



Das Team von Mop-Shop, links Patrick Gräßner, in der Mitte Pascal Schlehta und rechts der Chef, Jörg Reudenbach. Vorn im Bild der Piaggio Zip SP 70

nung und Startgelder übernimmt. Dazu gibt's Preisgeld bei Plazierungen. Wir merken schon, das ist nicht die Formel 1. Wenn es stimmt, daß Geld den Charakter verdirbt, sind die Scooter-Racer lauter anständige Kerle. Reich geworden ist noch keiner damit.

Es läuft also auf viel Eigenleistung hinaus, vor allem zeitlich. Freitag, spätabends nach der Arbeit werden die Scooter eingeladen, mitten in der Nacht kommt die Truppe dann am Rennplatz an und gönnt sich noch ein Nickerchen. Kaum steht das Zelt, beginnt am Samstag schon das freie Training. Am Sonntag dann die Rennen, abbauen, Heimfahrt und irgendwann Montag früh um 02.00 oder 03.00 Uhr läuft die Truppe wieder am Heimatstandort ein. Kurzer Schlaf und schon wieder ab zur Arbeit.

Obwohl noch müde von der Anreise, ist am Samstag Fahrwerksmann Patrick Schlehta schwer gefragt. Wichtig für ihn sind klare technische Aussagen vom Fahrer. Manche sind nicht gut drauf und schieben es allzu gern auf Fahrzeug oder Motor. So etwas führt in die Irre, das Renngerät braucht kontinuierliche Entwicklung. Und die geht nur mit korrekten Aussagen.

Jeder Fahrer hat einen anderen Fahrstil, der eine ganz andere Abstimmung braucht. Der eine fährt rund und flüssig (weiche Abstimmung möglich), der andere drückt die Kiste hart ums Eck (harte Abstimmung nötig). Dazu kommt noch, daß jeder einen anderen Luftdruck bevorzugt.

Samstag ist somit ein reiner Abstimmungstag, es gilt eine perfekte Kombination für den Renntag zu finden. Und zwar

zuerst für Fahrwerk und Reifen, dann erst am Motor. Das Fahrwerk soll bei aggressiver Fahrweise nirgends durchschlagen, aber auch kontrollierte Fahrt (in Führung liegend) erlauben. Außerdem müssen die Reifen halten. Es nützt nichts, wenn die nach 3 Runden schlagartig abbauen, ein Wechsel während des Rennens ist nicht möglich.

Das Team wählt Dunlop TT 91 bei durchwachsenem Wetter. Bei wärmeren Temperaturen TT 90. Aber die seien schwer zu kriegen, stöhnt Pascal. Ganz weiche Rennreifen sind die IRC. Im Regen kommen Heidenau K 58 drauf. Das Reglement schreibt Reifen mit DOT/E-Nummer vor, also mit Straßenzulassung. Deshalb kommen umgekehrt sämtliche Normalfahrer in den Genuß, bei Bedarf Renngummi legal aufzuziehen. Vor al-



Malossi-Zündung im Helmfach untergebracht



Wartungsöffnung im Helmfach

lem in Japan gäbe es geile Rennpneus, aber die sind nicht erlaubt. Schneiden des Profils ist ebenfalls verboten.

Natürlich kommt Mop-Shop nicht blank zu den Rennen. Über die Jahre haben sich optimale Basiswerte der einzelnen Strecken ergeben. Die Grundeinstellung wird bei Frühjahrs-Testfahrten gefunden. Wichtig sei vor allem, wie weit die Federung mit dem jeweiligen Fahrer einsackt, ideal sind 25-30% des Gesamtfederwegs. Damit beginnt man am Rennwochenende. Gearbeitet wird an der Dämpfungseinstellung und am Stickstoffdruck. Luft in Federbein ist ein Laienfehler und das pure Gift, stöhnt Pascal. Sie dehnt sich aus und zerstört die Dämpferinnereien.

#### ZWEITAKTER

Der bekennende Vegetarier



Vergaser mit transparenter Schwimmerkammer



Perfekt abgestimmte Federung vorn und hinten