



FIGHTERS-RACING-TEAM:

MAD DOGS

Fighters goes Rundstrecke

Modifikationen

„Jetzt geht's rund...“ sprach die Mücke und flog in den Ventilator - und wir stürzen uns vorsätzlich in ein Rundstrecken-Abenteuer, Bangemachen gilt ja schließlich nicht. Leider ist die Vorbereitungszeit mal wieder ziemlich knapp...

Zwei Monate Countdown

Okay, dabei sein ist zwar alles - aber „...wenn schon, dann auch bitte schön schnell!“. So lautet jedenfalls die Team-interne Parole, ausgegeben von Chef-Mechaniker Daniel Rauh (www.mad-dogs24.com). Na ja, zumindest Daniel kann sich schon mal danach richten, denn der Countdown läuft bereits unaufhaltsam und der Zero-Zeitpunkt liegt bedenklich nahe: Vom 10. bis 13. August findet in Oschersleben die 9. German

Speedweek statt, in deren Rahmen das unheimliche 24 Stunden-Rennen stattfindet, an dem wir teilnehmen wollen. Öhm, tja - und die vorgesehene Hardware ist von so was wie „Renntauglichkeit“ noch ziemlich weit entfernt: Zur Zeit werden zwei Yamaha R1 (Jahrgang 2005) für den Start in der Superproduction-Klasse präpariert. Superproduction? Jawoll: Hier gelten die gleichen Hubraum-Beschränkungen wie in der Stocksport-Klasse, ebenso das gleiche Gewichtslimit (Homologationsgewicht minus elf Kilo). Erlaubt sind jedoch Schnellverschlüsse für Vorder- und Hinterradwechsel, Modifikationen an Gabel, Bremsen, Fahrwerk und die Verwendung anderer Räder. Am Motor darf übrigens gar nichts manipuliert werden.

Nix Garten: „Nur die Harten kommen durch“ heißt der offizielle Speedweek-Slogan, ganz nebenbei wird aber auch noch eine gesunde Portion fachkundigen Wahnsinns benötigt. Und Ausdauer. Denn spätestens nach 24 Stunden Raseri im Kreis ist die Spreu definitiv vom Weizen getrennt. Das kann allerdings auch schon in der ersten Runde passieren. Egal, wir wollen es wissen und bereiten unser R1-Duo gewissenhaft für's Date in Oschersleben vor - schließlich soll's ja nicht an der Technik scheitern. Beide Geräte wurden zunächst komplett zerlegt, um verschiedene Baugruppen für den Einsatz auf der Piste

aufzubereiten. Erster und wichtigster Schritt: Die Serien-Gabeln gingen per Eilpost raus, und zwar an die Öhlins-Spezialisten im Hause Zupin. Dort baute man das komplette Innenleben mittels Öhlins-Komponenten um (Stufe 4-Umbau mit komplett neuem Dämpfer-System). Aber das wäre ja nur das halbe Fahrwerk, ebenfalls von Zupin kamen dann noch passende Mono-Federbeine dazu, außerdem steuerten die Öhlins-Experten ihre bewährten Lenkungsämpfer

außerdem über Schnellverschlüsse à la Backenfutter an den Standrohr-aufnahmen verfügen. Das war aber noch nicht alles, denn auch die multiverstellbaren Fußrasten und das sehr appetitliche Kettenspanner-pärchen mit Aufbock-Dorne stammen aus dem Hause Gilles.

Laaahang!

Soweit das amtliche Tuning-Repertoire zur Rundstrecken-Präparation. Aber da fehlen ja noch ein paar Kleinigkeiten, schließlich soll's ja zum 24-stündigen Langstrecken-Einsatz gehen - die Betonung liegt auf lang! Genau dafür sollten dann

Daniel entschied sich vorsichtshalber zur Montage eines Kit-Kühlers - womit das kostbare Aggregat aber bestmögliche Chancen haben dürfte, die „Nummer von O.“ (24 Stunden volle Kanne im Motopark) auch wirklich zu überleben. Dummerweise kann es trotzdem sein, daß einer aus dem erlauchten Kreis der Piloten (siehe Extra-Kästen) unabsichtlich mit dem Hintern im Kies landet. Denn so was kann immer passieren, völlig wurst, ob fehlgeschlagener Optimismus, „Feindeinwirkung“ oder äußere Umstände Schuld sind: Das ist das klassische Endurance-Risiko. Um das halbwegs in den Griff zu kriegen, sollte auch adäquater Ersatz für Sturzteile am Start sein - anders geht das echt nicht. Die Sturzteil-Stiftung verfügt dann auch über vier (!) Verkleidungssät-



bei. In der Zwischenzeit kümmerte sich Manni der „Holzwurm“ um die Schwinge, beziehungsweise um modifizierende Eingriffe an Bremsenhalterung, Ankerplatte und Distanzhülsen - damit später beim eiligen Räderwechsel auch alles da bleibt, wo's hingehört. Dann ging's mit speziellen Zutaten für die Motor-Peripherie weiter, alles Zutaten von Micron: Längere Trichter für die Airbox (für gesuperten Drehmomentverlauf), Hydratech-Krümmen (ebenso) plus besonders leichter Titan-Dämpfer und natürlich ein Power Commander (...) - all' dies kam nicht nur vom rennsportfreundlichen Fachmann aus Fürth, sondern wurde dann auch auf dem hauseigenen Prüfstand passend abgestimmt. Andere Baustelle, ab in die Alu-Abteilung. Gilles Tooling steuerte unter anderem was ganz Feines fürs Lenken und dessen Geometrie bei: Vario Bar-Lenkerstummel und Gabelbrücken mit verstellbarem Offset, die

aber auch noch einige Spezialitäten geregelt sein. Glückliche Fügung: Die Langenscheid GmbH sprang als Importeur namenhafter Verschleißteile ein und lieferte vier Satz DID-Ketten samt Sunstar-Kettenräder sowie 15 Satz SBS-Bremsbeläge: Jawoll, Enduranceschlachten sind Materialschlachten. Zwischendurch kristallisierte sich heraus, daß es Probleme mit der Kühlung des Leistungsträgers geben könnte, der Serien-Kreislauf des Motors wäre bei einer 24 Stunden-Geschichte auf Leistungssport-Niveau vielleicht doch ein wenig überfordert. Hmm. Risiko? Nö: Chef-Mad Dog

ze von Dreier Racing, der gleichen Anzahl MRA-Scheiben im Bubble Top-Design (Laaangstrecke!) und all' das schön kriegslackiert by KSK Autolackierung - alles im Lack, sozusagen. Oder alles Carbonara: Auf die Goodies von Inge Carbon wollten die Mad Dogs nicht verzichten, Rahmenschoner (...) und Motordekel aus dem extrem widerstandsfähigen wie federleichten Material wurden ebenfalls verbaut. Tanken ist natürlich auch ein wichtiges

Extrem leicht: Noch eine Woche bis zum ersten Probelauf





Thema, das innerhalb der 24-stündigen Distanz so selten wie nötig und so schnell wie möglich erledigt werden sollte: Das R1-Spritzfaß wurde auf 24 Liter Fassungsvermögen umgebaut und mit einer Schnelltank-Vorrichtung aufgerüstet - Volltanken in vier Sekunden ist echt super. Thema Manpower: Das Mad Dog-Team wird maßgeblich vom TSV Völpke unterstützt, denn die Sache mit der Infrastruktur und dem Boxen-Equipment (Werkzeuge und andere Kleinigkeiten) will ja schließlich auch gebogen sein. Und last but not least muß ja auch noch der Technikalien-Nachschub stimmen, das MGM Racing Performance Team um Chef Michael Galinski steht für uns nicht nur beratend sondern auch mit einem gut gefüllten Ersatzteillager zur Verfügung.

Probelauf?

Der erste Rollout findet leider nach Redaktionsschluß statt, nämlich am 15. und 16. Juli in Oschersleben. Und zwar beim dreistündigen German Endurance Cup. Aufgrund des Zeitmangels treten wir dort mit beiden Maschinen an - so läßt sich eine brauchbare Fahrwerksabstimmung schneller realisieren, außerdem sind unsere Set Up-Spezialisten vor Ort, Zupin wird's schon richten. Da dort ein vierter Fahrer dabei sein muß, haben wir Rene Knöfler engagiert, der bei der Speedweek 2004 für das OBI Bike-Promotion Team unterwegs war. Man darf gespannt sein, was geht - wir bleiben am Ball...

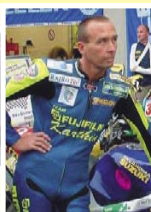
DIE FAHRER



Toni Heiler

Sozusagen der Oldschool-Haudegen vor dem Herrn:

- erstes (Berg-)Rennen anno '81 in Stadtsteinach
- OMK-Bergpokalsieger 1982
- ab '83 in der Superbike-Klasse (u.a. gegen Peter Rubatto, Ernst Gschwender, Udo Stüsser, Andreas Hofmann, Mario Rubatto...)
- Wechsel ins Yamaha Emonts Racing Team
- ab '84 Endurance-Rennen, erster Einsatz beim 8 Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Ein Jahr später: 13. Platz bei den 24h von Spa, 6. Platz bei den 8h Nürburgring (jeweils mit Peter Häfner)
- 1991: Deutscher Superbike-Vizemeister



Claus Ehrenberger

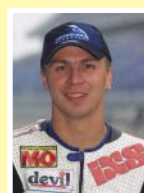
Tja, wer kennt den nicht:

- 1991: Pokalsieger Serie
- 1993: Deutscher Vizemeister Serie
- 1994: Deutscher Meister Serie
- 1996: Deutscher Vizemeister Supersport 750
- 1998: Deutscher Meister Supersport 750
- 2000: Deutscher Meister IDM-Superstock
- 2001: Deutscher Meister IDM-Superstock
- 2002: 4. IDM-Superstock
- 2003: 9. IDM-Superbike
- 2004: Rundstreckenpokalsieger Superstock
- 2005: Vizemeister Rundstreckenpokal Open

Peter Hecker

Der jüngste im Team hat auch einiges auf den Kerbholz:

- 1998 Seriensport Pokal-Sieger
- 1999 Rundstrecken Pokal-Sieger, 4. Platz in der SoT-Klasse
- 2001 Deutscher Langstrecken-Meister, seit dem in der IDM unterwegs



ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY
www.oehlins.de

ZUPIN
Moto-Sport
www.zupin.de

Arai
HELMET
www.araideutschland.com

Moto-Master
Brake Parts
www.wieres.de

SUNSTR
Japanese Sprocket Technology

SBS
SCANDINAVIAN BRAKE SYSTEMS

MICRON
www.micronsystems.de

hagen
www.hagenmotorsport.de

FIGHTERS
www.fighters-magazin.de

KSK Tel.: 02845/29 11 20
Autolackierung

D.I.D.

MRA
MOTORCYCLE WINDSHIELDS

mad-dogs24.com
Racing-Team

M
W

GILLES TOOLING
www.gillestooling.com

TSV - Völpke
MOTORSPORT

Nani
VERLADETECHNIK

INGE CARBON
www.inge-carbon.de