



## Erstes Rennen, erster Sieg

Endlich fing auch für mich die Saison 2016 an. Ostern ging es für drei Tage nach Mugello. Wir waren zwar zwei Wochen vorher zum ersten Rollout auf dem Anneau du Rhin gewesen, aber dort war es zu kalt, um außer ein paar Funktionstests was Ernsthaftes zu machen.

So kamen wir also bei strahlendem Sonnenschein und 16 Grad mit unserem Fahrwerksmann Danger Dave von DS Suspension auf der Strecke an. Die Box war mehr als gut belegt und die Landessprache für die nächsten drei Tage war bayrisch. Zum Glück beherrscht unser Dave die nonverbale Kommunikation bestehend aus Kopfnicken oder Kopfschütteln.

Der erste Testtag begann kalt und ich fuhr vorsichtig die ersten beiden Turns, da wir keine Erfahrung mit den Pirelli Reifen, die ich dieses Jahr fahre, und dem Fahrwerk hatten. Mit mir unterwegs waren Marc Zellhöfer aus dem R6 Cup und ein 14 jähriger Franzose, ebenfalls auf einer R6. Wir fuhren in etwa die gleichen Rundenzeiten, aber wurden wegen des starken Windes nur nach und nach schneller. Meine Daytona lief sehr gut, die Abstimmung des Motors, die Karsten und Ole Bartschat vom Bike Shop Lüchow gemacht hatten, war super. Ich habe das Gefühl, als wenn diese Daytona noch besser läuft als die letztjährige. Und auch der Bazzaz Schaltautomat, den wir diese Saison benutzen, schaltet weicher als der Original Quickshifter. Trotzdem kam ich nicht auf meine Vorjahreszeiten, war aber auch nicht langsamer als meine Mitstreiter.

Der zweite Tag begann wieder mit niedrigen Temperaturen, aber im Laufe des Vormittags wurde es immer wärmer und die Rundenzeiten kamen endlich auf ein anständiges Niveau. Auch der Umbau der Gabel, den Dave in der Mittagspause vornahm, zeigte Wirkung: Bis kurz vor Qualifyingschluß führte ich die Zeitenliste an, aber Marc Zellhöfer holte sich im letzten Moment die Pole.

Am nächsten Morgen fuhr ich nur ein paar Runden meinen neuen Hinterreifen an und wartete dann auf den Start zum Rennen. Es wurde fliegend gestartet und bereits nach kurzer Zeit fuhren wir in einer Vierergruppe an der Spitze. Die Positionen wechselten dauernd und auf der langen Geraden kam es zu tollen Windschattenduellen. Gegen Ende des Rennens kämpfte ich mit dem kleinen Franzosen, der seinen Gewichtsvorteil beim Beschleunigen und auf der Bremse gnadenlos ausnutzte, aber ich konnte ihn dann

abschütteln und gewann das Rennen mit zwei Sekunden Vorsprung und einer neuen Bestzeit von 2:00,4. Damit war ich vier Sekunden schneller als im Vorjahr.

Parallel zu den Tests mit der Maschine konnte ich auch das erste Mal meinen neuen Helm, einen HJC RPHA 11, ausprobieren. Was mir sehr gefällt an diesem Helm ist das deutlich verbesserte Belüftungssystem, das dafür gesorgt hat, dass ich viel weniger hinter dem Visier geschwitzt habe. Und auch das vergrößerte Sichtfeld war sehr angenehm. Gerade in Mugello mit der langen Geraden musste ich mich hinter der Verkleidungsscheibe sehr klein machen und mit dem Kopf bis auf den Tank herunter, um auf maximale Geschwindigkeit zu kommen. Trotzdem konnte ich meine Gegner und die Strecke einwandfrei sehen. Vielen Dank dafür an HJC!

Wir haben an den drei Tagen eine Menge Daten gesammelt und den einen oder anderen Fehler ausmerzen könne, so dass ich mich auf das erste Rennen der DRC in Oschersleben freue und hoffe, dort ebenfalls meine bisherigen Zeiten verbessern zu können.



## Erster Ausblick auf 2016

Nun steht es fest: Ich werde meinen Titel in der Triumph Challenge verteidigen. Im Hinblick auf meine Schulausbildung und die damit verbundene zeitliche Belastung musste ich einige interessante Angebote ablehnen. Auch wenn ich gerne internationale Rennen gefahren wäre, muss ich realistisch bleiben und akzeptieren, dass es für eine Motorsportkarriere bei mir zu spät ist. Trotzdem freue ich mich auf die kommende Saison und auf spannende Rennen.

Das Meistermotorrad des letzten Jahres ist verkauft, aber eine fast neue Daytona ist gerade im Aufbau. Wie bei meiner letzten Maschine kommt wieder ein Bazzaz System aus den bewährten Händen von Karsten und Ole Bartschat zum Einsatz und auch wie im letzten Jahr legen wir großen Wert auf Standfestigkeit und Fahrbarkeit, eine hohe Spitzenleistung ist uns nicht ganz so wichtig. Ich bin überzeugt, dass die Bartschats das wieder genauso toll hinkriegen wie letztes Mal und ich ein problemloses Motorrad über die ganze Saison habe.

Da die Maschine keine „R“ ist, sondern nur ein Kassengestell ohne Öhlins und Brembo, bin ich gespannt, ob Danger Dave von DS Suspension uns ein gutes Setup erstellen kann und ich bei den ersten Tests Ende März schon schnell sein werde.

Bis dahin halte ich mich mit Handball, Moto Cross und etwas Supermoto fit.