



15.300/min Drehzahl, da bleibt kein Auge trocken



Löcher für die heiße Luft



Die Rennreifen haben sogar Straßenzulassung, wird vom Reglement gefordert

Jörg Reudenbach hat sich mit Haut und Haar dem Zweitakter verschrieben. Viertakter, igtitt, wie die schon klingen. Sein größtes Ärgernis ist jedoch das Reglement der Scooter Trophy, Klasse 3, also den 70ern.

Zunächst erscheint es relativ frei, aber schnell stieß der Meister an seine Grenzen. Nur 19er Vergaser (ein 25er brächte nochmal 2-3 PS), nur Tankstellensprit und nur die Zylinderbohrung darf ansteigen. Der Hub hat Serie zu bleiben, das führte zu überquadratischen Motoren. Zum Vergleich, im GP-Sport haben die Zweitakter quadratische Zylinder von 54,0 x 54,5 mm. Das Scooter-Motorgehäuse muß aus der Serie stammen, ein Materialauftrag durch Schweißen ist verboten. Ab einer gewissen Leistungsausbeute erweist sich das Gehäuse als teure Sollbruchstelle. Denn dann

muß der gesamte Motor mühsam neu aufgebaut und abgestimmt werden, ein Haufen Arbeit.

Jörg Reudenbach hofft deshalb aufs Fischereihafen-Rennen im Mai in Bremerhaven, da ist hoffentlich alles frei, außer dem Hubraum. Gerne würde er sich auch mal den Pantheon-Zweitakter von Honda vornehmen, mit quadratischem Motor und überhaupt, da stecke jede Menge Leistung drin.

Der Teamchef baut Drehzahl-Motoren: „Ein Zweitakter-Rennmotor fängt für mich erst ab 14.000/min an, das muß klingen.“ Malossi etwa gehe einen anderen Weg, baut sog. Drehmomentmotoren.

Einfach die Teile kaufen

und zusammenstecken reicht aber nicht. Die Feinabstimmung macht den Siegermotor, schon wegen der großen Serienstreuung von Tuningteilen. Und dann sind da noch die Fahrer. Tuner suchen immer mehr Leistung, doch irgendwann wird der Scooter auf den engen Kartbahnen unfahrbar, weil das Vorderrad dauernd steigt. Eine Topspeed jenseits 130 Sachen, wie bei unserer Probefahrt, erreichen die 70er nur einmal im Jahr, auf dem Sachsenring.

TIPS VOM FAHRER

Gibt es eine schnellste Linie? Überraschenderweise nicht, meint Patrick Gräbner. Jeder fährt, wie es am besten geht. Der eine eckig und hart, der

andere rund und flüssig. Und kein Fahrstil ist der beste, es ist eine Geschmacksfrage und er muß auch zum Scooter passen. Letztes Jahr fuhr er einen Derbi, der packte die engen Linien eines Zip gar nicht. Spätestens in der zweiten Kurve einer S-Kombination war er damit auf Kampflinie und das summierte sich über die Runden zu einem prächtigen Rückstand. Ratschlag für Anfänger: „Schaut nie nach hinten, orientiert Euch nach vorn!“

Alles super, von so einem Topteam wie Mop-Shop läßt sich allerhand lernen. Zuletzt hätten wir gerne eine Autogrammkarte von Patrick Gräbner. Doch leider, er hat gar keine! Erst wenn er 2003 die Meisterschaft gewinnt. Das ist nämlich sein Ziel für diese Saison. Und beim Mop-Shop Racingteam dürfte er dafür gut untergebracht sein. ■

Alle Pokale kriegt der Teamchef



Das Meisterschafts-Kraftwerk in Gesamtansicht



In dieser Birne liegt die Zweitaktkraft