

Text: Patrick Sauter; Fotos: Valentin Rühl

KEEP ROLLING

Zum großen Showdown des Deutschen Langstrecken Cups hat sich PS-Redakteur Toby als zweiter Fahrer in Oschersleben eingefunden, um gemeinsam mit dem Team von Mellow Motorcycles aufzuzünden. Es mögen die Dreizylinder erschallen in der Börde!



Nach minimaler Trainingszeit und wenig erbaulicher Qualifikationsleistung mussten wir von weit – sehr weit – hinten starten. Meine Physis als Renngiraffe brachte mich aber schnell genug zum Moped für einen Raketenstart!

Die Uhr schlägt halb zwölf, als die Wolken an diesem Samstagvormittag bedenklich über der Börde schweben. Und wärmer war der Asphalt hier dieses Jahr sicherlich auch schon. Der Herbst hat Anfang Oktober wenig überraschend auch in Oschersleben Einzug gehalten und begrüßt uns herzlich zum vierten und letzten Lauf des Deutschen Langstrecken Cups in der Motorsport Arena. Unser Team versammelt sich zur finalen Besprechung im Stehkreis in Box elf. So richtig zuversichtlich sehen die Gesichter an diesem durchwachsenen Morgen noch nicht aus. Wie üblich gehen wir die kommenden Stunden nochmals gemeinsam durch. Wer übernimmt welche Aufgabe, zu welchem Zeitpunkt muss wo Hand angelegt werden. Die Mädels und Jungs von Mellow Motorcycles sind mittlerweile aufeinander

der eingespielt, alle können sich aufeinander verlassen. Toby und ich hatten zuvor keine zehn Runden abspulen können, ehe die Qualifikationsläufe sicherheitsbedingt unterbrochen wurden. Mehr Trainingszeit war uns nicht vergönnt, aber schließlich haben wir ja noch sechs Stunden Zeit, uns an die Strecke zu gewöhnen.

Ohne jegliche Eingewöhnungszeit und eingestaubter Streckenkenntnis steige ich also mit gemischten Gefühlen aufs Motorrad, um es zu unserem katastrophalen Startplatz zu überführen. Ein kleiner Lichtblick: Das Fahrwerk fühlt sich gut an, die Übersetzung passt und die Pirelli-SC1-Slicks sind auf Betriebstemperatur.

Nach einer Aufwärmrunde übergeben die Ritter der Rundstrecke ihre Pferde wie gehabt an ein Teammitglied an der Boxenmauer, um den standesgemäßen Le-Mans-Start zu vollziehen.



Alle Wege führen nach Rom und Dutzende verschiedene durch die steile Hasseröder-Kurve. Welcher der schnellste ist? Ein Streitbares Thema ...



Die beiden ZX-6R von LMW-Racing waren saustark. Rein von der Motorleistung her machten unsere serienmäßigen 765er-Triples keinen Stich



Besonders in den engeren und langsameren Kurven wie hier in Turn vier konnten wir an die dicken Tausender meistens ordentlich ranrollen



Mit der wilden Meute im Nacken heißt es auf der 700 Meter langen Start-/Zielgeraden kleinmachen, durchladen und verflucht spät bremsen

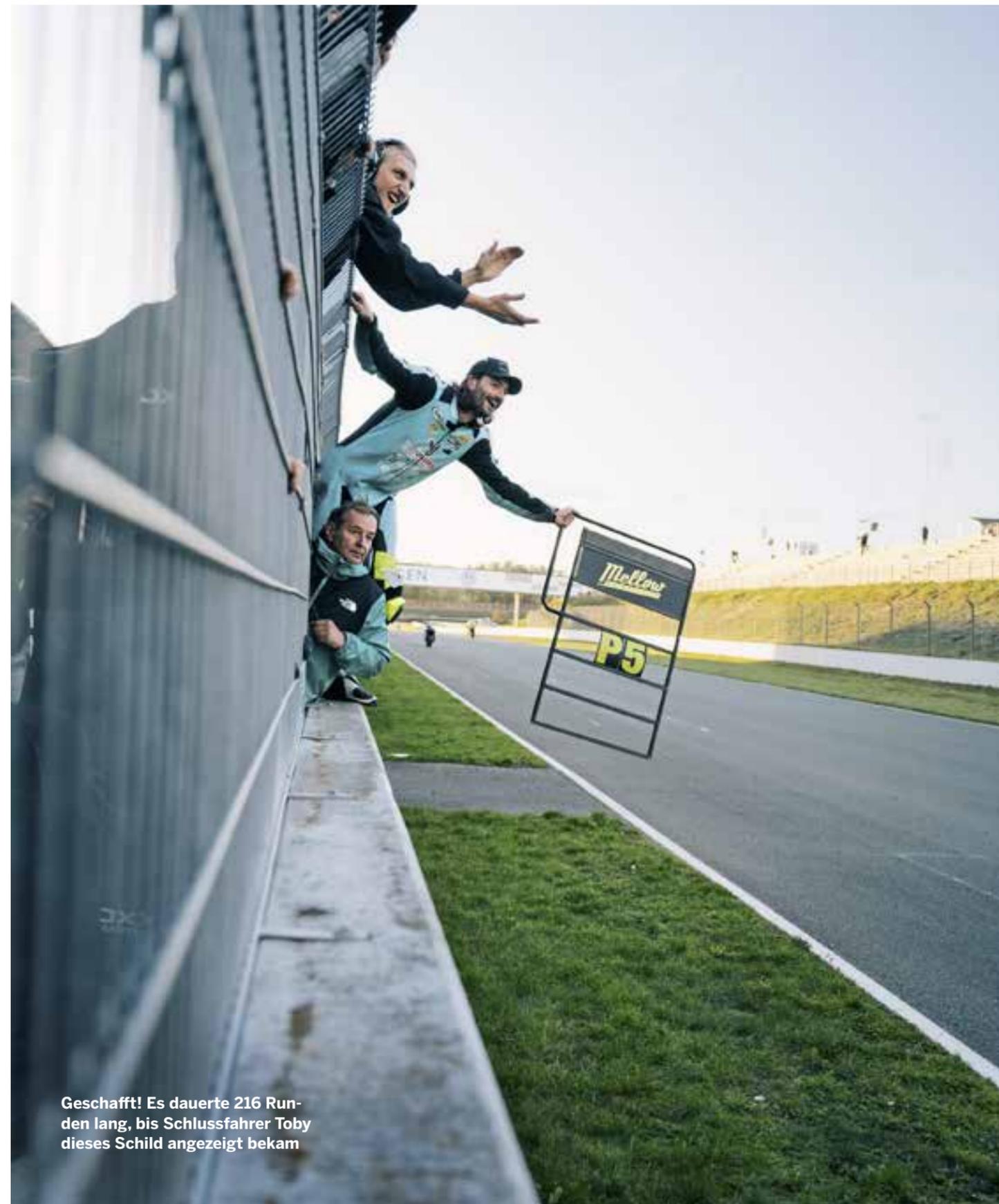
Ich stehe so weit hinten in der Startaufstellung, dass ich zweimal hinsehen muss, ehe ich den Rennleiter mit der Flagge am Horizont der Start- und Zielgeraden erblicke – Weitblick bekommt hier eine völlig neue Bedeutung.

Teamchef Rainer hat die Strategie wie immer penibelst ausgearbeitet, sodass wir, keine Zwischenfälle vorausgesetzt, sicher über die Distanz kommen sollten. Acht Stints bedeuten sieben Fahrerwechsel und Fahrzeiten um die 50 Minuten pro Fahrer. Weniger Boxenstopps wären zwar wünschenswert, sind angesichts des serienmäßigen 17,4-Liter-Tankvolumens der Street Triple RS allerdings mit viel Risiko behaftet. Im Rennbetrieb verbraucht der 765 Kubik große und elektronisch leicht modifizierte Dreizylinder rund 13 Liter Sprit auf 100 Kilometer, also zwischen 14 und 15 Liter pro Stint. Das kann gegenüber manch einer 1000er schon beinahe als umweltfreundlich eingestuft werden und macht uns fast ein bisschen stolz.

Wahnsinn und Intellekt

Nach einem Raketenstart versuche ich die Spitze der stark besetzten 600er-Klasse nicht aus den Augen zu verlieren, was leichter gesagt ist als getan. Während die Gegner bereits die ersten scharfen Zeiten in den Asphalt brennen, bin ich immer noch dabei, mir passende Bremspunkte und Linien zu suchen, die mein Körper nicht nur ein paar Runden, sondern drei Stunden unter Dauerfeuer aushält. Neben einer überdurchschnittlichen Fitness benötigen die Fahrer bei Langstreckenrennen einen gesunden Geist, der den Bogen um Wahnsinn und Intellekt ausgewogen spannt. Runde um Runde dasselbe hohe Niveau abrufen, bedeutet einen Teufelskreis, den man nur bezwingen kann, wenn man das Limit von Mensch und Maschine auszuloten weiß. Nach einer guten halben Stunde habe ich mir im Schlepptau des stark besetzten Feldes die wichtigsten Dreh- und Angelpunkte des sehr technischen Kurses eingeprägt und fange allmählich an, zügiger zu carven.

Die ersten 30 Rennrunden geschafft, geht es zum Fahrerwechsel in die Boxengasse, der mittlerweile so schnell funktioniert, dass ich Toby nur noch kurz im Augenwinkel wahrnehme und unter Krawall in die Schlacht ziehen sehe. Das Team verliert indes keine Zeit, meine Fahrmaschine schnellstmöglich wieder rennfertig zu machen, um im Fall der Fälle sofort einsatzbereit zu sein. Kraftstoff tanken, Reifentemperatur, Reifenverschleiß und Reifenluftdruck kontrollieren, die wichtigsten Schraubverbindungen auf festen Sitz prüfen, Reifenwärmer aufziehen und dabei immer Kontakt zum Mann an der Boxenmauer halten. Letzterer ist die einzige Person, die, zumindest alle eineinhalb Minuten, Sichtkontakt zum Fahrer hat und durch zuvor abge-



Geschafft! Es dauerte 216 Runden lang, bis Schlussfahrer Toby dieses Schild angezeigt bekam



„Rainer regelt das“, war die ganze DLC-Saison über nicht nur beliebter Ausspruch, sondern ein verlässlicher Grundsatz. Danke, alter Herr!

sprochene Signale wahrnimmt, wenn's irgendwo klemmt.

Toby macht seinen Job gut, er fährt konstante Rundenzeiten und lässt nichts anbrennen, während ich in meinem Campingstuhl kauere und die kurze Verschnaufpause nutze, um wieder zu Kräften zu kommen. Auf dem Motorrad sitzend kommt dir eine Stunde vor wie eine Ewigkeit, in der Boxengasse rennt die Zeit mit jedem wohlthuenden Atemzug davon, ehe du wieder in den Ring steigen musst.

Nachdem wir jeweils zwei Stints abgespult haben, gibt es für beide Motorräder einen frischen Hinterreifen. Die Pneus sind nach knapp 300 Kilometern zwar noch nicht an der Verschleißgrenze, vermitteln aber lange nicht mehr dasselbe Gripgefühl wie zu Beginn, weshalb wir

auch hier auf Nummer sicher gehen und wechseln. Die Vorderreifen halten dafür die komplette Veranstaltung durch, ohne dass deren Leistungsniveau großartig abfällt.

Mit dem Reifenwechsel läutet für jeden von uns auch die dritte Stunde im Sattel der Triumph, die selbst für supersportliche Redakteure von PS, eine echte Herausforderung ist. Die Muskeln verhärten sich zunehmend, die Unterarme werden Runde für Runde steifer und meine zarten Handflächen fangen gar an, sich in eine einzige große Blase zu verwandeln. Eine unbeschreiblich schöne Tortur, die man sich, wohlgemerkt freiwillig, immer wieder antut, ohne aufhören zu können. Racing ist halt eine Droge.

Erst die schwarz-weiß karierte Zielflagge definiert formidable 216 Runden später das Ende die-

Von einem defekten Pit-Limiter abgesehen, verliefen unsere Fahrerwechsel immer glatt



Das Gas sitzt zwar rechts, aber beim Endurance findet der Verschleiß überall statt



Bei einem Rennen geht's immer nur ums Heizen, in diesem Fall ganz offensichtlich ums Vorheizen



Proper preparation prevents poor performance. In etwa auf Deutsch: Man muss massig Ausrüstungszeug dabeihaben

Aus Gründen der Sorgfalt eine letzte Memo: Tank voll, Reifen und Bremsbeläge neu



Die H₂O-Rennkühler erledigten ihren Job so streng, dass wir sie teils abkleben mussten

Und nun, meine Damen und Herren – die Lottozahlen. Ach, Quatsch! Auch nach beinahe sechs Stunden darf bei der Boxencrew nichts durcheinandergeraten



Selbst wenn es auf diesem Bild nicht direkt so aussehen mag, haben wir uns nach erfolgreich abgeschlossener Distanz sehr lebendig gefühlt



Wann kommt der Teamkollege zum Fahrerwechsel? Endurance bedeutet auch: warten



Lasst uns als Fazit festhalten: Es war eine geile Show! Und die besten Trophäen hatten wir auch



Interview mit Danijel Peric, IDM-Kommentator und -Moderator sowie frischgebackener Deutscher Langstreckenmeister

PS: Danijel, du trittst im Team Racefox – Glückwunsch übrigens zum erneuten Titelgewinn in der Endurance-Klasse! – nicht nur selbst im Deutschen Langstrecken Cup an, sondern bist auch aktiv in der Vermarktung und als Partner mit deiner Firma dp Motors an Bord. Gibst du uns einen Ausblick auf die DLC-Saison 2023?

DP: Gern – für das nächste Jahr sind vorläufig insgesamt fünf Veranstaltungen eingeplant, also ein Event mehr. Wir wollen nämlich im August ein Sechs-Stunden-Rennen in Assen fahren. Die Einschreibung kostet dadurch 250 Euro, allerdings bekommt man 50 Euro erstattet, falls ein Team an einem Rennen nicht teilnehmen kann. Die Anmeldung ist von November 2022 bis zum 31. Januar 2023 möglich, außerdem wird es wieder für alle eingeschriebenen Fahrer ein Zubehörpaket in einem bestimmten Warenwert geben.

PS: Aus fahrerischer Sicht war deine persönliche Saison mit Ralph Uhlig und Nils Schäfer ganz hervorragend (natürlich bis auf das DNF hier in Oschersleben, gute Besserung an dieser Stelle an Ralph und sein Schlüsselbein!). Welche Wünsche kann man denn noch haben, nachdem man zum insgesamt dritten Mal den Titel geholt hat?

DP: Ich mag Oschersleben wirklich sehr, weil man ganz sauber fahren muss, wenn man richtig schnell sein möchte – vielleicht schaffe ich nächstes Jahr doch noch eine 1:27er-Zeit, daran habe ich zu knabbern. Ansonsten bin ich glücklich, wenn die tolle Arbeit von den Menschen, die hinterm DLC stecken, nach außen weitergetragen wird. Es hängt immer von den Menschen ab: Franz Sprakel als oberster Kommunikator, Karin und Nadine bei den Anmeldungen, die Jungs bei der technischen Abnahme und die ganzen Leute, die sich um die Social-Media-Beiträge kümmern – das ist eine hoch engagierte Truppe mit viel Potenzial, und dadurch haben wir nicht zuletzt bei den Events eine richtig familiäre Atmosphäre. Im Vergleich zu, sagen wir mal der IDM, ist der DLC außerdem sehr bezahlbar und bietet eben viel Fahrzeit. Wenn wir in Zukunft permanent 40 Teams an den Start bekämen, wäre das echt eine coole Nummer!

VORLÄUFIGE DLC-TERMINE 2023

6. April: 1000 km Hockenheim, **13. Mai:** Nürburgring (sechs Stunden), **9. Juli:** Most (sechs Stunden), **August:** Assen (sechs Stunden), **Oktober:** Oschersleben (sechs Stunden)

Weitere Infos und Anmeldung unter www.dlc-endurance.de

ser wahnsinnigen Show. Sage und schreibe 799,2 Kilometer haben wir in sechs Stunden Fahrzeit abgekettet und sind selbst wohl mehr gerädert als unsere Maschinen. Oschersleben und Langstrecke sind zwei Besonderheiten, die in Kombination zu einem irrwitzigen Schauspiel für alle Beteiligten verschmelzen. Mit einem fünften Platz kann man durchaus zufrieden sein, wenn man weiß, wo das Verbesserungspotenzial liegt. Das Gesamtziel haben wir zwar um Längen verfehlt, aber trotzdem feiert das gesamte Team dieses fulminante Finale und die überstandene Saison.

Endurance ist krass. Traut euch!

Historisch gesehen sind Langstreckenrennen die heroische Weiterentwicklung von Sprintrennen. Solche Rennen verlangen nicht nur von den Fahrern einiges ab, sie testen auch die Belastungsfähigkeit der Fahrer aufs Extremste – welchen ambitionierten Sportler würde eine solche Herausforderung nicht reizen? Für mich war die Teilnahme am DLC eine echte Lebenserfahrung. Die Geschwindigkeit, das konstante Überschreiten von Grenzen und der Zusammenhalt im Team ist, was diesen Sport so fesselnd macht. Auf und neben der Strecke wirst du mit Problemen konfrontiert, die du gar nicht hättest, wenn du das Wochenende lieber im Freibad verbracht hättest. Obwohl der Fahrer eine ausschlaggebende Komponente ist, wird er es nicht weit bringen, wenn die Crew dahinter nicht mitzieht. Es ist ein Ausdauer-Mannschaftssport, der von jedem Einzelnen Durchhaltevermögen, Geduld, Stehvermögen und Hartnäckigkeit verlangt. Jene Attribute sollte man mitbringen, wenn man ein eigenes Langstrecken-Team auf die Beine stellen will.

Mit unseren beiden serienmäßigen Triumph Street Triple RS haben wir Anfang des Jahres völlig neues Neuland betreten und in vielerlei Hinsicht unterschätzt, dass ein Schritt nach vorn oftmals auch woanders zwei zurück bewirkt. Im Nachgang betrachtet, hat uns das Motto „Trial and Error“ (Versuch und Irrtum) dennoch zum Ziel geführt. Wir haben Reifen und Auspuffanlagen getestet, Unmengen an verschiedenartigen Bremsbelägen verschlissen, Fahrwerke wieder und wieder zerlegt, verschiedene Kühler verbaut, die Verkleidungen ab- und wieder angeschraubt und schließlich so lange auf dem Laptop herumgetippt, bis endlich alles funktioniert hat, wie es sollte. Das Romantische daran: Wir sind performancetechnisch schon gut dabei, wissentlich aber trotzdem noch nicht dort, wo man mit diesen Motorrädern noch hinkönnte.

Auch die Tatsache, ein „Next-Generation-Motorrad“ für das Projekt zu verwenden, haben wir nie bereut. In Sachen Fahrspaß stellt der Moto2-Triple alles in den Schatten, was man uns in der 1000-Kubik-Klasse seit Jahren auf dem Silbertablett zu servieren versucht. Für die meisten Hobbyracer bedeutet die Mehrleistung erfahrungsgemäß nämlich meist nur ein Verlust an Fahrbarkeit.

Allen, die nach dieser Achterbahn der Gefühle immer noch Lust auf Langstreckenrennen haben, kann ich bedenkenlos empfehlen: Tut es! Mehr Fahrzeit im Rennbetrieb gibt's nirgendwo und die Lernkurve geht mit jeder Veranstaltung steil bergauf. Standfeste Motorräder, kompetente Freunde und überschaubares Equipment reichen aus, um mit dieser wilden Meute eine richtig gute Zeit zu verbringen. See you on Track! ■