

die Rennstrecke *und mehr*



Ausgabe 1/2016 – kostenlos

Neue Ära bei der Dutch TT

weitere Themen:

Mofa-Rennen

Lady Fitness



TYREXPERT
REIFEN + AUTOSERVICE

METZELER
SHARING INDEPENDENCE



Neue Zeitrechnung bei der



Der wichtigste Feiertag in den Niederlanden ist der Königinnentag. Das ist der Geburtstag der Königin (der einstigen), der 30. April. Schulen und Geschäfte bleiben zu, die Kneipen hingegen geöffnet - insbesondere an der Route durch das Herz Amsterdams, die das Königspaar mit seinem Rolls entlangflaniert. Bis zu 750.000 Feiertagsgäste, mit einer deutlichen Dominanz von Orange, freuen sich dann an Fähnchen und Genever (und kriegen vom Königspaar gar nichts mit).

Der dritt wichtigste Feiertag ist Ende April aber schon Geschichte: Wenn die Superbike-WM nach Assen kommt, und das tut sie inzwischen seit 20 Jahren, kommt sie traditionell im April. Dann sind die meisten niederländischen Sportmotorräder schon angemeldet und der Motorradparkplatz sieht ganz so aus, als gäbe es in den Niederlanden mehr Sportbikes als Kurven. Der Motorradparkplatz des TT-Circuit-Gelände ist so zugeparkt wie das Paddock selbst.

Und die Fans feiern ihre Helden und deren Action nicht weniger als den Geburtstag der Königin. (und mehr als die aktuelle National-Elf).

Der zweitwichtigste Feiertag aber ist ganz unumstritten, (und eher wird dieser dem Königinnentag den Rang ablaufen als die Superbike-WM ihm den zweiten), der Große Preis der Niederlande. Der ist ja schon eine ganz tolle Sache, aber nur das Epizentrum der Dutch TT, in der das TT-Gelände den Stadtkern von Assen sozusagen eingemeindet. Und die Assener sträuben sich nicht, im Gegenteil: sie sind mit der Strecke großgeworden, und die ganz Alten wissen noch, wie die Motorradrennfahrer (Autorenfahrer haben traditionell in Assen nur halb so viel zu melden), auf unbefestigten Straßen zwischen Windmühlen umherkurvten

1924 erließ die Regierung der Niederlande ein Gesetz, das Wettbewerbe für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf öffentlichen Straßen erlaubte, und die Assener ließen sich nicht lange bitten: 1925 hatten sie bereits ihren Kurs abgesteckt, und der war nichts für Weicheier. Er verband drei Ortschaften (die östlichste war Assen) miteinander, und

Dutch TT

Ab 2016 ist Sonntag der Renntag.
Die Party steigert aber immer noch ab Donnerstag



angesichts der damaligen Bevölkerungsdichte war es von Dorf zu Dorf schon ein weiter Weg: Eine Runde kam so auf 27,53 Kilometer, und Mijnher Wuring gewann mit seiner Zwofuffziger und einem Schnitt von 67,3 km/h vor 10.000 begeisterten Zuschauern.

Ob die Rennfahrer schon mit Streik drohten oder ein Bürgermeister sich ums Schutzgeld drücken wollte, ist nicht überliefert. Jedenfalls sollte es diese lange Distanz nie wieder geben, ab 1926 mussten 16,54 Kilometer reichen. Aber ein Kindergeburtstag war das nicht. Die Strecke war wirklich schmal, und wenn sie befestigt war, dann normalerweise mit Ziegelsteinen. Und sie führte über Brücken, bei denen Einsturzgefahr bestand, wenn man zu zweit drüberfuhr.

Das erste Jahr war eher ein Reifall, aber schon 1927 wussten die Assener wieder, was sie an ihrem Rennen hatten und stellten mit 15.000 Besuchern einen neuen Rekord auf. Von nun ging's bergauf. Der internationale Verband gab seinen Segen, was auch ausländischen Fahrern die Möglichkeit gab, hier zu starten, und 1936 bekam Assen schriftlich, den Namen TT als einziges Rennen außerhalb



der Isle of Man verwenden zu dürfen. Die Dutch TT war geboren, um bald darauf kriegsbedingt zu pausieren.

Schon 1949 durfte wieder gerannt werden, und das war gut so, denn als die FIM 1949 die Motorrad-WM ins Leben rief, war Assen gleich zur Stelle. Und seither ist die Dutch TT ein Lauf zur Motorrad-WM.

Schon zu diesem Zeitpunkt war es Tradition, dass das Rennen am Samstag stattfindet. Das war immer so, basta, sei es nun, weil der Pastor seine Schäfchen am Sonntag versammeln oder die Bauernschaft, die rundum die Zeit- und Parkplätze vermietete, Sonntags frei haben wollte. Aber Bauern und Pastöre haben ja nicht mehr so viel zu sagen. Die Dorna dafür um so mehr, und deswegen durfte sie auch beim GP 2015 verkünden: Ab 2016 ist die Dutch TT ein MotoGP-Weekend wie alle anderen, von Freitags bis Sonntags.

Das gab ganz schön Schmerzenschreie im Publikum und in der Presse. Der harte Kern (und in Assen ist das fast das gesamte Publikum) konnte es sich einfach nicht vorstellen, dass der Bär jetzt am Sonntag toben sollte. Wie jetzt? Jim Redmann (1964) und Mike Hailwood (1967) gewannen hier jeweils drei WM-Rennen an einem Samstag, Barry Sheene und Ago fuhren hier an einem Samstag im Jahr 1975 exakt nebeneinander über die Ziellinie - so eng wie noch nie zwei Kontrahenten zuvor und seither nie wieder. Angel Nieto holte seine 15 GP-Siege in Assen aus-



Termine Assen 2016

- | | |
|---------------|---------------------------------|
| 15.-17. April | Superbike WM |
| 25./26. Mai | Spring Perfections by Art Motor |
| 24.-26. Juni | Dutch TT |
| 11./12. Juli | Summer Perfections by Art Motor |





schließlich an Samstagen, ebenso wie Ago seinen 14 und Rossi seine 8.

Und jetzt Sonntag? Kann man das denn mit einer Strecke machen, auf der als einziger weltweit Jahr für Jahr Läufe zur Motorrad-WM ausgetragen wurden (Samstags natürlich)? Die Assener hatten nicht die Wahl. Das war der Strohalm, den die Dorna ihnen hinwarf, damit mehr Zuschauergelder in die Kassen fließen und die TV-Sender leichter ihre Werbung verkaufen können. Anderenfalls würde sich schon ein Scheich finden, der noch eine Strecke in die Wüste bauen und die Dorna bezahlen würde. Man kennt das ja, insbesondere vom Dorna-Vorbild Big Bernie.

Einen alten Baum versetzt man nicht so ohne weiteres, und dieser Baum ist nicht nur ganz schön alt, sondern auch weit verzweigt. Zur Dutch TT ist die ganze City tagsüber eine Kirmes und nachts ein Rockkonzert. Da dreht sich ein 30 Meter hohes Riesenrad, Grachten werden überbrückt und Pfannkuchenschiffe ausgelagert, damit es Platz für alle gibt. 60.000 sind es heuer, die Assen by Night erleben, 90.000 wünscht sich der Veranstalter, bei 100.000, so die Polizei, wird's kritisch. Dafür findet die öffentliche Hand es kritisch, jedes Jahr eine Viertelmillion zuzuschießen. Und klar doch, dass sich auch die Dorna über 30.000 Besucher mehr freut.

Die Strecke kanns vertragen. Das Gelände ist riesengroß, fast eine Stadt für sich. Und sie hat es verdient, ebenso wie der TT Circuit selbst. Seit 1955 wird hier unermüdlich gebaut, verbessert, erneuert. Allein in den letzten zehn

Jahren gab es neue Tribünen, einen neuen Tower, ein neues Pressezentrum und eine veränderte Streckenführung. Ganz nebenbei entstand noch nebenan die TT Hall, zu deren Ausmaßen nur soviel gesagt sei: Darin finden unter anderem Tractor Pulling-Wettbewerbe statt. Und zu all dem führt seit dem letzten Jahr eine eigene Autobahnausfahrt.

Nicht mehr so lange hin, dann blicken TT Circuit und Dutch TT auf eine hundertjährige Erfolgsgeschichte zurück, und beide wurden nie müde, sich immer wieder zu verbessern und neu zu erfinden. Da muss es nichts Schlechtes sein, wenn die Rennen auf einen Sonntag wandern – wie alle anderen GP-Rennen auch. Dem Königinnendag wird das nicht den Rang ablaufen, aber den Fortbestand sichern. Zumal die Party weiterhin am Donnerstag beginnt.

Text: Wolf Töns

Fotos: Jörg Klöppner, TT Circuit Assen



Fish and Chicks

Wie Sascha Schoder beim Fishtown-Race mächtig aufgeigte

Alles fing an, als wir uns auf Deutschlands Messen den Mund fusselig redeten, um Wiedereinsteiger für unser geliebtes Kringeltreiben zu engagieren und leistungsbesessene 1000er Piloten auf die kleinen Japanerinnen zu locken. Das war nicht leicht, und es machte Durst. Und so saßen wir an einem der Messeabende zusammen, und wie das mit der Hopfenkalttschale so geht, kommen die tollsten Ideen raus. Und die des Abends war, den dicken Gro-

ßen mit den kleinen Suzukis um die Ohren zu fahren: links, rechts, außen, innen, auf der Bremse und auf den Curbs.

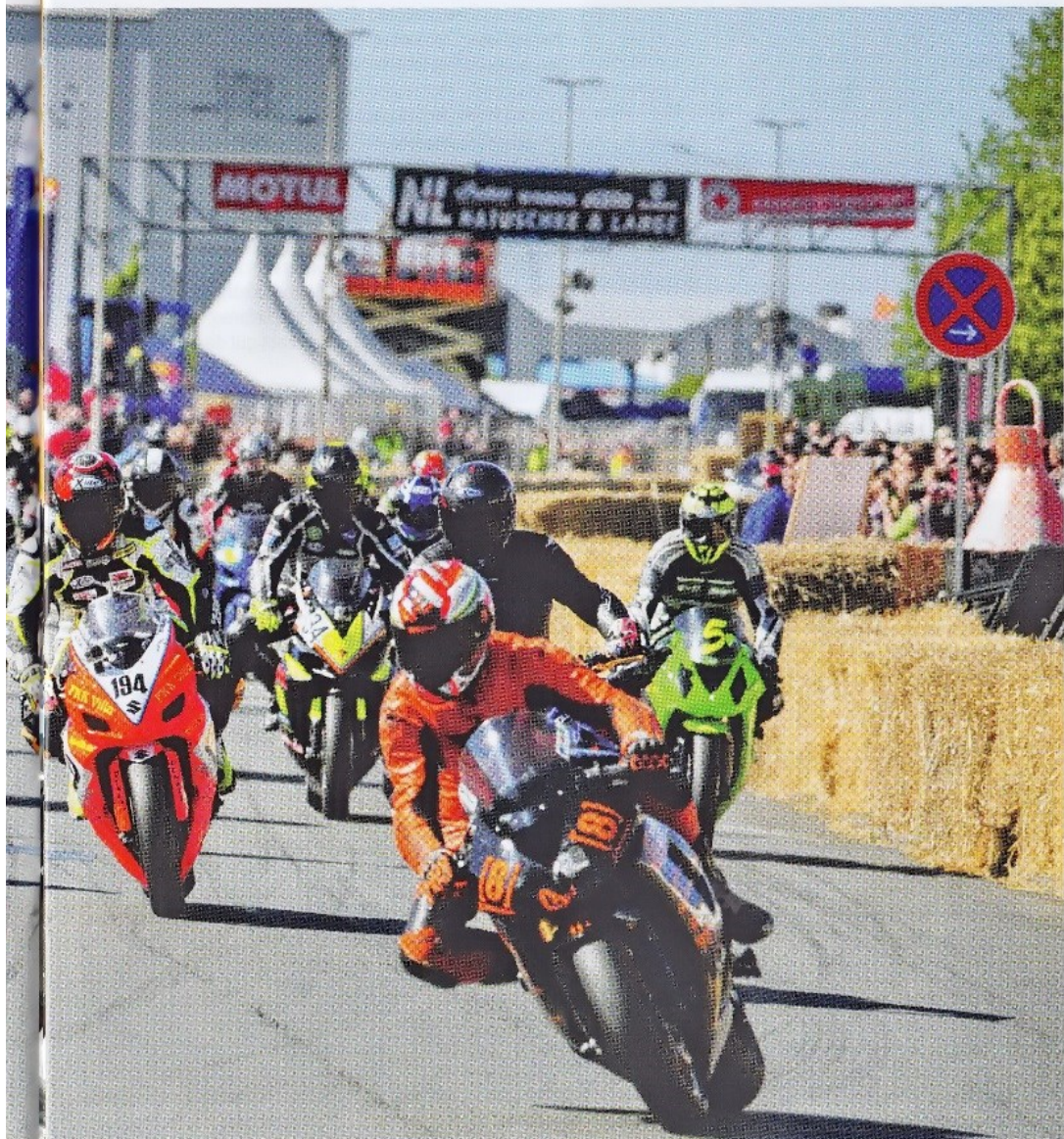
Ich habe das bis heute nicht vergessen. Die Messe war in Leipzig, und die Bar auch, und irgendwann war allen sonnenklar: Wir treten mit der Gladius beim Fischereihafen rennen an - natürlich so, wie sie auch im Cup gefahren wird. Nirgendwo sonst in Deutschland trifft man ein solches



Publikum, deutlich über 20.000 sollten sich um Pfingsten wundern, wenn Luigi mit Prototypen, Einzylindern und anderen Minitwins in den Ring steigt. Ans Siegen war nicht zu denken, wir wollten doch nur Spielen, Wheelen, Querfahren und Werben. Mit 200 kg, Originalmotor und Originalübersetzung, nur feinen Cupteilen von LSL, Zupin, Motul und X-Lite.

Nach Testfahrten bei Hafenerger und Dannhoff und einem kurzen Trip nach Amsterdam stand unser Corso mit drei Bussen und zwei Caravanen voll motiviert, aber völlig ungeliebt ,mitten im Tagesbetrieb des Fischereihafens. Da

geht es auch ohne Rennen gewaltig ab, und dementsprechend wollte uns auch keiner die gefühlten 200 qm, die wir brauchten, gewähren - und Fahrerlager 1 war uns einfach so weit vom Schuss. Dann aber fiel uns Simon Lohman ein. Der hatte mit seinem Geschiebe letztes Jahr vor dem „Kühlhouse“ Club gestanden - und war begeistert. Wir also zum Kühlhaus, aber Donnerstagnachmittag ist nicht wirklich Zeit für Clubber, und entsprechend geschlossen war das House. Kurz gegen den Kopf geschlagen, Denkkapparat erneut formatiert und hochgefahren, Telefonnummer an der Tür des Kühlhouse gewählt und direkt ne freundliche Stimme am Handy. "Bleibt kurz da, ich bin in der Nähe!"



Und das war auch so. Ein schwarzer X5 fuhr vor, drei dunkel dreinschauende Gestalten drin. Einer stieg aus, reichte mir freundlich die Hand und stellte sich als Bilal, Chef vom Kühlhouse, vor. Wir schnackten kurz, ermittelten den etwaigen Platzbedarf und stellten fest, dass da noch drölf Autos standen, wo wir gerne stünden. Kein Problem, Bilal erzählte mir erst von seinem Motorradbegeisterten Sohn Tarick, und fragte dann für uns seinen Nachbarn, Torsten Grimm, Inhaber einer riesigen Fahrzeugaufbereitung. Der kam nach kurzer Bedenkzeit direkt mit seinen Mitarbeitern und ließ in Windeseile alle Autos und sogar ein Wohnmobil verschwinden...Houdini? David Copperfield? Nein, einfach nur ein motorsportbegeisterter Chef mit nem quietschgrünen R8 vor der Haustür. Racing makes the world go round!

Die nächsten beiden Tage waren pure Party, es wurde kurzerhand hier und da mal ein leckeres Getränk zusammen verköstigt und ein netter Plausch gehalten. Hilde (meine 750er Cup-Gixxer) und Luigi (mein 650er Gladius Cup-Ross) standen voller Erwartung da und scharften mit den klebrigen Gummihufen. Die technische Abnahme hatten sie schon durch, nachdem Christoffer und Chris per Obi und Freestyleflexerei eine wunderschöne Kettenfinne gebaut hatten, die sicher bald ins Racefoxx-Sortiment aufgenommen wird. Der Herrgott hatte mit den beiden ein Einsehen und ließ die 20 Daumen dran. Bierwette gegen Steven verloren – zum Glück!

Auch mein inzwischen selbst zum Rennfahrer aufgestiegener Schrauber leistete das ganze Wochenende wieder mal absolut perfekte Arbeit: Immer wenn ich mit den Bikes kam, wurde akribisch geschraubt, kontrolliert, ausgelitert,

Reifendruck gecheckt und und und. Rennsport ist Team-sport. Und wenn Du auch nur ein bisschen Erfolg haben willst, brauchst Du wirklich ein Spitzenteam im Rücken - und das hatte ich mal wieder. Alles flutschte wie von selbst, ich hab mich nur angezogen, draufgesetzt, Feuer gemacht. Geill!

Leider war auch der Samstag viel zu schnell vorbei - so viele Mitglieder aus der Racingfamilie trifft man in geballter Form eben nur hier, Pfingsten ist Fish State of the Art !!! Franky und Melly, die GTR-Racingbande rund um die Günthers, Sven und Steffi, Kalle der Grieche, Sanchez, Foti, Jörgi, Franny alle waren gekommen, um richtig Kapelle zu machen! Überall liefen Grills und egal, wo man hinkam, freundliche Gesichter, Kaltgetränke und Musik. Es sind eben doch die einfachen Sachen im Leben.

Alle anderen hatten geliefert, jetzt musste ich. Druck hatte ich zwar keinen, aber dafür war der ziemlich hoch... „Dritter Aufruf Klasse 7, Quali 1“ kam’s über die Lautsprecher, und „Erste Reihe!“, scheinbar Stevens neuer Lieblingsauftrag, erging mal wieder an mich. Ich schüttelte den Kopf. Im Training hatte ich ja gesehen, mit wem ich es zu tun bekomme, machte den ersten Gang rein und rollte los. Diese SV da vorn, schwarz und unglaublich schnell, wieso komm ich da nicht ran...grrrr. Gordon sein Name, hart sein Fahrstil, früh am Gas der Knabe...schiebt gut das Ding...auf der Bremse knack ich den...

So ungefähr ging es ab unter meiner schönen neuen X-802rr Replika-Mütze. Ich komm ich die Box, alle feiern, ich wunder mich. P2!?!? Was, wie geil ist das denn. Keine Zeit



Ohne ein starkes Team geht nix, mit zwei Bikes doppelt so viel: Sascha Schoder Hilde (GSX-R 750) und Luigi (Gladius).

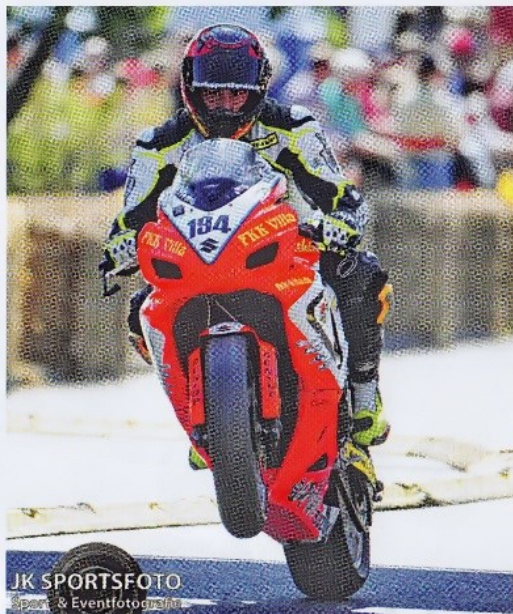
zum Feiern. Rauf auf die Hilde. Direkt ein gutes Gefühl fürs Bike, leider steht die Front die ganze Zeit in der Luft. Die Zuschauer freut's, mich nervt's -ausnahmsweise, weil Du in Fishtown immer genau treffen musst - und dazu ist ein Vorderrad am Boden manchmal echt hilfreich. ..Ohne auf die Zeiten zu gucken wieder ins Paddock, Verkleidung runter, Front auch (um fette 6mm), Kleid wieder dran. Zweites Quali. Ich versuche, als erster rauszukommen, aber Danger auf der KTM und Gordon mit der knurrigen SV hatten denselben Plan und zündeten ebenfalls direkt. Aber immerhin: 4 freie Runden. Mit dem neuen Hinterradreifen gab ich alles. Ergebnis: eine 37er Runde, so schnell war ich im Vorjahr mit der GSXR im Rennen. Nachdem ich mir den Weg durch die zusprechend nickenden Menschenmassen gebahnt hatte, stand ich vor ausnahmslos glücklichen Menschen. Gladius auf Pole! Das hätten wir uns Monate zuvor an einem lustigen Abend nicht mal zu träumen gewagt. Marcel Kellenberger und Danger Frank komplettierten mit 38er Zeiten Reihe 1, Gordons SV sollte ich direkt im Nacken haben und behalten...

Quali 2 mit Hilde: Sollten sich die Änderungen am Setup als erfolgreich erweisen oder hatten wir mit Zitronen gehandelt? Zum Glück war alles OK, direkt an die ganz schnellen Jungs geklebt und dem alten Sportmaxx eine 35 aus dem Ärmel geleiert, P 10 das Ergebnis, Zufriedenheit die Folge!

Ein wunderschöner Tag bei strahlendem Sonnenschein neigte sich dem Ende entgegen. Aber als ich am nächsten Morgen voll motiviert mit Kaffee in der Hand die Tür öffnete, ist der Kaffee schlagartig kalt: Nasse Strecke, grauer Himmel. Betretene Miene beim schon wieder wirbelnden Steven und mir. Die geliebten Slicks wurden vorsorglich gegen Regenreifen getauscht, das getönte musste einem klaren Visier weichen, und das Lächeln war uns allen vergangen. Zum Glück hatte ich zwei Stunden in Zandvoorts Nordseeschneise mit Steven im Regen trainiert und das Vertrauen im kühlen Nass zurück gewonnen.

„Rock das Ding!“ lautete der Auftrag, den mir die inzwischen zahlreich eingetroffenen Freunde und Bekannten auf dem Weg ins Grid mitgaben. Die hatten wohl schon das Podium vor Augen... Bloss kein Druck, aber Stoppie musste sein, sehr zum Gefallen von Sandbahnlegende und Streckensprecher Egon Müller. Ampel aus, Start an, erste Kurve, erster Fahrer ohne Streit. Unerwartet schnell konnte ich mich freifahren, und profitierte davon, das Gordon relativ lang kämpfen musste, um an Kellenberger auf dem 95PS starken Prototyp vorbeizukommen. Frank auf dem bärgig schiebenden Eintopf kassierte er noch, ich aber konnte mit etwas Vorsprung als erster über die Linie fahren. Ein Traum wurde in diesem Moment Realität: Ich hatte ein Rennen im legendären Fishtown gewonnen - und das auch noch eher als erwartet. I

So aus dem Häuschen war ich, dass ich nicht einmal die Fahne sah und noch eine komplette Runde hart am Gas



JK SPORTSFOTO
Sport- & Eventfotografie

Ein bisschen wie Ballowh Bridge...

blieb. Statt der geplanten Wheelie-Show ging's also gleich ab in den Parc Fermé, wo alle Party machten, als wären wir soeben Weltmeister geworden. Auf dem Podest beglückwünschten wir uns herzlich und feierten zusammen ein tolles Rennen!

Mit Hilde erwische ich wie fast immer einen super Start, hielt mich aus dem Gerangel raus und fuhr meinen Stiefel. Hier und da lagen Bikes auf der Straße, doch die Fahrer standen, alles gut also. Leider hatte ich bereits im Training gemerkt, dass ich einen fiesen Leistungsaussetzer zwischen 6 und 7 hatte. Auf dem Prüfstand hatten wir das zwar gesehen, aber gedacht, dass man da nur einmal drinsteckt, bei der Fahrt aus der Boxengasse nämlich. Auf dem engen Fischkurs allerdings spuckte Hilde an zwei Stellen, und das kostete eben zweimal Zeit. Ansonsten war die von



Kam, sah und siegte – gänzlich unverhofft – Sascha Schoder.



Stecher Motorradtechnik vorbereitete 750er K6 jedoch aufgrund der extrem kurzen Übersetzung mit 13/46 überall sehr gut dabei. Die Wheeleneigung hielt sich in Grenzen und ich kam auf einem super 5. Platz stolz ins Ziel.

Zweites Rennen Klasse 7! Zehn Runden standen an und ich konnte erneut den Start für mich entscheiden, bog als erster ab und hatte Frank auf der KTM 796 im Nacken. Ich hörte immer genau wo er aufzog und drehte mich einige Male um. „Ich krieg Dich“ stand in fetten Lettern auf seiner Stirn geschrieben. Ich quetschte den VauZwo nach Kräften aus, bremste quer, ich wollte auch den zweiten Pott haben! In Runde 3 war das Geräusch plötzlich weg, 2 Kurven später sah ich rot...oh nein, er wird doch nicht!?!? Doch war er, Vorderrad eingeklappt. Leichte Knieverletzung nur zum Glück. Aber Abruch, Restart.

6 Laps, Start gewonnen - aber Gordon hing mir diesmal am Heck wie ein Bluthund auf Hetzjagd. Nach der ersten Schikane fluschte Gang 3 nicht rein, und schon kam die SV vorbeigeflogen! Jetzt musste richtig der Nagel durch den Helm geschoben werden. In der Laola probierte ich

es außen, ging natürlich nicht. Vor der Schikane war er zu weit weg, aber ins Fischbudeneck wollte ich ihn quer auf der Bremse zwingen aufzumachen. Gordon schien das geahnt zu haben und ließ stehen – leider 5 Meter zu lang, so dass ich entspannt innen durchschlüpfen konnte. Fazit: Poleposition, 2 Siege, 2 schnellste Rennrunden! Mehr ging einfach nicht. Diesmal zelebrierte ich die Auslaufrunde mit allem was dazugehört. Frenetischer Jubel, ein glücklicher Sascha, ein einfach goldener Tag!

Da es heute nichts mehr zu gewinnen gab, bekam ich zum 2. Superbikelauf einfach nur den Auftrag, Spaß zu haben. Und den hatte ich mächtig. Die Dunlops waren diesmal richtig heiß und ich erwischte einen Bombenstart, lag im ersten Eck auf 4, doch leider holten Fritz Spenner und Marko Klohoker mich noch, so dass ich auf Platz 6 freudig über die Linie wheelte! Strahlender Sonnenschein, volle Ränge, ein perfekter Tag schloss die wahrscheinlich schönsten Tage meines bisherigen Lebens ab.

Die Zuschauerrunde fuhren Sarah und ich auf Luigi, begleitet von Tarick auf dem Scooter. Ich brauchte lange, um all das zu fassen, was zwischen unserer Messtournee 2014, der verrückten Idee in der Leipziger Hotelbar und den Highlights der Saison 2015 passiert ist. Ich hab so viele geile Menschen kennengelernt und so hart gearbeitet, damit die Trophy laufen lernt. Das tut sie, die Challenge läuft wie eh, alles schön. Aber am liebsten gucke ich immer wieder auf die dicken Pötte aus dem Fischereihafen.

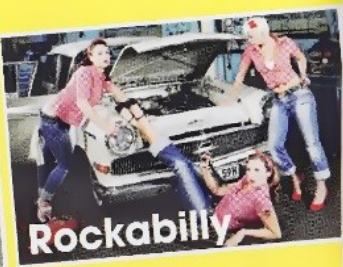
www.fischereihafen-rennen.de; 15./16. Mai 2016

Text: Sascha Schoder
Fotos: JK Sportsfoto



Gladius reiten macht offensichtlich richtig Spass.

Der offizielle



OSCHERSLEBEN SAISONSTART

Zünd in die Saison - 21. - 24. April

Free Perfection

4 Tage 4 Gruppen

Sportbike Perfection

speziell für Einsteiger

Classic Perfection

Alleisentraining 4 Fun

2 Tage ab 369 Euro
Frühjahrspreise bis 4. April

www.artmotor.de



BRIDGESTONE

