

Ich hasse sie. Unsere Beziehung ist gestört, nein eigentlich war sie noch nie so richtig gut. Wir passen einfach nicht zueinander, sind nicht füreinander gebaut. Sowas gibt es. Ich bin einfach der falsche Deckel für dieses Miststück und das weiß sie auch ganz genau. Leider interessiert sie das mal gar nicht. Sie schaltet lieber auf stur, kommt mir kein Stück entgegen. Kam sie noch nie. Wir geben ein ziemlich blödes Paar ab. Auf der einen Seite der lange Bonde, Typ liebenswerter Nordmann mit blauen Augen und wallendem Haar und dann sie, die dusselige Kuh, ungepflegt, mit dick aufgetragener rotweißer Schminke am grünen Haaransatz (Tönung Berliner Tiergarten), mit Wellen und Furchen, total dickbauchig und mit ner Menge Kies im Hintergrund. Aber für keinen Kies der Welt würde ich mit ihr auch nur eine Nacht verbringen, eher würde die Hölle zufrieren. Aber es hilft nix, wer in Oschersleben zündet, muss irgendwie durch, hindurch durch die zweite Links nach Start/Ziel, kurz Hasseröder genannt.

Eigentlich unverständlich, normal sollte ich doch irgendwann mal eine Linie in dieser Dreckskurve gefunden haben, die alle Seiten zufrieden stellt. Genug Zeit zum Üben war definitiv vorhanden. Zwei Speedweeks und seit 2001 unzählige andere Rennen und Renntainings sollten doch wohl reichen. Gibt ja schließlich auch Ecken, in denen ich in jeder Runde ejakulieren könnte. Allen voran die Shell Esses Ende der Gegengerade. Hier (und leider nur hier) ist mir nicht mal die Bolliger Kawa vom WM Endurance-Team abgehauen. Ja, hier klebte ich selbst nachts der Weltspitze am Arsch, wenn auch nur für wenige Meter. Wäre die Motorsportarena eine schöne Frau und würde man die Shell Esses als pralle Brüste, als Vulva Ejaculato bezeichnen, die Hasseröder wäre der schrumpelige Arsch mit Cellulite im Endstadium, aber echt.

Nunja, auf ein neues, ich würde ihr wie immer eine weitere Chance geben, hatte ja auch keine Wahl. Der erste Lauf zum diesjährigen, frisch geschlüpften T-Cup stand in Oschersleben an. Das erste Mal in meinem Leben bewegte ich was anderes als vor Leistung berstende 1000er über die Piste. Aber die Triple und ich hatten uns schnell aneinander gewöhnt. Beim ersten Aufeinandertreffen war ich ausnehmend nett und zuvorkommend, hab sie brav rechts im Bus geparkt, damit wir uns auch auf der Fahrt kurz zuzwinkern konnten, hab ihr zu Hause den Platz auf der Bühne freigehalten, gut eingeeheizt und ihr zur Begrüßung gleich ein paar leckere Carboneckel geschenkt.

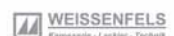
G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



Sie schien es zu mögen. Freudig strahlte sie mich an. Ließ sich ohne Murren auch eine rote Nummer für das sanfte Einrollen in der norddeutschen Tiefebene anschrauben und schenkte mir dabei ein paar glückliche, schöne Stunden. Regen, Wind und Kälte bei ersten Ausgehversuchen auf den Rennpisten brachten sie nicht aus der Ruhe. Geduldig wartete sie bis zum Schleiztermin, nie war ein böses Wort zu hören. Ich sehe noch ihre Freude in den beiden Glubschaugen, als wir gemeinsam die erste Schwuchtel auf der Bremse richteten. Ja, die Beziehung war frisch und voller Geigen, nach Schleiz verstummten auch endlich die Unkenrufe, ob wir überhaupt ein gutes Paar wären. Der lange Lulatsch mit dem Cw-Wert einer Schrankwand und die kleine Engländerin gaben ein seltenes, aber sauschneller Paar ab.

Nun stand also der erste ernsthafte Beziehungstest an. Hatten wir am Samstag noch den Schalk im Nacken und ärgerten ein paar voll bestückte 600er in Klasse 4 des Seriensports nur so zum Spaß, sollten am Sonntag die ersten Schlachten unter unseres Gleichen stattfinden. Gleiches Material, gleiche Klamotten, gleiche Bedingungen für alle. Triumph Street Triple Cup. 25 feste Starter plus zwei Sonderstarter standen zum ersten Heat bereit. Natürlich hatte ich die endlich online gestellte Starterliste längst auswendig gelernt und alle Infos meiner Spielkameraden zusammengetragen. Ganz oben auf meiner Liste der herzubrennenden Personen stand Christoph Hellmich, amtierender Seriensportmeister der Klasse 4, also bestens vertraut mit der Fahrweise von 600ern. Fritz (Frank) Spenner, laut Normen eine lebende Enduranzlegende und quasi unpackbar, kam direkt danach. Allerdings wusste ich, dass Fritz zwar eine alte Rennsau war, die alle Tricks kannte, aber ebenso wusste ich, dass er immer fair und sauber unterwegs war. Ich freute mich ein wenig, mit ihm zu zünden. Außer Stefan Solterbeck kannte ich keine weiteren Leute der Liste näher. Auch Google gab nicht viel her. Es lag also eine gespannte Ruhe über der Piste zu Oschershausen, als das erste Beschnuppern in Form des freien Trainings am Samstag abend anstand. Aufgrund meiner Seriensportteilnahme am Vormittag konnte ich mich im freien Training auf Pole stellen, aber das war eh nur Schall und Rauch. Fritz traute ich alles zu und Christoph hatte mir beim Seriensportlauf 1,3 Sekunden aufgedrückt. Allerdings hatte ich auch noch nicht alle Karten auf den Tisch gelegt und war mit einem alten Vorderradreifen unterwegs. Das Teil sorgte für erste Fragezeichen bei mir. Trotz des gesamten Schleizwochenendes, dem Seriensportevent mit Dauerprüfung und Rennen und zwei Einrollrunden in Hockenheim (bevor der Regen kam) sah er aus wie neu. Allein, ich traute ihm nicht mehr, obwohl er mir keinen

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



Anlass zu irgendwelchem Misstrauen gab. Der Reifen grippte ohne Fehl und Tadel. Trotzdem würde ich ihn aus reiner Kopfsache vor dem zweiten Zeittraining am Sonntag tauschen. Aber soweit war es noch nicht.

Ich gebe zu, dass ich mich bei der absolut nicht einstellbaren Gabel insgeheim fragte, was wohl zu tun sei, wenn das Reifenbild schlecht aussehen würde oder wenn die Gabel nicht so arbeitet, wie ich mir das vorstellte. Weder die Vorspannung ist einstellbar, noch Zug- oder Druckstufe. Für den Cup wurde von Franzen lediglich anderes Öl und andere Federn montiert. Tja, was soll ich sagen, die Gabel ist damit wie Dreiwetter-Taft. Hockenheim, Ende Parabolika, eine Qual für jede Bremse, die Gabel liegt. Schleiz, mit mehr als 200 mit Knie am Boden hinab in die Seng, die Gabel liegt. Oschersleben, Schikane mit übler Räuberei über beide Curbs, die Gabel liegt! Der montierte Kabelbinder zeigt, dass selbst bei meinem Gewicht und bei einem Bremspunkt deutlich hinter der Brücke noch über 1cm Federweg über bleiben. Das Leben kann so einfach sein, gerade für Fahrwerksdeppen wie mich. Wo nix einzustellen ist, kann man auch nix verkehrt machen.

So gerüstet macht es richtig Spaß, am edlen Öhlinsteil diverse Klicks auszuprobieren, man hat ja sonst nix zum Verstellen und kann sich ganz darauf konzentrieren. Faszinierend finde ich dabei immer, das schon zwei Klicks deutliche Unterschiede im Fahrverhalten und Reifenbild hervorrufen. Nach anfänglich rauem Reifenbild und leichtem Pumpen beim Rausbeschleunigen konnte ich die Kleine nach und nach besser abstimmen. Cup-Supernanny Frank Hofmann stand dabei mit Rat und Tat zur Seite. Kurze Beschreibung, was die Kleine aktuell tut und schon gab's neue Tipps. So macht das Spaß. Übrigens ist es dabei mal wieder bemerkenswert, dass viele Wege nach Rom führen. Christoph, der sich zusammen mit Bruder Tack, Ulli Geier und meiner Wenigkeit eine Box teilte, hatte eine viel härtere Einstellung als ich gewählt, war damit aber auch sehr zufrieden.

Überhaupt, das Schönste, was ich bei diesem Cup im Vorfeld nur gehofft hatte, aber nach dem ersten Wochenende recht sicher weiß, ist, dass es ein echter Spaßcup ist. Obwohl Christoph einer meiner direkten Konkurrenten ist und wir es uns auf der Strecke nach allen Regeln der Kunst besorgt haben, diskutierten wir zurück in der Box angeregt über Fahrwerkseinstellungen, Linien und Reifenbilder. Auf der Strecke wird reingehalten, aber abends wird zusammen gefeiert. So soll das sein. Für das nächste Event „Rock the Race“ ist jetzt schon klar, dass die Kombo aus Box 27

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



erneut zusammen steht. Genau das macht diesen Cup so schön und ich hoffe, dass es lange so bleibt.

Ging es nach meinen Bekannten war eigentlich schon vorm ersten Lauf allen klar, dass ich den Cup gewinnen würde. Ja ne ist klar. Ich, der jedes Mal im Kies gelandet war, wenn er einen Sieg in greifbarer Nähe hatte, der nur ein einziges Mal in seiner Zündkarriere ganz oben stand und sich lieber Herr Zweimann nannte, sollte plötzlich ein Siegfahrer sein. Sehr witzig. Im Vorfeld der ersten Läufe trudelten diverse SMS und eMails bei mir ein. Von liebem Daumendrücker über Fragen nach meiner Nervosität bis hin zu üblen Ansagen, dass ich sie gefälligst alle herbrennen soll, war alles dabei. Fehlte eigentlich nur noch eine ultimative „Blow job after race“ Groupie-SMS in der Sammlung. Aber was nicht ist, kann ja noch kommen ;-) Bin ich am Rennwochenende normalerweise nervöser als vor einer Abiklausur, hatte ich mir dieses Jahr fest vorgenommen, den Cup ganz wie ein alter Hase zu bestreiten. Es gab auch überhaupt keinen Grund aufgeregt zu sein. Das kleine englische Jagdflugzeug hatte sich bisher bewährt, alle Cupklamotten waren mittlerweile beisammen, die anderen waren bisher auch nicht schneller, ich hatte zudem noch nicht alle Karten auf den Tisch gelegt und es ging eh um nix außer ein wenig Spaß am Leben. Also immer schön geschmeidig bleiben. Ich versuchte mich als Profi, hielt mich konsequent an meine festgelegte Taktik und war auf der Piste hochkonzentriert und immer 100% bei der Sache. Es funktionierte. Ganz im Gegensatz zum letzten Jahr. Zwei üble Abflüge mit meiner 1000er hatten mir 2007 zugesetzt. Konnte ich den ersten Abflug trotz Fingerbruch noch wegstecken, landete ich beim zweiten Sturz böse auf dem Kopf und hatte einen Tag Gedächtnisstörungen. So was macht nachdenklich, wirklich. Es kostete mich einige Veranstaltungen, bis ich mir den Kopf wieder halbwegs frei gefahren hatte. An die 34er Zeit in OSL bin ich seitdem nie ganz wieder ran gekommen. Auch deshalb kam mir der T-Cup gerade recht. Einfach mal was anderes probieren, als ewig diese Flugzeuge mit >180PS bändigen. Zurück zu den Anfängen, wieder Mopped fahren, nicht schön sondern geil und laut. Selbst der Superbikelenker kam mir sehr entgegen, brauchte ich mich doch nicht so sehr zusammenfallen. Also dann, Profi Hajo konzentrierte sich vor jedem Turn auf die Strecke, ging jede Ecke im Kopf durch, analysierte dabei den vergangenen Turn und überlegte gründlich, wo noch Zeit verborgen lag. Jede Fahrwerksveränderung wurde konsequent aufgeschrieben und die bemerkten Veränderungen notiert. So kam ich langsam voran und fühlte mich sauwohl.

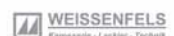
G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



Vor dem zweiten Zeittraining stand ich immer noch auf Pole, wollte aber lieber etwas nachlegen, um sicher in der ersten Reihe zu stehen. Es war Zeit für den frischen Frontpneu. Hinten werkelt ein Reifen, der vier Turns gelaufen war, aber mir trotz sichtbar abnehmendem Profil einwandfreien Grip schenkte. Ein neuer hinterer Gummi war erst fürs Rennen geplant. Allein das Wissen um den neuen Reifen brachte fast eine Sekunde und ich stand mit einer 38,2 sauber auf Pole, sieht man mal vom durchgeknallten Hafenecker ab. Wie sollte es anders sein, hatte die Kombo um Christoph, Fritz und Rainer Dißner ebenfalls auf 38er Zeiten erhöht, ich wäre mit meiner Zeit aus dem ersten Qualifying also in die zweite Reihe durchgerutscht.

Die Frage nach der Spritmenge fürs Rennen tauchte auf. Ulli hatte seinen Tank beim Seriensport ausgelitert und im Sprintrennen ca. 6 Liter verbraucht. Das rechneten wir hoch, gaben noch einen Angstliter dazu und befüllten die Tanks entsprechend. Nix wäre peinlicher als in der letzten Runde ohne Sprit liegen zu bleiben. Also lieber erst mal etwas höher anfangen. Übersetzungstechnisch setzte ich auf eine um zwei Zähne kürzere Übersetzung als original, Ulli und Christoph waren sogar noch einen Hauch kürzer unterwegs. Evtl. probiere ich das das nächste Mal auch aus.

Die Ducatis liefen sich langsam warm, wir waren direkt danach zu unserem ersten Heat dran. Ich checkte noch mal alles durch. Bremsbeläge waren frisch getauscht, Sicherungsbolzen und Madenschraube korrekt montiert, Tanken erledigt, Reifenwärmer warm, Helm, Handschuhe und Ohrpröppel an seinem Platz. Trotz aller Beruhigungsversuche war ich mal wieder nervös wie Espenlaub, das ändert sich wohl nie. 15min vor Öffnen der Boxengasse entleerte mich abermals auf der Toilette, schlüpfte in meinen leuchtend weißen Kombi und putzte mein Visier. Endlich kam aus dem Lautsprecher „Street-Triple Cup, bitte vorziehen zur Boxenausfahrt“ Irgendwie drücken sich diese Seriensportler sehr merkwürdig aus. Noch bevor ich weiter über den Begriff Vorziehen nachdenken konnte, rollten diverse Cuppies an unserer Box vorbei, ein sicheres Zeichen, ebenfalls die Reifenwärmer runterzunehmen. Nun galt es also, wichtig ist auf der Strecke und wir waren auf der Strecke.

Kleine Täfelchen markierten die Startposition, meins stand vorne rechts. Mir war klar, das die allererste Position leer bleiben würde, Philippo würde sicher von hinten starten, wenn er denn mitspielen sollte. Als ich meinen Platz eingenommen hatte, erblickte ich die wahrscheinlich verrückteste Lenkerposition, in je ein Mensch gesehen hat. Rainer Dißner hatte seinen Lenker

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



um 180° nach unten gedreht. Das erinnerte mich an meine 80er Zeiten, in denen sogenannte M-Lenker der letzte Schrei waren. Die Lenkerstange von Rainer sah dermaßen bekloppt aus, dass ich fast vor Lachen vom Mopped gefallen wäre und mir kurzfristig ein Schild „Außer Betrieb“ umhängen musste. Ich mach euch bei nächster Gelegenheit ein Foto davon. Das man damit jedoch sauschnell fahren kann, durfte ich mir kurze Zeit später genauer anschauen.

Meine Renntaktik war klar. Flucht nach vorn. Man gewinnt zwar kein Rennen in der ersten Runde, kann es aber durchaus dort verlieren. Wenn man nicht sofort bei der Musik dabei ist, ist der ICE an der Spitze schnell abgefahren. Da ich seit jeher ein halbwegs passabler Starter bin (sieht man mal von AHK-Zeiten in der 1000er K3 ab), machte ich mir keine allzugroßen Gedanken ob meines Wegkommens. Beim Vorstart testete ich etwas höhere Drehzahlen, was die Streety allerdings dazu veranlasste, mir nachhaltig ins Gesicht zu springen. Also nur leicht über Standgasdrehzahl und viel Druck aufs Vorderrad, der Rest ergibt sich. Langsam rollten wir aus der Einführungsrunde zurück auf die Startplätze. In dem Moment ist man allein, kein Blick mehr zur Seite, nur noch die Ampel ist jetzt wichtig. Spätestens wenn der Fahnenmann langsam die Strecke verlässt, sollten alle Sinne auf die Signalanlage gerichtet sein. Der Rennleiter entscheidet über Dauer der Rotphase, mit Loslassen seines Knopfes entlässt er auch uns in unser erstes Rennen.

Ich erwische einen guten Start, nur leicht erhebt sich das Vorderrad über den Asphalt, stetig erhöhe ich die Drehzahl und liege komplett über dem Lenker. Schnell sind die Gänge durchgestept. Ich stand relativ weit rechts und flog daher außen auf die erste Links zu. Eigentlich rechnete ich linkerhand mit auftauchenden Vorderrädern, jedoch drückte sich plötzlich rechts eine Nase durch. Da wir alle wie Lemminge aussahen, konnte ich nur vermuten, das es sich um Christoph handelte. Wie auch immer, war kein Problem, Ende der Geraden würde ich einfach 5m später bremsen, das geht beim Start immer. Man ist dabei nämlich immer geneigt, etwas zu früh zu bremsen. Ich kreuzte hinter Meister Hellmich seine Linie und schoss auf der Bremse außen vorbei, wunderbar. Rein in die Rechts und volle Konzentration auf den Punkt zum Gasaufziehen. So wie das Knie den Boden verlässt, verträgt die Kleine fast digitales Gasaufziehen, ich gönnte dem Reifen lediglich einen minimalen Aufschub ob seiner evtl. nicht komplett erreichten Arbeitstemperatur durch die nur eine Runde lange Aufwärmphase. Es gelang wunderbar und ich düste in Führung liegend auf meine Hasskurve zu. Irgendwie kam ich hier durch

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



und legte alle Konzentration in die nächsten Kurven. Ich hoffte, dass ich mit meinem Turbostart einen gewissen Überraschungseffekt hatte und gleich ein paar Meter Vorsprung rausfahren könnte. Wenn der Windschatten einmal abgerissen war könnte das funktionieren. Nach einer Runde tauchte immer noch niemand neben mir auf. Erste Glückwunschfaxe zu meiner Renntaktik trudelten in meiner Kommunikationszentrale ein. Auf Höhe der Gegengerade allerdings wurde mein Plan mit Rotlicht und damit Rennabbruch jäh beendet. Schade. Eingangs Start/Ziel hatte sich jemand per Highsider aus der Bahn katapultiert, rechts der Strecke stand etwas, was wohl mal eine Triple war. Links im Kiesbett stand glaub ich auch noch eine. Der rechts stehende Bolide sah nicht mehr so gut aus, aber zu meiner Freude stand der Fahrer, alles andere ist erst mal unwichtig.

Anfangs der Boxengasse sammelte sich das Feld und Rennleiter Ottmar Bange gab Instruktionen was nun passieren sollte. Wir würden erneut das komplette Startprozedere durchführen, die Renndistanz würde auf 12 min plus zwei Runden reduziert werden. Also alles auf Anfang, mein schöner Überraschungseffekt war leider weg. Ich erwischte auch den Restart gut, musste aber übel spät bremsen um in die erste Rechts als Erster reinzusteichen, so hatte ich dort mit einer weiten Linie zu kämpfen und kam mehr schlecht als recht auf die Hasseröder zu. Auf zwei Uhr tauchte außen das Vorderrad von Fritz auf, ich lockerte soweit mir möglich die Bremse und blieb erst mal vorn. Kurze Zeit später, ich glaub Ende Gegengerade presste sich die alte Rennsau dann durch. Zu meiner Freude konnte er mir auf den Geraden aber nicht abhauen. In seinem Windschatten konnte ich mich wunderbar ansaugen, konterte Ende der Zielgerade und war wieder vorn. War das geil. Ich grinste unter meinem Helm und freute mich, solche Spielkameraden gefunden zu haben. Das würden schöne Rennen. Nach einer weiteren Runde kam ich mal wieder bescheiden auf den Cellulitearsch der Strecke zugeflogen. Fritz tauchte rechts auf. Ich machte mir keine großen Gedanken, außen herum würde er es eh nicht versuchen. Wirklich? Eingangs der Kurve war er komplett neben mir und lehnte sich außen an. Spektakulär. Bevor ich realisierte, das er es tatsächlich ernst meinte, war er fast vorbei, der verrückte Hund. Ich überlegte noch kurz, ob ich gegenhalten sollte, aber das wurde mir zu eng und außerdem war diese Nummer definitiv würdig genug, um ihn gewähren zu lassen. Ich kramte kurz in meiner Kombi und notierte im Rennbuch der coolsten Überholmanöver:
„Oschersleben, Sonntag, 04. Mai 2008, Hajo outet sich als üble Hasseröderschwuchtel und wird außen rum vollstreckt,

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



erbärmlich.“ Ich hoffte, es hätte niemand gesehen. Natürlich war dem nicht so.

Noch immer über die geile Nummer nachdenkend presste sich eine Triple an mir und Fritz vorbei. Ich konnte nicht genau erkennen, wer es war. Allzulange hatte ich aber auch keine Zeit, ihn zu identifizieren, in Führung liegend klappte ihm in der langen Rechts nach Start/Ziel ca. mittig in der Kurve das Vorderrad ein und er rutschte ins Grüne. Fritz und ich düsten innen durch. Keine Zeit, sich darum Gedanken zu machen. Wie ich später erfuhr, war es Rainer Dißner und er konnte sein Rennen fortsetzen, schaffte es allerdings nur noch auf Platz 20. Egal, trotzdem ne coole Aktion. Die nächste Triple brachte sich ins Spiel, irgendwie hörte das gar nicht auf. Fritz war auf Zwei, ich folgte direkt dahinter. In wirklich jeder Ecke klebte Fritz dem Polemann an seinem Allerwertesten. Ich studierte beide und ersann schon Schlachtpläne für die letzten Runden. Auf Start/Ziel zeigte die allwissende Rennuhr knapp zwei Minuten. Sprich, es würden noch 4 Runden zu fahren sein. So langsam sollte ich mich in Position bringen, um noch was zu reißen. Leider kam es dazu nicht mehr, auf der Gegengerade gingen die Ampeln erneut auf Rot, der zweite Rennabbruch. Abermals hatte sich Eingangs Start/Ziel eine Triple samt Reiter gehighsidert. Das Rennen wurde als beendet erklärt, kein weiterer Neustart.

Diesmal hatte es Klaus erwischt, seine scharze Triple hatte den Abflug aber halbwegs gut überstanden. Sie war zwar auf dem Kopf gelandet und ließ ihren Superbikelenker ziemlich hängen, aber außer einem krummem Heck, einer verbogenen Fußraste und einer Beule im Tank war nix wildes zu erkennen. Stabiles Teil so eine Triple. Ich ärgerte mich ein wenig, weil ich Klaus eigentlich VOR den Rennen ein paar grundsätzliche Tipps verraten wollte. Er hatte mich im Vorfeld des Cups um Rat gefragt, ob er als absoluter Rookie überhaupt an so einer Rennserie teilnehmen sollte. Aufgrund seiner bisherigen Straßenerfahrungen ermutigte ich ihn und versicherte ihm, dass er sicherlich seinen Spaß haben werde. Dass er das gleich so wörtlich nimmt und sich schon im ersten Rennen sturzmäßig entjungfert, konnte ja keiner ahnen ;-) Jedenfalls fühlte ich mich ein ganz kleines bisschen verantwortlich für seinen guten Start in die Saison und ärgerte mich nun, dass ich mir keine Zeit für ihn genommen hatte.

War nun nicht mehr zu ändern, ich nahm mir aber fest vor, ihm bei Rock the Race etwas besser zu instruieren, damit er jetzt nicht jede Sturzzone in Oschersleben persönlich prüfen muss ;-) Wie auch immer, die innere Anspannung fiel ziemlich schnell von

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



mir ab. Wir waren vorne vier Leute, die ungefähr gleich schnell waren, damit war klar, dass es mir niemals langweilig werden würde, sehr schön.

Um kurz nach 15 Uhr kam langsam Unruhe in Box 27, das zweite Rennen stand an.. Der Tank wurde mit einem Liter weniger befüllt als beim ersten Mal, das würde mir sicherlich allein eine Sekunde bringen, wenn nicht gar mehr. Noch ein kurzer Blick auf die Kettenspannung, dann brabbelte sich der Dreizylinder für seine nächste Schlacht warm. Günni von Pit Lanes End entließ uns wie immer in die Kreisbahn und das Spiel begann von vorn. Auch diesmal erwischte ich einen guten Start und flog ca. zwei Runden vorweg, bis sich was tat. Christoph und Rainer drückten sich vorbei, ich hängte mich dran. Diverse augenhervortretende Manöver später flog eine Triple quer auf der Bremse an mir vorbei. Sapperlot, was für ein Außerirdischer war das denn? Die Kombi outete den Quermann als Philipp Hafenecker, IDM Pilot von G-LAP und VIP-Starter im Cup. Er wühlte sich in unnachahmlicher Weise an die Spitze. Nun jedoch passierte etwas, was mir immer noch das Grinsen ins Gesicht treibt. Er machte keinen Meter gut. Wir klebten an seinen Remustüten wie Kacke am Handtuch. Ehe er sich versah, hatte sich Christoph wieder vorbeigedrückt und ging in Führung. Auch Rainer, ein Racer alter Schule und mit allen Wassern gewaschen, ließ sich in keinsten Weise beeindrucken. Teilweise zu dritt flogen die Nasen in die Kurven, unglaublich imposant, die Nummer. Ich drehte mir vor Wut kleine Knoten ins Haar, weil ich keine Kamera montiert hatte, um diese Nummer für die Nachwelt festzuhalten. Das stand ab sofort ganz oben auf meiner ToDo-Liste. Nach vier bewusstseinsweiternden Runden, in denen wir zu viert um den Kurs segelten, passierte mir leider ein kleiner Fahrfehler, der eine kleine Lücke riss, die ich auch durch lebensverneinende Bremsmanöver nicht mehr zufahren konnte. Das Niveau, auf dem wir uns mittlerweile bewegten, verzieh dererlei Fehler einfach nicht. Trotzdem hatte ich in den paar Runden soviel Spaß wie schon lange nicht mehr. Diese Triple fuhr sich wie das sprichwörtliche Fahrrad, einfach am Kurvenausgang digital ans Gas, ultraspät auf die Bremse und in bester Ingemar Stenmark Manier durch die Kurven wedeln. Das Leben kann so einfach sein. Im Vergleich zu den dicken Pöten ist bei dieser Triple weniger einfach mehr, in der Tat.

Als ich mich mit meiner dritten Position (Philipp fuhr ja außer Wertung) schon fast abgefunden hatte und eher auf Fritz von hinten lauerte, tauchte knapp zwei Runden vor Schluß Rainer vor mir auf. Er ließ es verdächtig ruhig angehen, ich holte merkbar auf. Keine Ahnung, ob er ein Problem hatte oder sonst was nicht

G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



mehr ok war, war aber auch egal, ich witterte meine Chance und holte noch mal alles aus meinen Schläuchen. Eingangs der letzten Runde drehte er sich um, aber da war es fast zu spät. Ich war dran und überlegte mir die Renntaktik für die letzten Kurven. Sicherlich würde Rainer mit einem Angriff in der letzten Rechts rechnen. Aber das wäre zu einfach. Ich wusste genau, wo ich angreifen würde, nämlich in meiner einzig wahren, so sehr geliebten Vulna ejaculato, kurz Shell Esses genannt. Der Überraschungseffekt war auf meiner Seite, ich saugte mich auf der Gegengerade an, legte volle Konzentration in eine saubere Einfahrt in die Shell Esses, legte um und spannte den Hahn digital. Nun war es nicht mehr an mir, ich hatte alles getan und die Triple musste zeigen, ob sie das Manöver als würdig empfand. Wir schossen knapp unter Warp9 aus der Links und gingen Eingangs der Rechts innen rein. Jetzt sah Rainer mich, konnte aber hier nix mehr machen. Seine einzige Chance war die letzte Rechts. Ich hoffte jedoch, dass er ob meines Fahrmanövers so perplex war, dass er nicht mehr konterte. Zur Sicherheit zog ich trotzdem nach innen, Kampflinie, nicht dass er noch auf die Idee kam, den Checa zu machen. Ich flog mit wehendem Knie durch die langsamste Ecke der Strecke, ging so früh als möglich ans Gas, faltete mich nach alter chinsischer Schwertkunst ca. 34x auf der Triple zusammen und hoffte inständig, dass es bis zur Ziellinie reichen würde. Exakt 4/100tel vor Rainer kreuzte ich selbige. Ich überlegte, wo ich die ganzen Autogrammkarten für dieses Manöver so schnell herbekommen sollte, hehehö ;-) Beim Ernst, es war so dermaßen geil, dass ich beim Schreiben dieser Zeilen schon wieder das Grinsen im Gesicht hab. Ich bete, dass wir im Laufe der Saison noch einige solch spektakuläre Rennen haben und dass wir am Ende der Saison eine phänomenale Abschlussparty bei bester Gesundheit feiern können. Scheiß auf dicke Autos oder fette Karibikurlaube, mir reichen ein paar vernünftige, ebenso verstrahlte Menschen wie ich es bin und ein handliches Mopped, um racen zu können, nicht schön sondern geil und laut! Mehr braucht es nicht zum Glückhsein.

Als sich der Tag dem Ende neigte, die 45 Sachen im Bus verstaut waren und der Wohni angedockt war, war es wieder da das Gefühl von Zufriedenheit, absoluter Zufriedenheit. Das Leben ist manchmal granatenstark. Auf der Rückfahrt kredenzte mir die Kapelle um die toten Hosen eins meiner Lieblingslieder aus den Buslautsprechern. „...Du und ich, wir sind auserwählt, steh auf und komm mit...“

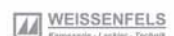
G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren



G-LAB Racing
Kesselheimer Weg 59-61
56070 Koblenz

Tel. +49 (261) 988 84 54
Fax. +49 (261) 988 84 56

team@g-lab-racing.com
www.g-lab-racing.com



Sponsoren

