

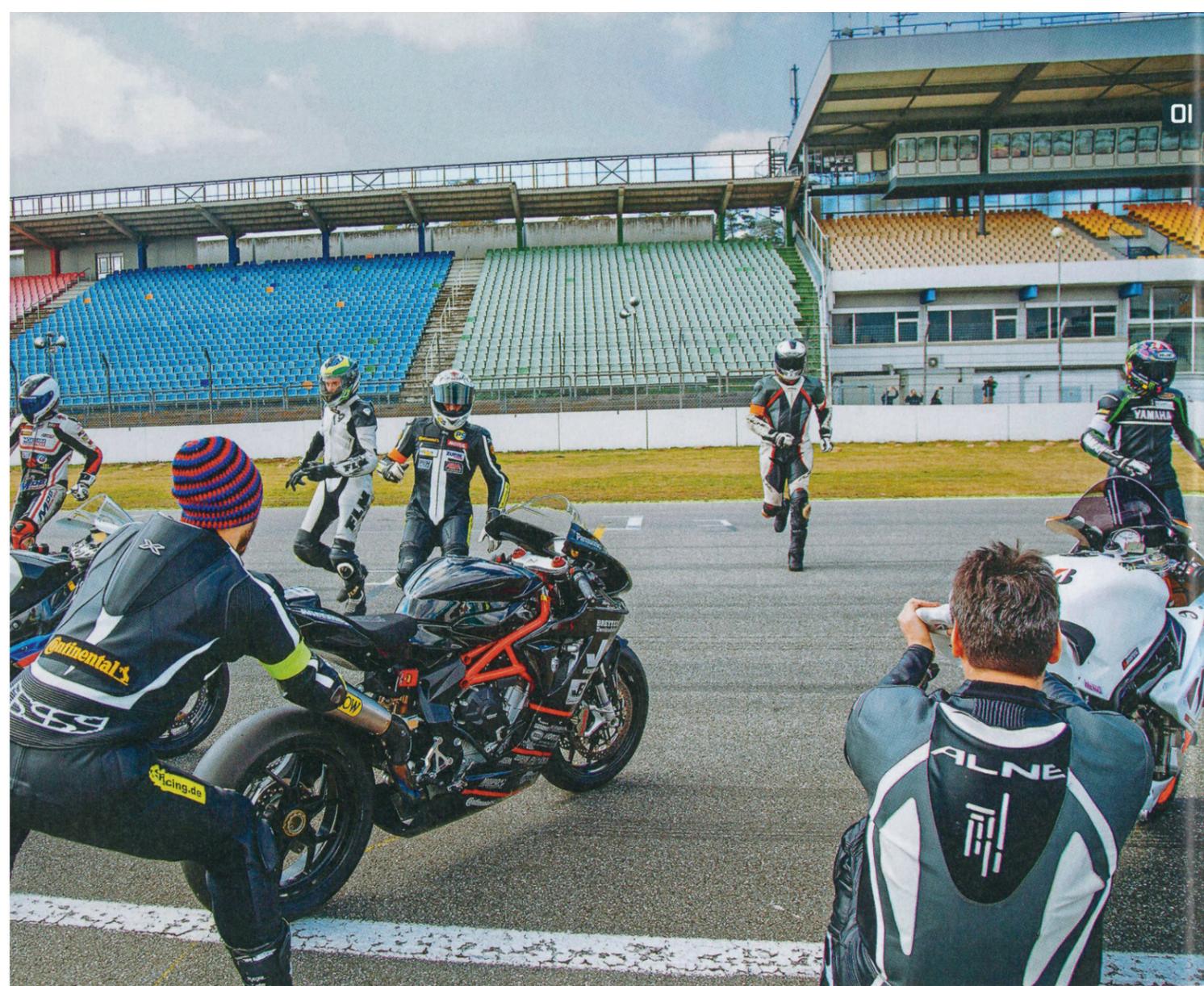


RISIKO GEWINNT

PS-Mann René Raub zog im ViessmannBretter Racing Team am Ostersamstag zu den 1000 Kilometern von Hockenheim. Nicht ohne Risiko – schließlich fuhr er kein Allerwelts-Motorrad.

Text: René Raub; Fotos: A. Weinand





01



02



03

01 Der typische Le Mans-Start ist jedes Mal ein ganz besonderes Ereignis
02 Endurance-Racing ist ein Teamsport – und in den Boxen von Hockenheim ist es noch recht frisch dazu
03 Außer den üblichen Checks und Pflegearbeiten machte die MV Agusta recht wenig Schwierigkeiten

Es könnte so einfach sein! Man nehme einen Japan-Supersportler, schraube Überflüssiges ab und Rennerprobtes dran – fertig ist die erfolversprechende Rennfeile. Nach der Devise hatte Klaus Bretter als Teamchef schon mehrfach den Saisonauftakt-Klassiker der 1000 Kilometer von Hockenheim gewinnen können.

Jetzt wurde es Zeit für eine neue Herausforderung. Deshalb eine MV Agusta F3 800. „Ein wunderschönes Motorrad“, meint Klaus zwar. Doch die MV ist in Rennserien oder -trainings selten anzutreffen. Wohl, weil ihr der Nimbus technischer Anfälligkeit anhaftet. Schön, selten, zerbrechlich – wenn das für einen Langstrecken-Einsatz nicht Herausforderung genug ist. Zusammen mit Danijel Peric, der auch Fahrer im Team ist, und Modellbauer Viessmann ging es mit der F3 800 im ViessmannBretter Racing Team nach Hockenheim. Dazu bot der „RaceAttack Track“ von Conti als komplett neuer Slick ein weiteres Lockmittel für diese PS-Versuchsanordnung, und so konnte ich als dritter Fahrer nach der viel zu langen Winterpause endlich wieder angasen.

Dass sich Klaus Bretter mit der Wahl der F3 800 keine leichte Aufgabe gestellt hat, wurde dem Team sehr schnell

klar. Zwar ist die MV von ihrer Basis her ein ziemlich schnelles Bike (siehe auch den 750er-Vergleichstest in der letzten PS-Ausgabe), sehr handlich, kurvenstabil und leistungsstark. Allerdings ist die Auswahl an Zubehör und Rennteilen für so ein relativ seltenes Motorrad ziemlich spärlich. Deshalb hat ABM etwa eigens eine Fußrastenanlage nach Teamvorgaben angefertigt, mit der eine einfache Umkehrung des Schaltschemas möglich ist. Der Gänsehaut fördernde Sound des Dreizylinders ist leider ein weiteres Problem: Sie ist zu laut! Zumindest für die Anwohner in Hockenheim und die strikte Lärmbegrenzung auf 98 dB. Die F3 ist übrigens mit Originalauspuff mit 102 dB homologiert und somit von Haus aus schon zu laut für die meisten Rennstrecken.

Oft schafft außerdem die Beseitigung eines Problems eine Kette weiterer Schwierigkeiten. Bretter hat für die verwendete Arrow-Auspuffanlage eigene Spezial-dB-Killer mit sehr kleinem Querschnitt gebaut. Damit kommt das Bike zwar in die Nähe der Lautstärkevorgabe, allerdings können dann unter Vollast die anfallenden Abgase nicht mehr angemessen abgeführt werden. Das schmälert nicht nur die Spitzenleistung um zirka 20 PS, sondern verstärkt auch das

bereits vorhandene Hitzeproblem der MV zusätzlich. Ohne einen extra Rennkühler könnte man dann spätestens bei den Sommerrennen gleich ein zentrales Loch ins Motorgehäuse hämmern.

Dass von den angegebenen 150 PS immerhin noch 140 im „Flüstertrimm“ übrig geblieben sind, ist nur unzähligen Stunden auf Bretters eigenem Leistungsprüfstand und dem Elektronik-Spezialisten Frank Rehberg zu verdanken. Frank hat den MVs zum Beispiel einen modifizierten Kabelbaum spendiert, die Schaltzeiten verändert und das Original-Steuergerät so umprogrammiert, dass die F3 jetzt auch über eine Blipperfunktion zum Runterschalten ohne Kupplung verfügt. Da genug Skepsis für den klassischen Langstrecken-Einsatz mit einem einzigen Motorrad blieb, wurden drei MV F3 800 auf diese Weise aufgebaut.

So vorbereitet, sollten jetzt die 1000 Kilometer beweisen, dass es geht. Das vom ADAC Hessen-Thüringen ausgetragene Rennen wird seit einigen Jahren nicht mehr im alten Seriensportmodus mit Dauerprüfung und anschließendem Sprintrennen gefahren. Jetzt ist es ein klassisches Langstreckenrennen vom Le Mans-Start bis ins Ziel – fast sieben Stunden Rennzeit. Auch das Fahrerfeld hat sich verändert. Waren früher teilweise noch blutige Rennstreckenanfänger unterwegs, starteten dieses Jahr wieder diverse junge und ältere Rennsportgrößen. Zum Beispiel Supersport-WM-Fahrer Kevin Wahr, Ex-Supersport-Weltmeister Jörg Teuchert und sein früherer Teamchef Michael Galinski, die zusammen mit Toni Heiler im Vorjahr gewinnen konnten, oder auch die IDM Superbike-Fahrerin Lucy Glöckner.

Das fahrerische Niveau war also hoch, ganz im Gegensatz zu jenem des Wetters, das mit Dauerregen bis Freitagabend Angst vor einer erneuten Wasserschlacht wie im Vorjahr schürte. War bei Trainingsbeginn am Samstagvormittag der Asphalt dann tatsächlich noch feucht und sehr kalt und musste sich das Fahrerfeld erst langsam an die schwierigen Bedingungen gewöhnen, purzelten zum Ende des Qualifyings die Rundenzeiten im Sekundentakt. Leider konnte unser Team bei dieser Tempoverschärfung nicht ganz mithalten. Wir fielen von einem zwischenzeitlich beachtlichen zehnten Gesamtrang noch bis auf den 31. Platz in der Startaufstellung zurück.

Als erfahrener Pilot des Teams sollte ich den Start absolvieren. Die Anspannung vor meinem ersten Langstrecken-

HC1 RADIAL GEBERZYLINDER

280g

STREET KING

Der brandneue HC1 Radial Geberzylinder macht gute Bikes noch besser. Ob als Kupplung oder als Bremse. Mit der patentierten MAGURA HCT Technologie sorgt diese kompakte Radialarmatur für mehr Fahrspaß, Sicherheit und Komfort. Jetzt online informieren unter hc1.magura.com

POWERED WITH HCT HARD CORE TECH

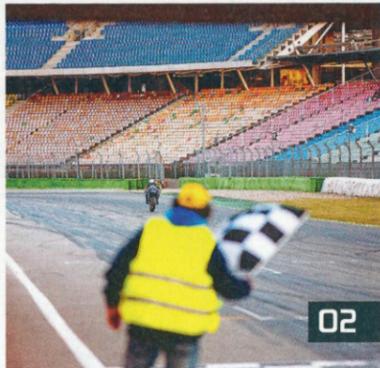
MAGURA

HC1.MAGURA.COM



01

01 Eine punktgenaue Landung zum Umstecken des Transponders ist Pflicht
02 Gequältes Wheelie, entspannter Sieg in der Klasse 2 – so sieht ein gelungenes Osterwochenende aus
03 Außer einem defekten Bremsbelag und etwas zu lautstarken Äußerungen des MV-Triples hielt die F3 800 problemlos durch



02



03



HEUTE SIND DIE 1000 KILOMETER EIN ASTREINES LANGSTRECKENRENNEN – QUER DURCH ALLE KLASSEN

rennen seit Le Mans 2011 war entsprechend hoch. Für zusätzliche Aufregung sorgte nach meiner Rückkehr aus der Besichtigungsrunde Danijels Entdeckung, dass sich der Lenkungsdämpfer der MV an einem Haltepunkt gelöst hatte. Nichts wurde es damit aus der Warm-up-Lap.

Als fast alle anderen Fahrer wieder aus der Aufwärmrunde zurück sind, ist der Lenkungsdämpfer einfach abgeschraubt und ich kann für den Start auf meine Position gegenüber der Boxenmauer gehen. Blöd nur, dass die Reifen jetzt nicht mehr auf Temperatur sind. Doch die Conti-Slicks bieten vom ersten Meter an auch bei nicht optimaler Temperatur fabelhaften Grip. Schnell finde ich einen guten Rhythmus zwischen Risiko und dem Stück Zurückhaltung, das

man im Langstreckensport braucht, um unbeschadet über die Distanz zu kommen.

Da wir mit den normalen Tanks mit 16 Liter Benzin unterwegs sind, ist mein erster Turn nach ungewohnt kurzen 45 Minuten bereits zu Ende. Nach 20 Runden mahnt die Reservelampe zum Besuch an der Box. Dort sitzt Tim Stadtmüller, der dritte Racer im Bunde, bereits auf seiner MV. Punktgenau muss ich neben ihm halten. Denn es wird nach DLC-Reglement nur kurz der Transponder für die Zeitnahme von einem ans andere Motorrad gesteckt – und weiter. Mit konstanten Rundenzeiten können wir uns gut in den Top 15 halten. Konstanz auf hohem Niveau ist für uns der Schlüssel zum Erfolg. Zwischenzeitlich kommen wir im Gesamtklassement

bis auf den 13. Platz nach vorne. Und das, obwohl die zahlreichen starken 1000er vor allem in der langen Parabolika ihren Leistungsvorteil eiskalt ausspielen können.

Kurz nachdem Tim seinen dritten Turn in Angriff genommen hat, gibt es auf einmal große Aufregung in der Box. Er signalisiert, dass er bereits schon wieder reinkommt und wird am Eingang der Boxengasse von den technischen Kommissaren angehalten. Tims Motorrad wurde bei der Vorbeifahrt als zu laut gemessen. Eilig wird daraufhin an seiner MV der dB-Killer nochmals mit frischer Dämmwolle umwickelt. Anschließend führen die Kommissare eine erneute Geräuschmessung durch, die wir mit Ach und Krach an der oberen Toleranzgrenze bestehen. Aber wir bewegen uns ab

da bis zum Ende des Rennens ständig am Rand von Anschiss und Rausschmiss.

Durch diesen Zwischenfall fallen wir leider wieder auf den 19. Gesamtrang zurück, haben aber in unserer Klasse immer noch genügend Vorsprung vor den Zweiten. Die italienischen Diven halten bis zum Ende tapfer durch, und so können wir als Klassensieger über die Ziellinie fahren – eine starke Leistung für den ersten Einsatz als neues Team. Es gibt an einigen Stellen sicher noch Verbesserungspotenzial. Aber schon beim ersten Rennen konnten so manche Resentiments ausgeräumt werden. Die harte und aufwendige Vorbereitung hat sich für das ganze Team gelohnt. Die MV ist schon mal auf Meisterkurs.

ERGEBNIS 1000 KILOMETER VON HOCKENHEIM

KLASSE 1

1. MCA Racing/MSC Kaltenholzhausen
Stefan Schmidt, Patrick Schnitzer, Lucy Glöckner
2. RACEFOXX.com
Stefan Hesterberg, Thomas Hainthaler, Dominik Engelen
3. msd-steeldesign.de
Onno Bitter, Peter Eickelmann, Udo Wilhelm-Heine
4. MGM Racing/Motorrad Racing Grün
Michael Galinski, Jörg Teuchert, Toni Heiler
5. HMC Racing Team powered by Spk-Göttingen
Christoph Pudlo, Mario Mantai, Thorsten Hohnemann

KLASSE 2

1. ViessmannBretter Racing Team
Danijel Peric, Tim Stadtmüller, René Raub
2. VSAB Racing Team
Frank Fischer, Jakob Bechtloff, Christian Knopf
3. Kontec
Klaus Bänsch, Mike Krnac, Roman Ciborski
4. ADAC Nordbaden/Nutella Racing Team
Maximilian Spitzer, Frank Loibner, Markus Feddeler
5. mo2projekt 11
Lothar Linke, Erich Henning, Kai Bammberger

KLASSE 3

1. Motorex Racing Team
Matthias Kettner, Celina Scheffler, René Lohr
2. AWR-Racing
Bernd Ruber, Marc Ruber, Christof Höfer
3. Eckert Racing Team
Ralf Eckert, Max Riebe, Markus Knandel
4. MSK-Kielbassaracing
Rainer Wagner, Samuel Kielbassa, Kevin Wahr
5. Borgelt Racing
Dominik Borgelt, Jörg Einberger, Marco Conrad

KLASSE 4

1. WSB-Endurance
Dirk Walter, Danny Maertz, Sascha Müller
2. Aprilia Grebenstein
Ralph Uhlig, Andreas Scheffel, Jürgen Scheffel
3. Frostbeulen Racing
Rainer Bäcker, Martin Mockenhaupt, Dierk Mester
4. TM Racing Team Licht & Planung Forever Forward
Norbert Thaler, Hannes Maier, Thomas Gradinger
5. StAMC Raceforce Team
Maurizio Caruso, Yasin Akgöz, Sahin Akgöz



Das Podest in der Klasse 2: Die Sieger Danijel Peric, René Raub und Tim Stadtmüller (Mitte, v. l.), das zweitplatzierte Team VSAB Racing (links) und Team Kontec auf Rang drei