

PITLANE



PS
Das
Sport-Motorrad
Magazin

FUN-RACING-SPECIAL

**6 STUNDEN
VOLLGAS**

SACHSENRING

DIE RICHTIGE LINIE

PERFEKT ANGASEN

FAHREN AUF DER RENN-
STRECKE, TEIL 1



SELBER SCHRAUBEN

SO BAUT MAN EIN
RENNMOTORRAD, TEIL 1



1000 KM HOCKENHEIM

PS STARTETE BEIM
FRÜHJAHRSKLASSIKER



WIR SIND HELDEN



► Morgens um sieben ist die Welt noch halbwegs in Ordnung. Dampfende Kaffeetassen, eingemummelte Gestalten, ziemlich viel Gähnen und noch mehr Fluppen. Bedeckter, grauer Himmel, zapfige 2 Grad. 150 Rennteams, bestehend aus jeweils zwei Fahrern und vielen Helferlein bilden den Grundstock für die Fahrerbesprechung zu den 1000 Kilometern in Hockenheim. Eigenartige Stille liegt über der Szenerie, wäre da nicht der

offizielle Zeremonienmeister, der über sein Megaphon die strenge und doch gütige Aufsichtsrede von „Guten Morgen... Fahrdisziplin... Wertungsausschluss...“ bis zu schließlich „... wünsche allen eine gute Fahrt“ hinausplärrt.

Nun, bitte ehrlich: Jeder kennt irgendwie die 1000 Kilometer Hockenheim. Sie finden dieses Jahr immerhin schon zum 29. Mal statt. Aber verstehen Sie auch den Zusammenhang zwischen Dauer- und Sprintprüfung? Ist es

nicht ein wenig so, als wolle man einem Marsmenschen die Abseitsregel erklären – und beginnt dann beim Versuch, inhaltsschwanger zu stammeln? Lassen wir das große Ganze also vorerst beiseite und suchen willkürlich eine der prall gefüllten Boxengaragen. Welch ein Zufall, gleich ein Etablissement mit Super-Promi-Status. Ist das da hinten nicht die schwäbische Renn- und Sturzlegende Stefan Scheschowitsch, der jedes Kiesbett dieser



1000 KILOMETER HOCKENHEIM

Karsamstag dusslig beim Discounter oder im Stau stehen? Das geht auch spannender: Alljährlich gibt es Seriensport zum Anfassen – und Mitmachen: die 1000 Kilometer von Hockenheim. Markus Jahn macht sich Gedanken zu dieser Kultveranstaltung.

Text und Fotos: Markus Jahn



Pflichtveranstaltung Fahrerbesprechung. 300 Teilnehmer, darunter viele Renn-Novizen, lauschen den Worten des Herrn Fahrtleiters. Der appelliert an die Fairness. Angesichts des knackevollen Starterfelds absolut berechtigt.



Schmerzfrei stürzen. Von und mit Volker Schinkmann.

Du bist nicht allein. Hochbetrieb auf der Rennstrecke, Überholmanöver fordern Entschlossenheit – und Kalkül.



Der flambierte V. Oder: Hektik bei den Boxenstopps ist kontraproduktiv. Der beherzte Griff zum Feuerlöscher verhindert Schlimmeres.



Welt mit Vornamen anredet? Und dort, der jugendliche bayerische Grantler in seinem seltsamen rot-weißen Ledergewand. Ja, er ist's: Mister Nürburgring-Nordschleife, Seriensport, Metzeler und Wer-weiß-was-noch in Personalunion, nebenberuflich lebende Legende – Helmut Dähne.

Und, sowas aber auch, fast die komplette PS-Testmannschaft ist ebenfalls am Werkeln. Der erste Interviewpartner? Leider ein B-Promi:

PS-Hilfswilliger Volker Schinkmann. Kennen Sie nicht? Nun, er verkörpert ungefähr den Prototyp dieser Kultveranstaltung: Völlig rennsportinfiziert, ein wenig übermotiviert – und nicht gerade zu 100 Prozent mit den Genen eines Valentino Rossi gesegnet. Nebenbei Familienvater, angehender Arzt und einer, der statt an seiner Doktorarbeit zu feilen lieber ein Computerprogramm für die 1000 Kilometer Dauerprüfung ausarbeitete. „Schreib ja, wie geil

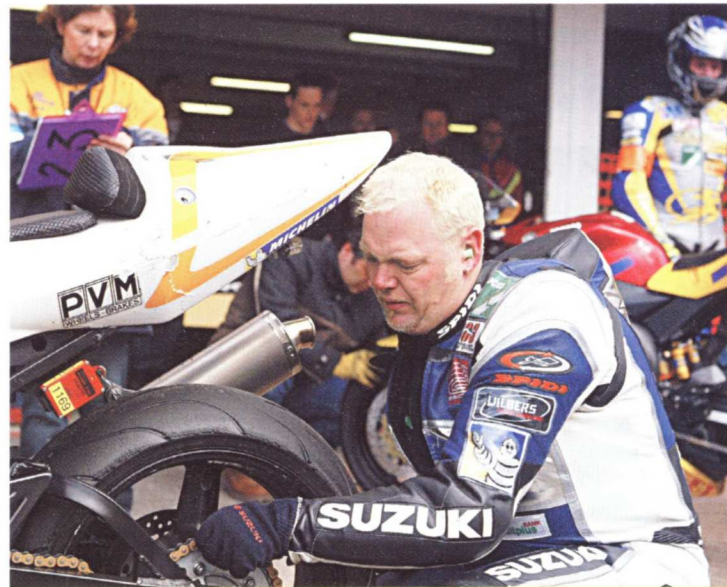
des hier isch“, weist er mich an und vergisst – ganz Profi – natürlich nicht: „Hey, du wolltscht mi groß im Heft bringä“. Voilà, Volker.

Aber bevor wir ins Plaudern kommen – acht Uhr, los geht's. Exakt 3 Minuten vor dem Start der Dauerprüfung stehen die am Karfreitag im parc fermé abgestellten Motorräder zur Abholung bereit. Am Ausgang der Boxengasse warten die Piloten schön geordnet nach zugeteilter Startzeit auf den ersten Turn. Gasgriff-Stakkato,





Helmut Dähne, forever young, sucht Antworten auf die quälende Frage, wozu ein Rennfahrer eigentlich Knieschleifer braucht.



Jan Wiese, glücklicher Startplatz-Gewinner, mit unglücklichem Start. Das Team wurde in der ersten Runde abgeschossen.

Respekt: Die Benelli funktionierte tadellos. Die Herren Gsell und Maske fuhren mit dem röhrenden Drilling auf Platz 6 in der Klasse 4.



Erlkönig? Wohl kaum: Diese kaltverformte Suzuki GSX-R 750 wurde Ihnen präsentiert von RU-Yoshimura-Racing.

in der Kälte qualmende Auspuffanlagen, entschlossen dreinblickende Akteure – energisch feuern sich die einzelnen Startreihen in ihre Umlaufbahn, den großen Kurs von Hockenheim.

Der wahre Meister hält es anders. Mike Funke, mit allen Rennwassern gewaschener PS-Schrauber, hält so gar nichts von morgendlicher Hektik. Dieses Jahr ist er Teil eines besonderen Trios, die beiden anderen Teile sind PS-Testchef Matthias Schröter und eine echte

Emme als Renngerät – die neue MZ 1000S. Fast aufreizend langsam bummelt Mike aus der Boxengasse hinaus, verweigert sich seiner Startreihe in Klasse 4 (Viertakter bis drei Zylinder) und gleitet knapp über Standgas ins Geschehen hinein.

Während sich auf der Strecke allmählich sämtliche 150 Teams zu ihrer bis zu 450 Minuten dauernden Rennbahn-Prozession einfinden (in dieser Zeit müssen in Klasse 1, also bei den

dicken 1000er-Vierzylindern, ganze 204 Runden absolviert sein), startet vor unserer Promi-Box schon das erste Drama. Jan Wiese, ehemaliger Suzuki-Cup-Pilot und Gewinner eines von PS verlostem Startplatzes, besichtigt seine GSX-R 1000, die der Teamkollege aus der allerersten Runde leicht ramponiert zurückbringt.

In der ersten Stunde offerieren die 1000-km-Mitwirkenden dem unbeteiligten Beobachter ein unglaubliches Schauspiel. Auch auf der





Stars intim. Schescho-Man in Unterhosen.



Sauber, Rob. Mit Guido „Slim Jim“ Stüsser vom Schwesterblatt MOTORRAD landete der PS-Recke Glück mit der Wellbrock-Fireblade auf dem 6. Platz in der Klasse 1. Am persönlichen Outfit arbeitet er noch...

Brennpunkt Boxengasse, hier geht es kurzweilig zu. Fahrer, die ihre Box nicht finden, Mütter der Suche nach ihren Sprösslingen und übermotivierte Mechaniker, die ihre Piloten mit Benzin taufen.



rumpelvollen Rennstrecke, die wahren Dramen aber spielen sich in der Boxengasse ab. Tobende Helfer, orientierungslose Fahrer, die ihre Box nicht finden, haarsträubende Ausbrems- und Überholmanöver. Erstaunlicherweise herrscht ausgerechnet in dieser menschenintensiven Motorsport-Spielart kein Boxengassen-Speedlimit, sondern Chaos allerorten.

Auch PS-Tester Robert Glück, unterwegs auf einer neuen Wellbrock-Honda Fireblade, erlebt

vor seiner ersten Übergabe an den Kollegen Guido Stüsser von der Schwesterzeitschrift MOTORRAD den Super-GAU: Beim Wegziehen der Schnelltankanlage fällt selbige auseinander. Literweise ergießt sich Sprit auf Rob und die knisternde CBR. Aber zum Glück nichts passiert, die rasante Fahrt geht weiter. Während Mike Funke ohne Zwischenfälle die Emme an seinen Chef, Herrn Schröter, übergibt, sitzt Stefan Scheschowitsch nach seinem ersten

Turn leicht irritiert im Klappstuhl. „Oh, da musst du aufpassen, da draußen. Keine Ahnung, welche Linien die fahren, da mache ich lieber langsam. So ein Ducati-Fahrer vor mir, voll am Limit. Und? Bums. Ausgang Sachskurve ist er abgeflogen“. Liebe Seriensportfahrer. Wenn einem Haudegen wie Schescho, der mehr Flugstunden auf dem Konto hat als mancher Fluglehrer, eine Dauerprüfung zu hitzig vorkommt, welchen Schluss ziehen wir daraus?



GO, EMME, GO DIE MZ 1000S IM HÄRTESTEST

▶ Mit einer MZ 1000S die 1000 Kilometer fahren? Eine Schnapsidee? Nein. Funke trinkt nicht. Er ist Racer durch und durch. Und bierernst, wenn's um seine geliebte Rennerei geht. Prima Idee also. Die Rolle des Underdogs. Mag er. Mit einer Ducati 999 kann's jeder. Schon bei der technischen Abnahme ernten wir verwunderte, teils mitleidige Blicke. Das motiviert.

Die Ziele sind dabei so unterschiedliche wie die Charaktere der beiden Fahrer. Meines: den anderen Exoten, die Buell eines nicht befreundeten Fachmagazins, zu schlagen. Funkes: unter die ersten Fünf. Die Buell wird leider von ihren Chauffeuren vorzeitig exekutiert. Unsere Emme dagegen brummt. Funke hat sie liebevoll vorbereitet, Bridgestone den richtigen Gummi geschickt. BT 012 SS. Halten locker die komplette Dauerprüfung durch. Toller Grip, prima Zielgenauigkeit, kaum Aufstellmoment beim Bremsen. Und Hineinbremsen müssen wir viel. Verkehr wie freitags um halb fünf am



Gute und ruhige Boxenarbeit kurz vor Ende der Dauerprüfung. BT 012 SS und Premier-RPH-Brembeläge sehen nach 689 Kilometern noch tadellos aus. Verbrauchswerte des Twins: 11,7 Liter/100 Kilometer und 0,25 Liter Öl. Einzige weitere Änderung zur Serie: das um einen Zahn größere Schüller-Kettenrad.



Kommen wir zum Großen und Ganzen zurück. Ziel der Dauerprüfung ist das Erreichen einer vorgegebenen Gesamtfahrstrecke. Schafft man dies nicht oder verletzt sonstige wichtige Regeln, hagelt es Strafsekunden. Über die endgültige Platzierung entscheidet aber das abschließende Sprintrennen, in das die Strafsekunden perfiderweise einfließen. Nicht wenige Teams hatten durch Stürze, Nasenbohren oder sonstige Pannen reichlich Schwierigkeiten mit

der Dauerprüfung. So kürzte die Rennleitung einfach zwölf Runden. Wohl, um nicht zu viele vorzeitig unter die Dusche zu schicken. Beim Sprintrennen schien aber dann irgendwie die Luft raus zu sein. Nicht einmal das Fan-Publikum in der Sachskurve reagierte überschwänglich. In der Top-Klasse 1 zeigte Stefan Scheschowitsch, nachdem er mit 20 Sekunden Rückstand von seinem Co Wolfram Heger übernommen hatte, wo der Hammer hängt. Ergo – sou-

verärer Sieger mit der Yamaha R1. Robert Glück und Kollege Stüsser fuhren hier auf Platz sechs. Jan Wiese landete auf 13. Mike Funke und Matthias Schröder mit der Emme wurden in ihrer Klasse Siebte. Volker Schinkmann kam nicht ganz groß, sondern nur aus der Wertung raus.

150 Motorräder am Start, proppenvoll also. Nur wenige Dutzend Stürze. Kaum ernsthaft Verletzte. Alle zufrieden, vor allem die Veranstalter. Na denn, bis im nächsten Jahr. ▶

Wer sein Motorrad... Lesen Sie mehr über diese Ducati 999 unter www.1000km-hockenheim.de.



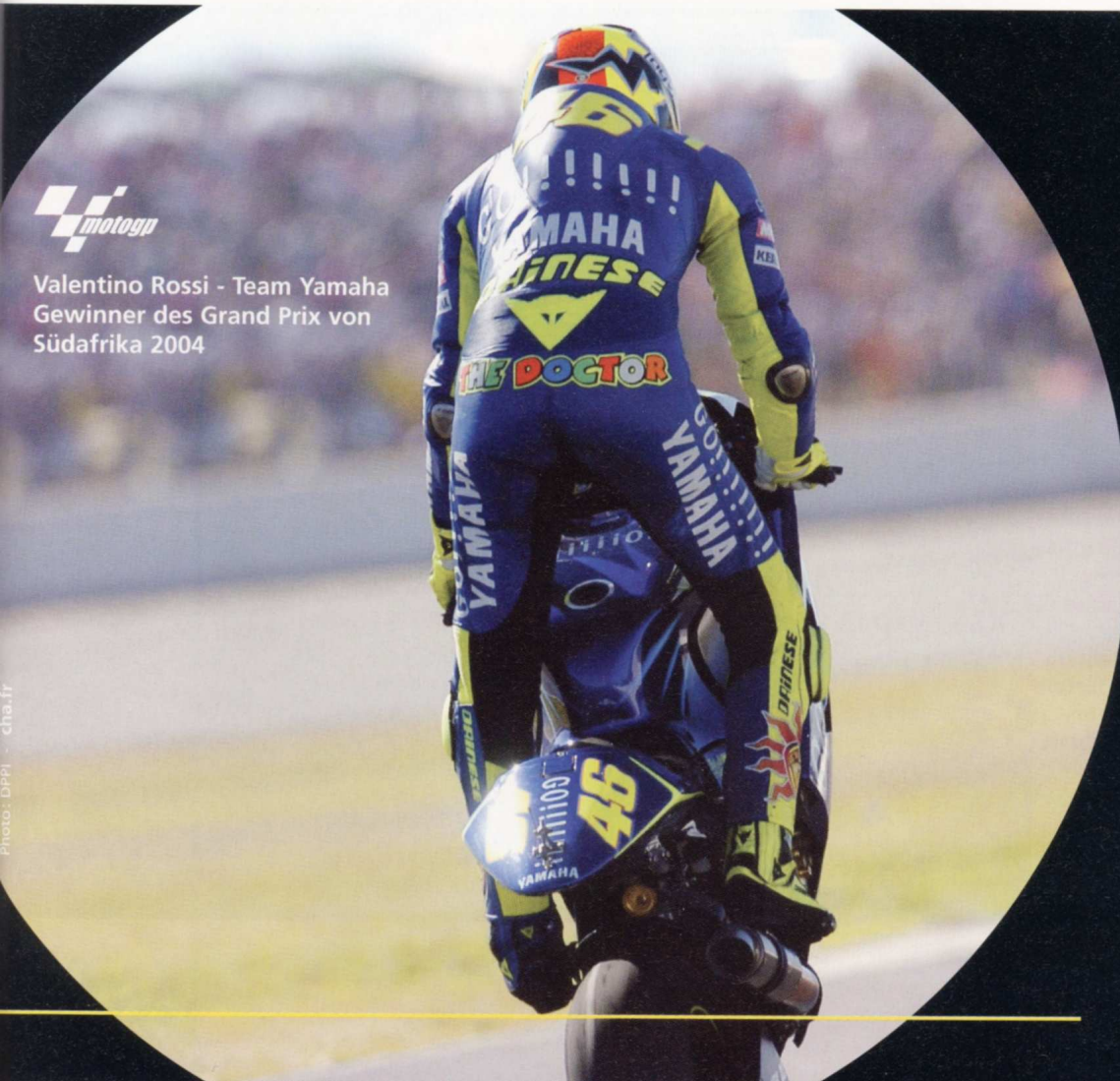
Allein gegen die Mafia. Die MZ 1000S siegte über diverse Twins italienischer Herkunft. Die USA (Buell) und Großbritannien (Triumph) wurden vernichtend geschlagen.





Autobahnkreuz Stuttgart. Und ein selbstgewähltes Leistungshandikap. 118 PS drückt die MZ. Nicht übel. Aber das nutzbare Leistungsband fällt bei diesem Reihentwin schmal aus. Aus den Ecken heraus fehlt etwas Druck. Also möglichst mit Schwung und nicht zu hart fahren. Das mag sie nicht. Ist ja auch kein Rennmotorrad, sondern eigentlich ein Sporttourer. Glänzt dafür mit einem Top-Fahrwerk, viel Schräglagenfreiheit und einer bequemen Sitzposition. Dass die Gabel ab und an auf Block geht, liegt zum Gutteil an den nicht gerade unterernährten Fahrern. Und den tollen Bremsen, aufgewertet mit Premier-RPH-Belägen, die über die komplette Dauerprüfung brachiale Verzögerung und feine Dosierbarkeit ermöglichen. Für den Sprint haben wir neue Beläge reingesteckt und BT 012 SS aufgezogen. Das mit dem fünften Platz hat leider nicht geklappt, ganze 3 Sekunden waren wir am Ende davon entfernt. Was soll's? Schön war's trotzdem. Sagt sogar Funke.

mas



Valentino Rossi - Team Yamaha
Gewinner des Grand Prix von
Südafrika 2004

**Um so das Vorderrad
zu entlasten, muss man:**

- einen guten
'DOCTOR'
konsultieren
- ein gutes Paar
Michelin-Reifen
haben

Infos und Freigaben:
www.michelin-motorrad.de
oder Tel. 0721/530-3349



MICHELIN