

BLICKFÜHRUNG

Der Blick vom schnellen Kaufmann. Hinsehen, wo's langgehen soll. Kräftige Schleifklötze Marke Eigenbau am Hauptrahmen machen Stürze kostengünstiger. Bei Rutschen bleibt das Motorrad meist fahrtüchtig, der Fahrer hoffentlich auch



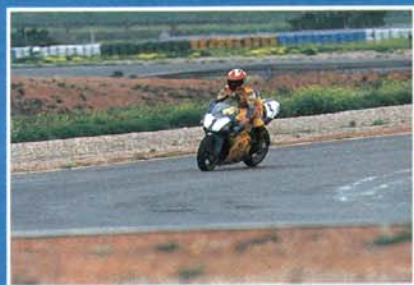
Unten, oben, seitlich, schräg, überall kommen sie vorbeigerissen. Rasend, ruckartig, spektakulär, beschämend. Immer wieder das selbe Spiel. Unsereiner als Normalofahrer hat sich auf ein Rennstreckentraining gewagt und wird dann von den galanten Pistenprofis gnadenlos „eingenordet“. Anschließend kauerst du in deiner wunderschönen Replica-Kombi

dunkel und tropfnass an der Boxenmauer. Aber das Wasser stammt nicht vom Helldenschweiß, es sind Tränen. So gerne wärst du auch eine Lichtgestalt im Tempel der magischen Rundenzeiten. Ein Körner, ein Kaufmann, ein Mark, ein Lindholm, oder wenigstens ein Schermer.

Um das Geheimnis schneller Rundenzeiten zu ergründen, fuhren wir ins spa-

nische Cartagena und beobachteten die Kollegen Rennfahrer bei ihrem Frühjahrs-training. Und man kommt sogleich aus dem Staunen nicht mehr heraus.

Da haben wir etwa den amtierenden Supersport-Europameister Fabrizio Pirovano. Er hat an eine verregnete Woche kurzerhand noch ein paar Tage drangehängt, um mit seiner Ducati 748 testen zu



Raser als Lehrer

Du denkst, du bist furchtbar schräg, und es geht nix mehr. Da rauscht einer unter deinem Ellbogen durch und grüßt mit der Stiefelspitze. Das gibt dir zu denken

TEXT: JOCHEN SOPPA FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE



können. Dabei muß in der Mehrzahl gesprochen werden, denn Freund Piro hat selbstverständlich zwei makellose Racer dabei, betreut von einer flinken Mechaniker-Truppe und einem Zigarre schmauchenden Heldenenor. Der sieht wichtig aus, es muß der Team-Manager sein.

Wir lernen: Der Top-Rennfahrer hat erstens uferlos Zeit zum Trainieren, Material

ohne Ende und drittens ein vielbeiniges Team.

Ganz anders bei Thomas Körner, immerhin Siebter der Supersport-Europameisterschaft, und wie der große, dafür kleingewachsene Pirovano, ebenfalls auf Ducati 748 unterwegs. Körner hat nur eine Maschine, die sieht schon etwas gebraucht aus, dazu einen Ersatzmotor.

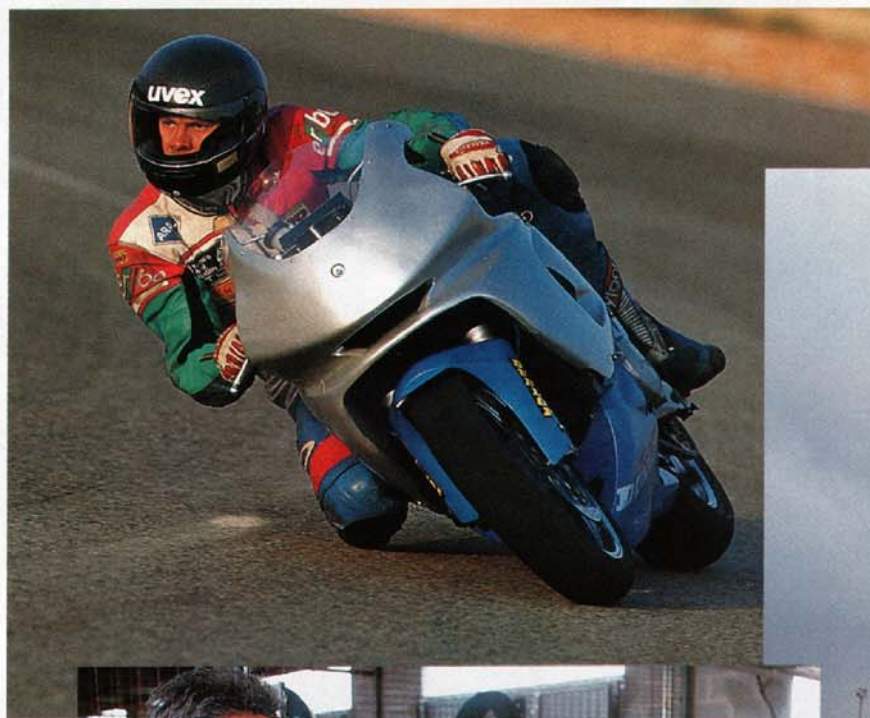
Körner ist eine Ausnahme in der Szene. Er gibt nicht nur unerhört scharf Gas, er ist auch noch sein allerbestener Mechaniker.

Begleitet wird er in Spanien von seinem Co Harry Kleinmann. Der schraubt mit und bedient das in der Profiszene inzwischen zum Standard gehörende 2D-Daterecording. Mit diesem Daterecording beobachtet sich der Fahrer sozusagen



Meisterhafte Flucht ins Kiesbett

Ducati-Profi Pirovano demonstriert Abgeklärtheit. Bremspunkt verpaßt, es reicht nicht um die Kurve. Motorrad aufrichten, maximal bis zum Streckenrand abbremmen, dann Bremse lösen. Kupplung gezogen im Kiesbett ausrollen, Fahrgestell ausfahren. Er ist nicht hingefallen!

**LANGSAM STEIGERN**

Jörg Teuchert tastete sich mit seiner Yamaha YZF 600 Stück für Stück an die Strecke heran. Am dritten Tag dann das respektable Ergebnis. Der Rundenrekord für die 600er liegt bei 1:40,3 Minuten

**OPTIMALES MATERIAL**

600er Supersportler müssen mit Profilreifen ausrücken. Die Dunlop D 207 zählen derzeit zur ersten Wahl im Rennzirkus. Amtierender Reifenchamp ist Pirelli mit dem MTR 01/02 Corsa. Europameister Pirovano fährt dieses Fabrikat



selbst. Aus den gespeicherten Aufzeichnung zieht er seine Rückschlüsse für weitere Optimierungs- oder Änderungsmaßnahmen.

In der Körner-Box steht rechts in der Ecke ein kleiner Tisch. Meßschieber, Schieblehre und ein Protokollblock liegen darauf. Hier finden sich die genauen Rundenaufzeichnungen mit allen Angaben zum Fahrwerk. Welche Dämpfereinstellung, welcher Reifenluftdruck, welche Reifenmischung. Alles wird dokumentiert. Wird etwas am Motorrad geändert, dann immer nur eine der möglichen Einstellungen. So gibt es kein Verzetteln im Einstelldschängel.

Willensstärke läßt Körner nicht nur an seinen Rundenzeiten erkennen, die er auf dem Cartagena-Kurs Stück für Stück und konstant schnell in den Asphalt feilt. Wenn der Reporter morgens ins Fahrerlager

schleicht, kommt der Ducatist just von einer ausgedehnten Fahrradtour zurück. Anschließend sieht man ihn über sehr gesunder Nahrung. Aber in Gedanken ist er bereits in einer besonders vertrackten Kurvenkombination unterwegs. Dieser Kerl hat etwas Entschlossenes und ist dazu fit wie besagtes Birchermüsli.

Wir lernen: Schnelle Leute kennen sich mit dem Material aus, führen exakt Buch über Fahrwerkseinstellungen und sind auch abseits der Rennstrecke sportlich aufgelegt.

Das gilt besonders für MO-Teamfahrer Herbert Kaufmann. Der drahtige Münchner schätzt wie Kollege Körner die konditionsfördernde Wirkung des Moun-

tainbikes. In dieser Saison ist er auf der Laaks-Yamaha YZF 600 in der Supersportklasse unterwegs. Es geht um die Deutsche Meisterschaft. Das Fahrwerk der Yamaha macht noch Mucken. Außerdem hat Dunlop-Mann Berier einen Laster voll neuer D 207-Racingpneus dabei. Der Nachfolgerreifen für den legendären D 364. Jetzt muß Kaufmann das Chassis auf die neuen Reifen abstimmen.

Zu diesem Zweck hat er sich auch drei unterschiedlich aufgebaute Gabelholmpaare mitgebracht. Ölbefüllung und Dämpferinnenleben sind jeweils unterschiedlich. Die Wirkungsweise der Änderungen herauszuarbeiten, wird in den

Schnelle Leute müssen auch ganz akribische Buchhalter sein. Alles notieren



ROUTINE ZÄHLT

Entschlossen läßt Körner seine Duc über die mit Bindemittel abgestreute Ölspur huschen. Keine Unsicherheiten. Kaufmann brachte im Handgepäck Gabelholme für die Fahrwerksoptimierung mit. Erst denken, dann lenken



FAKTEN SAMMELN

Ob per Datarecording oder ganz traditionell mit Meterstab, Meßschieber und Schreibblock. Nur wer genau weiß, was Sache ist, kann beim nächsten Trainingslauf gezielt modifizieren. Kein Verzetteln im Fahrwerksdschungel

nächsten Tagen die volle Konzentration des Fahrers fordern. Es geht hier weniger um spektakuläre Traumzeiten, als vielmehr um konstante Ergebnisse. Gefragt sind verwertbare Rückschlüsse und zweifelsfreie Tendenzen.

Kaufmann macht seine Arbeit gut. Schon am zweiten Tag kurbelt er die Laaks-Yamaha mit bestechender Gleichmäßigkeit auf dem Zeitenniveau von Champ Pirovano um die winklige Strecke. Teamchef Theo Laaks nicht zufrieden.

Wir lernen: Bei noch offenen Technikaufgaben legt sich das Team einen klaren Marschplan zurecht und präpariert bereits vor dem Fahrttest das Material so umfassend wie möglich. Die Box ist keine Werkstatt. Die Rennstrecke ist zum Fahren da, nicht zum Schrauben.

Also fahren. Dazu mischt sich der Reporter unter das rennende Experten-

volk. Womit wir wieder am Anfang dieser Story sind. Denn während unsereiner zaudernd eine wunderschön geschwungene Kehre anpeilt, kommt Körner mit seiner Duc rechts unterm Knie vorbeigewuscht und klappt sein Gerät kontinuierlich aber unglaublich schnell in die maximal mögliche Schräglage. Der irrsinnig spitze Verkleidungskeil scheint plan auf dem Asphalt aufzuliegen. Dabei macht das Motorrad keinen Zitterer oder Schlenker. Alles sieht so ungeheuer ruhig und souverän aus. Dann hörst du noch ganz kurz das „Vvrrrooooo“ vom Bologna-Twin und bleibst mit einer wichtigen Frage allein auf deinem nicht eben leistungs-

schwachen Wetzeisen zurück: „Hey, kann man tatsächlich in dieser Schräglage schon soo hart beschleunigen?“

Wir lernen: Talent ist die eine Sache, Übung die andere. Fahre einige Runden, präge dir die Strecke ein. Mach eine Pause und dir Gedanken über Kurven, wo's noch nicht gut läuft. Fahre sofort 'raus, wenn die Technik Probleme bereitet. Versuche nicht, mit der Brechstange 'dranzubleiben. Ansonsten gilt der Spruch, den mir vor einiger Zeit ein freundlicher Engländer auf die Schulter klopfte, nachdem ich mit krummem Steiß wieder vom Grünstreifen hochgekrochen war: „Junge, du lebst, und du hast dazugelernt.“ □

Im Rennsport zählt nur ein Leistungsmesser, und das ist die Stoppuhr