräusche auf einmal verschwinden. In den Klassen Moto 600,

Moto 1000 und Endurance reiht sich feinste Zweirad-Ware entlang der Boxenmauer auf, die stellenweise ein kleines Vermögen gekostet haben muss. Gegenüber lauert eine wagemutige Frau nebst einer wilden Schar Männer, die auf das Flaggensignal der Renndirektion für den Le-Mans-Start warten.

Zum eigenen Motorrad laufen, aufsteigen und losfahren hört sich erst mal nach keiner großen Sache an. Tricky wird es erst, wenn man die knapp zwölf Meter schnellstmöglich und stolperfrei zurücklegen soll, ohne im Anschluss über das Motorrad zu fallen oder dem Mechaniker, der das Motorrad hält, mit einem beherzten Aufschwung den Kiefer auszurenken. Wenn man danach noch in der Lage ist, die Kupplung zu ziehen und gleichzeitig den Startknopf zu betätigen, kann eigentlich nicht mehr viel schiefgehen – Abfahrt!

Erstmals macht sich meine Schrittweite als langer Lulatsch bezahlt. Ich habe es tatsächlich

als Erster auf das Bike geschafft und sehe mich in Fahrtrichtung auf P1 losrollen. In Bruchteilen von Sekunden setzen sich alle Motorräder in Bewegung, und für jeden, der von weiter hinten startet, wird's ganz schön eng. So eng, dass die Triumph zwischen Curb und Grasnarbe in Richtung Turn eins schwänzelt, ehe der komplette Pulk überaus diszipliniert die Anker wirft. Jeder hier weiß, dass dieses Rennen nicht in der ersten Runde entschieden wird und Ausdauer gefragt ist. Das Feld sortiert sich wider Erwarten schnell, sodass man nach wenigen Runden bereits seinen eigenen Stiefel fahren kann, ohne sich die eigenen Rundenzeiten durch waghalsige Überholmanöver selbst zu ruinieren.

Alles klappt - beinahe jedenfalls

Mit einem Fassungsvermögen von 16 Litern (von uns ausgelitert) sind die originalen Kraftstofftanks unserer beiden Street Triple 765 RS ausreichend dimensioniert, um in Hockenheim Stints von rund 50 Minuten abzuspuhlen, ehe die Kraftstoffpumpe Luft ziehen würde. Das entspricht rund 27 Runden, die ein Fahrer am Stück und im Rennmodus abliefern sollte und muss. Mehr Tankvolumen wäre wünschenswert, um die sieben zeitraubenden Boxenstopps mit mehr Fahrzeit auf fünf zu reduzieren, doch wir lernen schnell mit den Werkzeugen zu arbeiten, die uns zur Verfügung stehen.

Mein erster Stint verläuft nicht ganz reibungslos. Nach der Hälfte der Fahrzeit wirft die IMU infolge starker Schräglage und einer kleinen

Buchstäblich in letzter Sekunde schrauben wir vor Ort die Bikes fertig für den Renneinsatz – Teamchef Rainer Sauter (rechts) nimmt's mit Humor



Beim Umstecken des Transponders kann man kaum Zeit gewinnen, aber viel verlieren. Jeder Handgriff muss sitzen!



Erschütterung am Kurvenausgang sicherheits halber einen Motorstopp aus und lässt mich ohne jeglichen Vortrieb auf der Start- und Zielgeraden ausrollen. Es dauert einen Moment, ehe sich das System fängt und mich in voller Reisegeschwindigkeit auf Kurs zurückkehren lässt.

Bei der Bereifung haben wir ohne Vorerfahrung auf Pirelli SC1 gesetzt, die sich bei nahezu perfekten Wetter- und Streckenbedingungen über die gesamte Fahrzeit als eine hervorragende Wahl präsentieren.

An der Boxenmauer verrät die Anzeigetafel, dass die ersten 50 Minuten geschafft sind. Zeit,



Endurance-Racing ist purer Teamsport. Ohne professionelle Helfer hinter den Kulissen wäre die Mission zum Scheitern verurteilt



Die Nordkurve (und alle anderen Kurven) sehen wir in diesem Rennen insgesamt 211 Mal



In sieben Stunden Racing bekommen die Zuschauer was geboten, auch Ausfälle und blaue Flaggen

zum Fahrer- und Fahrzeugwechsel in die Box zu kommen. Der Pit-Limiter lässt den Dreizylinder garstig pulsieren, doch am Horizont steht schon Henrik Müller mit unserer zweiten Maschine in den Startlöchern. Es gilt, keine Zeit zu verlieren und den Transponder schnellstmöglich vom einen auf das andere Motorrad umzustecken. Bei dieser fummeligen Aktion kann man viel Zeit verlieren, aber nur wenig gutmachen, weshalb der Handgriff des Mechanikers hundertprozentig sitzen muss. Es dauert keinen Augenblick, bis Henrik die Kupplung loslässt und zu seinem ersten Stint aufbricht. Während ich eine sportliche Mixtur aus Elektrolyten, Energieriegeln und Bananen zu mir nehme, schafft es Henrik trotz zunehmenden Verkehrs, seine Rundenzeiten konstant und ohne Zwischenfälle abzuspulen – genau darauf kommt es bei den 1000 Kilometern an.

Ein Manko, das sich in der kurzen Testphase nicht beheben ließ, ist die fehlende Spitzenleistung unserer Bikes. Die WM-Elektronik nach brandneuem Supersport-Reglement lässt lediglich eine Drosselklappenöffnung von 82 % zu. Das Resultat ohne die Verwendung eines speziellen Engine-Kits ist ein deutliches Leistungsdefizit

Die Tanks unserer Street Triples bunkern Sprit für 50-Minuten-Turns, die wir mit Zeiten zwischen 1.52 min und 1.54 min pro Runde tapfer abwickeln. Gegen Ende verlässt viele Superbikefahrer die Kraft, aber wir powern knappe sieben Stunden durch!

gegenüber einer serienmäßigen Street Triple 765 RS, das sich in den Rundenzeiten natürlich widerspiegelt – und besonders auf der langen Parabolika für reichlich Frust sorgt.

Glück für uns: Die anderen Teams haben teilweise mit kleineren Defekten und Ausfällen zu kämpfen, während Henrik und ich uns langsam, aber stetig auf der Rangliste nach vorne kämpfen. Nach sechs Stunden Fahrzeit liegen wir in der Moto 600 auf Platz drei (Gesamtrang 13) und haben die Verfolger direkt im Nacken. Ein kleiner Krimi, der für das gesamte Team hinter dem Zeitenbildschirm kaum auszuhalten ist: locker bleiben, keine Fehler machen und das Ding sicher nach Hause bringen!

Getreu dem Motto „In order to finish first, first you have to finish“ lässt Henrik beim letzten Stint nichts mehr anbrennen und beschert uns mit dem dritten Podiumsplatz wichtige Punkte für die Langstreckenmeisterschaft. Bis zum nächsten Lauf am Nürburgring (26. Juni) bleibt etwas Zeit, um der Elektronik unserer Triumphs Beine und die Motorräder schneller zu machen – diesen Spaß solltet ihr euch keinesfalls entgehen lassen, kommt gerne auf einen Plausch bei uns in der Box vorbei!



Unser Mellow-Racing-Team hat die Feuer-taufe bei den 1000 Kilometern überstan-den. Isodrink und Banane ade: cheers!



Insgesamt auf Platz 13 und in der Supersport-Wer-tung auf dem dritten Rang, gibt's für uns wichtige Meister-schaftspunkte und das Podest



Jetzt PS im Abo sichern und Clubmitglied werden!

- 12x PS pünktlich und portofrei nach Hause
- Exklusive Inhalte und Angebote: www.motorradonline.de/club

Saison-Start zu der



Jetzt 12 Ausgaben PS lesen oder verschenken und IDM Tickets gewinnen!



€ 40,- TANKBON
Ohne Zuzahlung.
1 5 4 0

SAISON-START
NUR BIS ZUM
07.06.2022

JETZT TANKBON SICHERN
IM WERT VON
40€



Unter allen Neuabonnenten verlosen wir
10x2
Wochenendtickets
für ein IDM Rennen Ihrer Wahl.

Auch für unsere bestehenden Abonnenten verlosen wir zusätzlich 10x 2 Wochenendtickets für ein IDM Rennen Ihrer Wahl. Alle Infos dazu finden Sie unter motorradonline.de/club

Gleich bestellen:

Bitte die Bestell-Nr. angeben: Selbst lesen: PS1PRE oder verschenken: PS1PRG

0781 639 6652 | ps-online.de/idm



Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz