

Text: Patrick Sauter; Fotos: Valentin Rühl

# ZWEIFELSFALL

Die Eifel ist ein schönes Fleckchen Erde. Es sei denn, man versucht dort einen sechsstündigen Tanz mit dem Teufel hinzulegen. Wir haben es gewagt: Selbstversuch Langstreckenrennen, Teil zwei.



Erster Transponderwechsel nach einer Stunde Fahrzeit. Noch sieht es so aus, als hätten wir alles im Griff...



Am Start stelle ich fest, dass wir unter den 1000-Kubik-Bikes doch weiter im Feld zurückliegen, als mir lieb ist. Da gibt's nur eins: Lücke finden, Kopf runter und festhalten!

**D**ie einzige Annehmlichkeit an diesem Sommertag ist der frisch aufgebrühte Kaffee in meiner rechten Hand, der aussieht und schmeckt, wie er soll. Vom Wetter in der Eifel kann man das an diesem frühen Sonntagmorgen nicht behaupten. Sieht komisch aus und schmeckt mir gar nicht – bäh! Wir befinden uns in der Fahrerbesprechung vor dem zweiten Lauf im Deutschen Langstrecken-cup auf dem Nürburgring Grand-Prix-Kurs. Um mich herum haben sich rund 100 wild entschlossene Fahrerinnen und Fahrer zusammengefunden, die in 28 Teams um einen der begehrten Plätze auf dem Podest kämpfen wollen. Mein Blick schweift über die Meute und bleibt auf dem Regenradar meines Smartphones hängen. Sonne, Wolken und vielleicht Regen, vielleicht aber auch nicht. Der Rennleiter stellt klar: „Das ist ein Langstreckenrennen über sechs Stunden. Egal, was da draußen passiert, wir werden nicht aufhören zu fahren.“ Eine klare Aussage, die durchblicken lässt, dass der müde Tag bald gehörig an Schwung gewinnen dürfte.





Einrollen bei trockenem Asphalt. Nach erneuerter Fahrwerksüberarbeitung liegen unsere beiden Triumphs bestens

Im Anschluss an die obligatorische Zusammenkunft zwingen Henrik und ich uns auch schon in die Lederkombis. Das erste Qualifying steht an, und das gute Gefühl vom letzten Nürburgring-Test stellt sich trotz der miesen Bedingungen direkt wieder ein. Das Fahrwerk unserer umgebauten Triumph Street Triple 765 RS wurde nochmals komplett überarbeitet und glänzt bereits in den ersten schnellen Runden mit hervorragendem Feedback. Noch ist der Asphalt trocken, sodass die Fahrer sich zumindest für einen kurzen Moment stressfrei auf einen langen Tag im Sattel einschließen können. Das stark besetzte Starterfeld in der 1000-Kubik-Klasse zwingt uns im Gesamtklassement nur auf einen Startplatz im hinteren Mittelfeld, doch ich bin guter Dinge, beim Start wieder einige Positionen gutzumachen.

### Nichts kann schiefgehen ...

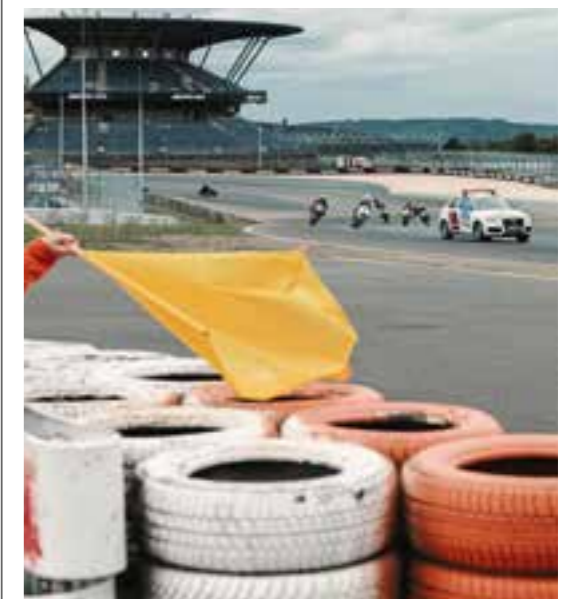
Das Wichtigste an einem solch wechselhaften Tag ist, locker zu bleiben. Das gilt für das gesamte Team, ohne das diese Veranstaltung gar nicht möglich wäre. Jeder muss mit anpacken, alle Werkzeuge zu jeder Zeit parat halten und die Motorräder im Zweifelsfall schnellstmöglich der jeweiligen Situation anpassen. Mit unserer zehnköpfigen Crew sind wir bestens aufgestellt, es kann eigentlich nichts mehr schiefgehen.

Die Boxenausfahrt öffnet pünktlich und läutet das Startprozedere ein. Auf Outlap plus Aufwärmrunde folgt die Startaufstellung, in der ich

**Unter den schwierigen Bedingungen gilt es, Runde für Runde konstant und sicher abzuspulen**

**Als wir den Rückstand auf die Spitze gerade reduzieren, rückt das Safety-Car aus – und das nicht zum letzten Mal an diesem wilden Rennsonntag**

**Unter der gelben PS-Sonne fahren Kumpel\*innen als Porträt mit – echter Teamspirit auf allen Ebenen halt!**



Was tun bei unberechenbarem Wetter? Slick-Poker, Intermediate ausprobieren oder doch der Regenreifen? In jedem Fall muss die Boxen-Crew als schnelle Eingreiftruppe vorbereitet sein



überrascht feststellen muss, dass wir doch weiter hinten stehen, als mir lieb ist. Als Oberhäuptling der Nachhut will ich hier nicht in Erinnerung bleiben, weshalb es nur eine Option gibt: Kopf runter und festhalten.

Nach kurzem Sprint quer über die Start-Ziel-Gerade sitze ich im Sattel der Triumph und fädle sie mit einem Raketenstart noch vor der ersten Kurve an den ersten 20 Startern vorbei. Hier die richtige Lücke zu finden, ohne die übrigen Fahrer und sich selbst in Bedrängnis zu bringen, ist ein Ritt auf der Rasierklinge. Entgegen meiner Erfahrung vom letzten Rennen benötigt das Pack diesmal deutlich länger, sich zu sortieren. Die ersten Runden herrscht Hochbetrieb auf dem Rundkurs und ein Großteil derer, die ich zuvor aufgeschnupft habe, fliegt im Gänsemarsch wieder an mir vorbei.

Von Startplatz sieben in der 600er-Klasse ins Rennen gestartet, übergebe ich den Transponder nach einer knappen Stunde Fahrzeit auf Platz fünf liegend an Henrik, für den die Witterungsverhältnisse in der Zwischenzeit nicht einfacher geworden sind. Slick, vorsorglich Regenreifen oder doch den Intermediate ausprobieren? Viele Fragen, auf die keiner eine Antwort weiß, wes-



halb wir auf gut Glück weiter auf Slick-Bereifung setzen. Der Poker geht, zumindest für den Moment, auf. Henrik kann die Position halten und kommt, trotz wenig Erfahrung auf dem Ring, gut durch seinen ersten Stint. Gegen Ende seines ersten Laufs prasseln die ersten Regentropfen auf die Boxengasse ein. Die Teams kommen in Bewegung, aus jeder Ecke werden regenbereifte Räder gezogen und die Motorräder in teilweise rekordverdächtigter Zeit umgebaut. Obwohl es vorerst bei Nieseltropfen bleibt, entscheiden wir uns ebenfalls, auf Regenreifen umzusatteln.

## Fahrer okay, Motorrad nicht

Mein zweiter Stint läuft besser als erwartet. Viele der Fahrer benötigen Zeit, sich an die Mischbedingungen zu gewöhnen, wodurch wir den Rückstand auf die Spitze wieder gutmachen können. Diese Rechnung habe ich allerdings ohne das Safety-Car gemacht, das zum schlechtesten Zeitpunkt vor mir einschert und uns eine weitere Runde in Rückstand versetzt. Ein blödes Spiel, das sich aufgrund der zahlreichen Stürze in den kommenden 80 Minuten noch einige Male wiederholt. Unter diesen Voraussetzungen bleibt wenig Platz für Fehler, weshalb es umso wichtiger ist, Runde für Runde konstant und sicher abzuspulen, um nicht im Kiesbett zu landen und wertvolle Zeit zu verschwenden.

Leichter gesagt als getan. Kurz nach dem dritten Fahrerwechsel wird der Regen stärker und die Misere nimmt ihren Lauf. Wir sitzen ge-

**Last man standing. Endurance ist Teamsport, aber die kleine Herkules-Pose kann ich mir nach erzwungenem Alleingang nicht verkneifen**

**Aufgerissene Hände, schmerzende Knie und steifer Nacken. Selten zuvor war mein Körper so geschunden. Wo geht's zum nächsten Bier?**

**Energetisierender Teamjubiläum trägt mich 2,5 Stunden über die Distanz – 108 Mal, danke dafür**



bannt vor dem Monitor, als das Safety-Car ausrückt und unsere Startnummer 59 auf Platz zwei liegend erstarrt. Fahrer okay, das Motorrad nicht – passiert. Keine zehn Minuten, nachdem ich den Helm abgesetzt habe, ziehe ich ihn auch schon wieder auf und warte, bis das verunfallte Moped mitsamt Transponder an die Box zurückgebracht wird. Fest entschlossen, das Rennen fürs Team zu Ende zu fahren, ignoriere ich den Hinweis „die Party hier geht noch zweieinhalb Stunden“ und steige wieder auf das Bike.

Ein verwegener Plan, den ich in der letzten Stunde tapfer durchziehen muss. Zwischenzeitlich trocknet die Strecke zwar wieder ab, doch mit nur einer fahrbereiten Maschine, der hohen Regenwahrscheinlichkeit und der verlorenen Zeit macht es keinen Sinn, jetzt auch noch die Reifen zu wechseln. Als einsamer Cowboy ziehe ich mit den malträtierten Pneu meine Runden und zähle die Minuten, bis die Tortur endlich vorüber ist.

Nach sechs Stunden und zwei Minuten wird mir zwar keine Platzierung auf der Boxentafel angezeigt, dafür die heilige Zahl 108. Genauso viele Runden habe ich in diesem Rennen auf die Kette gefahren – wenn das kein gutes Omen für das nächste Rennen ist, weiß ich auch nicht! ■

# auto motor sport MOBILITÄT DER ZUKUNFT 2022 KONGRESS

22.09.2022

UNTERWEGS

ZU MEHR

NACHHALTIGKEIT



**Marcus Willand**  
Partner bei MHP –  
A Porsche Company



**Dr. Jörg Rheinländer**  
Vorstandsmitglied  
HUK-COBURG  
Versicherungsgruppe



**Wolf-Henning Scheider**  
Vorstandsvorsitzender  
der ZF Group



**Sebastian Vettel**  
Formel 1-Rennfahrer



**Oliver Blume**  
Vorstandsvorsitzender der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG



**Dr. Daniela Werlich**  
CTO  
Customcells iHolding GmbH



**Luca De Meo**  
Präsident von  
Renault S.A.S



**Markus Schäfer**  
Mitglied des Vorstands der  
Mercedes-Benz Group AG

All keynotes  
available in english!

## Wie dramatisch sind die Folgen für die Automobilindustrie?

Der auto motor und sport KONGRESS bildet auch 2022 wieder die Plattform für richtungsweisende Akteure der Automobil- und Zuliefererindustrie.

- Was bedeutet Nachhaltigkeit im Mobilitätskontext?
- Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sind absehbar?
- Haben wir ausreichend Energieressourcen?
- Alternativen zu problematischen Rohstoffen?
- Wie können wir Lieferketten künftig zuverlässiger gestalten?

[www.ams-kongress.de](http://www.ams-kongress.de)

**JETZT  
KOSTENLOS  
ANMELDEN**

Unsere Gold-Sponsoren



Unsere Silber-Sponsoren



Unsere Bronze-Sponsoren



Unser Content-Partner



Unsere Partner

