

Musk



Beim Vergleich des stärksten italienischen Motorrads mit dem stärksten italienischen Seriensportwagen geht es um mehr als schnellere Rundenzeiten oder Beschleunigungswerte. Schließlich sind beide Renner echte Legenden – und ihre Piloten auf dem Weg dazu.

Auf der einen Seite steht Ex-Supersport-Weltmeister Jörg Teuchert mit seiner MV Agusta 1000 F4 Ago – ein für den Straßenverkehr zugelassenes Motorrad, und allein durch den Namensgeber Giacomo Agostini mit viel historischem Pathos versehen. Auf der anderen sind Wieth-Racing-Chef Niko Wieth und FIA GT-Pilot Hubert Haupt mit einem hoch gezüchteten Rennwagen, dem Ferrari 550 GTS. Gemeinsam haben beide Fahrzeuge ihr Herz. Denn das Aggre-

gat der F4 hat die gleichen Wurzeln wie der Ferrari-Formel-Motor. Die engen Kurven des Rennkurses von Prenois bei Dijon sind eigentlich nur Nebenschauplatz. Das Rennen wird im Kopf der Piloten entschieden. Denn was zählt, sind allein die Nerven der Fahrer. Denn dem 166 PS-starken und 188 Kilo leichten Motorrad steht ein 600

PS starker und mit 1150 Kilo ebenfalls relativ leichter Ferrari gegenüber. Über den Ausgang des Wettkampfes sind sich selbst die Fahrer nicht sicher.

„Im direkten Rundenvergleich zweifle ich, ob ich den Ferrari schlagen kann“, sagt ein gelassen wirkender Jörg Teuchert. Draußen auf der Strecke enthüllt der Bolide gerade seine brüllende Kraft. Mit Ohren betäubendem Getöse rauscht der gelbe Renner einem Düsenjet gleich vorbei. Die Zeit: 1.20 Minuten. Teuchert lässt das noch immer kalt.

Auf dem engen Kurs von Prenois wird das Rennen vor allem im Kopf des Piloten entschieden. Was zählt, sind die Nerven des Fahrers

elspiele



Wenn gestandene Männer die Muskeln spielen lassen, dann ist Spannung garantiert: Beim dritten Action-Meeting von Hein Gericke wurden die Fäuste durch Auto und Motorrad ersetzt – und der Boxingring durch die 3,8 Kilometer lange Rennstrecke in Dijon-Prenois. Marion & Rudi Englert (Text/Fotos) standen beim italienischen Urkampf FIA GT-Ferrari gegen MV Agusta F4 Ago in der ersten Reihe

Er streckt sich, rückt die Lederkombi zurecht und lässt der MV die Zügel.

Doch als er vor den unerbittlichen digitalen Ziffern der Zeitmessung vorbeirauscht, schieben sich Welten zwischen die zwei italienischen Rennpferde. 1.31 zeigt die Uhr. Elf Sekunden Rückstand auf den Ferrari, und das obwohl Teucherts Spitzengeschwindigkeit mit 300 km/h um 20 km/h höher lag als die des Ferraris. Das Auto aber holt sich einen enormen Vorteil durch die hohen Kurvengeschwindigkeiten und seine Aerodynamik.

Gerade in den Kurven kann der Ferrari durch den Anpressdruck auf vier Rädern viel rasanter unterwegs sein als das Motorrad. Wer schon mal ein Renntraining gemacht hat weiß, wie man dort im Sattel um Grip kämpfen muss. Allein der Gedanke



Das Duell. Jörg Teuchert (o.l.) und Hubert Haupt (o.r.) geben alles.

MV Agusta F4 vs. FIA-Ferrari GT



Warme Wickel. Ohne professionelle Vorbereitung läuft nichts.



Warme Worte. Letzte Einweisung von der Flugüberwachung.

ans endlose Geschlängel bringt die Augen des Ferrari-Piloten Hubert Haupt zum Leuchten. „Die ersten Kurven fühlst du dich wie auf der Achterbahn, es ist immer wieder ein Erlebnis, mit diesem Auto richtig Gas zu geben.“

Den Gashahn aufreißen bis zum Anschlag: Da wittert nun Teuchert seine Chance. Beim Beschleunigungsvergleich muss er sich nämlich nicht der typischen Auto- Rennstrecke mit hängenden Kurven und unübersichtlichen Hügeln oder dem späteren Bremspunkt des Rennwagens und dessen höherer Kurvengeschwindigkeit geschlagen geben. Da kann er das Leistungsgewicht seiner MV in die Waagschale werfen. Mit 1,13 Kilo pro PS kann er dem Ferrari (1,91) kräftig Paroli bieten.

Und die Messung bestätigt Teucherts Ahnung. Dreimal steigen das Team Haupt/Wieth und Teuchert nochmal in den Ring und lassen die Muskeln spielen. Und dreimal hat der Ferrari keine Chance gegen die MV. Teucherts Maschine hat bei allen Vergleichen knapp 40 Meter Vorsprung auf den Renner aus Maranello.

Ausgleichende Gerechtigkeit – und zwei strahlende Sieger. Gewinner dieses ungleichen Duells ist die Faszination, welche beide Italo-Renner umgibt. Denn fragt man Hubert Haupt, welches Motorrad er am

liebsten fahren würde, sagt er spontan MV Agusta: „So ein Fahrzeug strahlt einfach eine gewisse Erotik aus.“ Teuchert denkt da praktischer: „Mythos hin oder her, was zählt, ist Leistung.“ Doch nur eine Minute später räumt er ein: „Na ja, hin und wieder packt einen diese Leidenschaft schon. Besonders, wenn ich mit der MV einen Sieg einfahre und die ganze italienische MV-Familie mit mir feiert.“

Aber Jörg Teuchert wäre nicht er selbst, wenn er die Sache auf sich beruhen ließe: „Wären wir diesen Vergleich am Sachsenring gefahren, dann hätte ich dem Ferrari noch etliche Sekunden abgenommen. Ganz zu schweigen davon, wäre mein Motorrad ebenfalls mit Rennslicks unterwegs gewesen wie der Ferrari – statt der herkömmlichen Straßenpneus.“

mrs

Technik

MV Agusta F4 1000 Ago

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Reihen-Vierzylinder-Viertaktmotor, 998 cm³, 166 PS (122 kW) bei 11 750 U/min, ca. 109 Nm bei 10 200 U/min, Einspritzanlage, Sechsgang-Getriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen, vorn Upside-Down-Gabel mit Titan-nitritbeschichteten Gabelstandrohren Ø 50 Millimeter, Sechskolben-Bremssättel an 310-mm-Doppelscheibe, hinten Alu-Einarmschwinge mit Zentralfederbein und Vierkolben-Sättel mit 210-mm-Scheibe.

Reifen v/h: 120/65 ZR 17 / 190/50 ZR 17
Magnesiumfelgen, Sportauspuff mit Titanlegierung

Gewicht: 188 kg

Preis: 29 000 Euro

Ferrari F 550 GTS

Motor: konstruiert vom Motorenchef der Ferrari-Rennabteilung Mauro Foghieri. 65 Grad V12-Zylinder, 5998 cm³, ca. 600 PS bei 7400 U/min, ca. 670 Nm, sequentielles Sechsgang-Getriebe

Fahrwerk: Gitterrohrrahmen, Karosserie aus Karbon/Kevlar-Mix. Sechskolben-Bremssättel mit 380 Millimeter innenbelüfteten Bremsscheiben, voll einstellbare Sachs-Federbeine vorne und hinten.

Reifen: Dunlop-Slicks, vorne 280/65-18, hinten 300/70-18.

Gewicht: 1150 kg

Preis: ca. 500 000 Euro

Ungleicher Wettkampf. Bei der Beschleunigung hat die straßenbereifte MV die Nase vorn, in den Kurven der Ferrari – auf Rennslicks.