



Rennberichte

2010-2012

zu den ersten rein elektrisch ausgetragenen
Motorradweltmeisterschaften

von Thomas Petsch



Vorwort

Die Marke MÜNCH steht seit den 60er Jahren für mächtige und starke Motorräder. Im Jahre 1997 konnte ich die Namensrechte an MÜNCH erwerben und baute mit der damals neu gegründeten Münch Motorrad Technik GmbH die MÜNCH Mammut 2000, das mit 260 PS bis heute stärkste Serienmotorrad der Welt. Die Produktion der MÜNCH Mammut 2000 wurde 2004 zwar eingestellt, aber die Marke war zwischenzeitlich weltweit geschützt.

Auf der Suche nach einer weiteren Verwendung des in Motorradfahrerkreisen bekannten Namens stieß ich 2009 auf einen Artikel von Winni Scheibe, in dem er berichtet, dass auf der Isle of Man erstmals eine TT mit elektrisch angetriebenen Motorrädern ausgetragen wird.

Unter den 16 teilnehmenden Teams war auch ein Team aus Deutschland, das sich XXL-Racing Team nannte und aus Thomas Schuricht, Marco Werner und dem Fahrer Thomas Schönfelder bestand. Die Jungs elektrifizierten in Ihrer Freizeit eine Laverda 650 Formula, in dem Sie einen von Siemens in Würzburg entwickelten Synchronmotor mit entsprechender Leistungselektronik einbauten. Sehr beeindruckt hatte mich, dass sie im Rennen nach 29 Minuten und 4 Sekunden als Zweiter nach dem Sieger Rob Barber vom englisch/indischen Team Agni und vor Brammo und Mission One, beide aus den USA, durch das Ziel fuhren.

Winni Scheibe, der 1995 bereits ein Buch über MÜNCH geschrieben hatte, war es dann auch, der uns im Herbst 2009 zusammen brachte. Im aufkommenden Hype der Elektromobilität entschieden sich der Weltmotorradverband FIM aus Paris und die TTXGP aus London ab 2010 jeweils eine Rennserie für elektrisch angetriebene Motorräder aufzulegen.

Thomas Schuricht, Marco Werner, mein Partner Stefan Stepputis und ich hatten Lust, an diesen Rennserien teilzunehmen. Es war aber klar, dass dies nicht mehr so nebenher möglich ist, sondern ein Vollzeitjob wird. Die beiden Jungs sollten sich voll und ganz der Technik widmen und ich sollte mich zur Finanzierung der Aktivitäten um Sponsoren kümmern. Dies war die Geburtsstunde der MÜNCH Racing GmbH mit Sitz in Kassel.

Die Sponsorsuche war in den folgenden Monaten auch von Erfolg gekrönt. Natürlich wollten die Sponsoren dann auch über die Geschehnisse auf den Rennstrecken informiert werden und so entstanden die Rennberichte. Anfänglich waren meine Berichte eher etwas überschaubar, wurden dann aber ausführlicher und ab 2011 wurden sie in den Konzernen unserer Sponsoren verteilt und zu tausenden gelesen.

Um die Geschehnisse der ersten Jahre im Elektromotorradrennsport zu dokumentieren und nicht zuletzt nach gutem Zureden meiner Tochter Lina entstand dieses Büchlein.

Thomas Petsch, im Januar 2014

Inhalt

2010

Albacete	4
Laguna Seca	6
Magny Cours	10
Imola	12

2011

Magny-Cours	14
Schleiz	18
Silverstone	24
Spa Francorchamps	26
Laguna Seca	30
Assen	34
Karlskoga	38
Le Mans	42
Anglesey	46

2012

Magny Cours	50
Falkenberg	54
Hungaroring	60
Snetterton	66
Laguna Seca	70
Assen	76
Oschersleben	80
Le Mans	84
Daytona	88



2010

ALBACETE

Sonntag, 23. Mai 21:32
gestern in Albacete -
2. WM-Lauf der FIM

Sehr geehrte Unterstützer des Münch Racing Teams,

Das gestrige Rennen brachte leider nicht den gewünschten Erfolg - wir wurden Vierter. Es gab ziemliche technische Probleme mit dem Motor und der Steuerung, die sich auf dem Prüfstand in Deutschland, wo wir den Kurs mehrmals simulierten, nicht zeigten. Die ersten beiden Runden (wir lagen auf dem zweiten Platz) liefen gut, aber dann brach die Leistung der Maschine dramatisch ein.

Albacete ist zudem ein extrem enger Kurs, der uns nicht gut liegt. Wir brauchen schnelle Rennstrecken, um unsere Stärken auszuschöpfen. Sowohl in den beiden Qualifikationen, als auch im Rennen selbst, erreichten wir jeweils die höchste V-max. von ca. 185 km/h, aber wegen der Enge eben nur auf einer sehr kurzen Strecke.

In der Gesamtwertung liegen wir auf dem zweiten Platz.
Das gesamte Team gelobt Besserung.

Mit freundlichen Grüßen/yours sincerely

Thomas Petsch
Münch Racing GmbH



DIE MÜNCH RACING GMBH: VL. CHEFINGENIEUR THOMAS SCHURICHT, RENNFÄHRER RAINER KOPP, ENTWICKLER MARKO WERNER



RAINER KOPP VOR CHRISTIAN AMEND

2010

Laguna Seca

Montag, 26. Juli 00:38
Laguna Seca - live von der
Rennstrecke

Liebe Sponsoren,

Leider ist die TTE-2 um ein paar Tage nicht fertig geworden, so dass wir heute in Laguna Seca nochmals mit der - zwar verbesserten - TTE-1 fahren mussten - aber zur TTE-2 sind einige Sekunden pro Runde schon drin (40 kg leichter bei gleicher Leistung und verbessertem Fahrwerk!). Es waren 16 Teams gemeldet, 12 Teams am Start, zwei Deutsche, zwei Italiener, ein belgisches und sieben Teams aus den USA. Besonders stark waren die neuen amerikanischen Teams, die zum Teil mit riesigem Budget und einem beeindruckenden Stab von Ingenieuren mit ihren überdimensionalen Trucks aufgetreten sind. Hauptsponsor für Brammo ist z.B. die landesweite Kaufhauskette BEST BUY.

Von unserem bisherigen Fahrer haben wir uns wegen mangelndem Teamgeist und divenhaftem Verhalten getrennt. Er fährt nun für ein Team der Stanford Universität gegen uns.

1

Unser neuer Fahrer Matthias Himmelmann hat zwar nicht gerade das Idealgewicht für einen Jockey, aber er beherrscht - und versteht vor allem!! - die Maschine und die Eigenheiten eines Elektroantriebes großartig. Er ist 40 Jahre alt und hat über 20 Jahre Rennerfahrung, darunter einige Meistertitel.

Beim ersten freien Training am Freitag waren wir auf Rang sieben. Uns trennten vom führenden Team MotoCzysz aus den USA 14,45 Sekunden. Der Kurs in Laguna Seca ist extrem anspruchsvoll und in einer mit Vollgas angefahrenen Kurve lauert an deren Ausgang ein gemeiner Hubbel, der unserem Fahrwerk zu schaffen machte. Matthias setzte hier zwei Mal auf und ließ die Funken sprühen. Die Rennkommissare teilten uns darauf hin mit, dass wir, sollte es in der Qualifikation am Samstag nochmals passieren, disqualifiziert wer-



LINKS IM BILD: MATTHIAS HIMMELMANN #49

den - also haben wir in einer kleinen Nachtschicht das Fahrwerk verändert und die Verkleidung verschmälert. Auch gaben wir mehr Strom frei und gingen das Risiko einer Motorüberhitzung ein.

Ein Höhepunkt des Kurses ist die sogenannte „Mutter aller Kurven“, die Korkenzieherkurve. Hier geht es mit Vollgas einen Berg hoch und direkt nach der Kuppe fällt der Kurs zuerst den Berg nach links ab und dann extrem nach rechts. Vor der Kuppe ist das nicht zu sehen, auch nicht, ob da vielleicht schon einer liegt. Die amerikanischen Teams, die alle schon in Laguna Seca trainiert haben, sind hier eindeutig im Heimvorteil.

Laguna Seca

Am Samstag in der Qualifikation fuhr Matthias wie der Teufel, so dass mir schon himmelangst wurde. Nach einigen Runden ging der Motor wegen Überhitzung in den Sicherheitsmodus. Trotzdem haben wir uns um 12.42 Sekunden verbessert. Leider war auch MotoCzysz schneller als beim Training und Lightning hat MotoCzysz überflügelt. Wir lagen mit 6.025 Sekunden hinter dem nun führenden Team Lightning auf Platz 4, aber immer noch 0,22 Sekunden vor dem aktuell in der WM führenden Team Betti aus Italien.

Auch wenn der Motor nicht eingeregelt hätte, wären wir den beiden schnellen Amerikanern mit ihren extrem starken und robusten Motoren nicht hinterher gekommen. Unsere größte „Baustelle“ ist nicht die Batterie, sondern der Motor - darauf werden wir in den nächsten Wochen unser Augenmerk legen. Anschließend kamen zwei Elektroingenieure von BMW und versuchten uns auszufragen. Den kalten Abend verbrachten wir dann im offenen Zelt damit, mit Baumarktmitteln eine Art zusätzliche Lufthutze zu bauen.

Der heutige Renntag begann so neblig, dass die ersten beiden warm-ups abgesagt wurden. Der Rennstart war dann um 11.25 Uhr. In der allerletzten Runde regelte der Motor wieder ein und wir wurden Fünfter, eine Reifenlänge (0,195 Sekunden) hinter Betti. Erster

und Zweiter wurden die starken Amerikaner MotoCzysz und Lightning und Dritter Team Ridder.

Insgesamt waren an diesem Wochenende über 70.000 Zuschauer am Ring und im Fahrerlager.

In der Gesamtwertung liegen wir nach wie vor mit 44 Punkten hinter Team Betti (58 Punkte) auf Platz zwei, allerdings dicht gefolgt von den Belgiern Team Ridder mit 41 Punkten.

Danke an unsere Sponsoren !!

Gruß aus Laguna Seca / Kalifornien

Ihr

Thomas Petsch



V.L. THOMAS PETSCH, FAHRER MATTHIAS HIMMELMANN, THOMAS SCHURICHT

2010

MAGNY COURS

Freitag, 10. September
live aus Magny Cours

Liebe Sponsoren,

Wir sind in Magny Cours (über 50.000 Zuschauer) mit der TTE-2 angereist, die unser fest angestellter Stammpilot Matthias Himmelmann pilotierte. Die Strecke liegt uns, da es ein sehr schneller Kurs ist.

Am Donnerstag Vormittag war das erste freie Training bei unbeständigem Wetter und teils nasser Strecke. Wir entschieden uns trotzdem nicht für Regenreifen, da unser „Wetterfrosch“ Ralf Ernst einige helle Stellen am Himmel zu sehen vermutete. Bei der TTE-2 riss der Primärriemen von Continental in der dritten Runde aufgrund eines Materialfehlers (Einschlüsse irgendwelcher Art waren an der Bruchstelle zu sehen).

Bis zum ersten Qualifikationslauf am Nachmittag war der Riemen getauscht und Matthias legte auf abgetrockneter Strecke die beste Rundenzeit hin. Wir haben bei der TTE-2 eine Kombination aus

Diffusor und Hutze neu verwendet, die der Überhitzung des Motors sehr gut entgegenwirkte.

Heute Morgen um 9.00 Uhr war dann der zweite Qualifikationslauf, bei dem Matthias mit einem Vorsprung von 5,6 Sekunden auf dem 4,4 km langen Kurs vor dem Zweitplatzierten Thijs de Ridder wiederum die schnellste Rundenzeit hinlegte.

Das Rennen fand dann um 18.00 Uhr statt. Es war ein äußerst spannender Kampf und am Ende haben wir mit 3,002 Sekunden Vorsprung vor Ridder aus Belgien gewonnen. Das momentan noch führende Team Betti aus Italien haben wir mit über 50 Sekunden regelrecht abgehängt. Die Amerikaner spielten keine Rolle.

Danke an unsere Sponsoren, die das ermöglicht haben!! Es ist sehr schön, die Deutschlandhymne am Ende des Rennens zu hören. Jetzt machen wir erst mal ein Fass auf!

Ihr
Thomas Petsch

KLEINE URSACHE, GROBE WIRKUNG: EINSCHLUSS IM ANTRIEBSRIEMEN



EINER DER SPANNENDEN ZWEIKÄMPFE ZWEIKAMPF



HIMMELMANN GEWINNT VOR RIDDER UND BETTI. ERSTER SIEG FÜR MÜNCHEN

2010

Imola

Montag, 27. September 12:15 Entscheidung in Imola

Liebe Sponsoren,

Gestern, unmittelbar vor dem zweiten Lauf der FIM Superbike World Championship und vor prall gefüllten Tribünen, fand der Endlauf der FIM e-Power International Championship statt.

Wir sind mit zwei Maschinen und zwei Fahrern, Matthias Himmelmann und dem Italiener Stefano Scrocchi angereist. Nach einem durchwachsenen Training und viel Regen in der Nacht lief die Qualifikation am Samstag gut und wir konnten die ersten beiden Plätze belegen. Da es sich in Imola nicht gerade um einen Hochgeschwindigkeitskurs handelt, waren wir hier hoch zufrieden.

Beim Rennen gestern mussten sich Matthias und Stefano allerdings dem enorm starken Thijs de Ridder geschlagen geben. Die Leistung unserer Maschinen reichte am Schluss nicht mehr für ein Überholen von Thijs, der mit indischen Motoren fährt. Wir sind sehr knapp

Zweiter (Matthias war am Ende im Windschatten von Thijs) und Dritter (Stefano) geworden.

In der Fahrerwertung erreichte Matthias den dritten Platz (da wir ihn erst nach den ersten beiden Läufen ins Team holten), aber in der für uns bedeutenden Konstrukteurswertung ist das Münch Racing Team nun **WELTMEISTER !!**

Danke an unsere Sponsoren, die uns dies ermöglicht haben.

Ihr
Thomas Petsch



HIMMELMANN GEWINNT VOR RIDDER UND BETTI. ERSTER SIEG FÜR MÜNCH



DER KONSTRUKTEUR-WELTMEISTER VON 2010: DAS MÜNCH RACING TEAM

2011

Magny Cours

Samstag, 16. April 22:18
Magny-Cours - leider kein Auftakt
nach Maß

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Es war wieder soweit, die diesjährige Rennsaison hat bei trockenem Wetter mit dem ersten Rennen der FIM E-Power WM in Magny-Cours, wo Münch mit Matthias Himmelmann seit September 2010 den E-Streckenrekord mit 2:11.556 hielt und das Rennen im letzten Jahr gewonnen hat, begonnen.

Gleich beim ersten freien Training am Donnerstag, den 14.04. wurde dieser Streckenrekord mit einer Rundenzeit von 2:04.998 allerdings mehr als deutlich eingestellt - zum Glück wieder von Matthias Himmelmann. Ich habe dabei mit Freude eine Kiste Champagner verloren, denn ich hielt es nicht für möglich, dass wir uns innerhalb so kurzer Zeit um mehr als 5 Sekunden verbessern können, zumal wir zum ersten Rennen nochmals, zwar mit einer deutlich verbesserten

TTE 1.2 starten mussten, aber eben nicht mit der TTE 2.0, die leider nicht komplett fertig wurde. Die TTE 1.2 wiegt mittlerweile nur noch 197 kg (minus 7 kg) und Matthias hat mit einem harten Wintertraining auch noch 10 kg zur Gewichtsreduzierung beigetragen.

Die für diese Strecke gewählte Sekundärübersetzung war auf eine Spitzengeschwindigkeit von 225 km/h ausgelegt, aber Matthias erreichte nur 195 km/h auf der Geraden. Wir haben dann am hinteren Riemenritzel drei Zähne dazugegeben. Da die Batterie von 350 V Ausgangsspannung nach 10 Runden (43 km) auf fast 255 V gefallen war, haben wir uns dazu entschlossen, den Strom bei 180 A zu begrenzen und die Rekuperation auf 30 A hochzusetzen (vorher 230 A und 25 A Rekuperation).

Weiter ging es dann am Nachmittag mit der ersten Qualifikation, die Matthias mit einer Rundenzeit von sagenhaften 2:01.778 für uns entschied. Allerdings war uns Alessandro Branetti vom italienischen Team CRP mit nur 0:052 Rückstand sehr dicht auf den Fersen. Die Spitzengeschwindigkeit lag nun deutlich über 200 km/h. Man konnte nur staunen, welche Leistungssteigerung durch diese kleinen Veränderungen möglich war.



Am Freitag, den 15.04. um 10.00 Uhr dann die zweite Qualifikation. Da Branetti uns in der Rundenzeit so nahe kam, entschied sich Chefentwickler Thomas Schuricht dafür, die Rekuperation nun auf 40 A hochzusetzen (belastet zwar die Batterien, aber wir kennen deren Grenzen noch nicht) und den Strom auf 210 A anzuheben.

Matthias schaffte es damit in der dritten Runde mit 1:58.106 (Branetti 2:01.830) erstmals die magische Grenze von 2 Minuten in Magny-Cours zu unterschreiten. Es kamen danach viele Gratulanten zu uns ins Fahrerlager. Allerdings errechneten wir danach, dass wir mit diesem Verbrauch (Batterie auf 245 V abgefallen) nicht über die volle Distanz beim

Magny Cours

Rennen kommen würden. Thomas Schuricht setzte den Strom für das Rennen bei gleicher Rekuperation dann auf 190 A herunter.

Um 17.00 startete Matthias dann von der Pole-Position das Rennen. Wir waren alle sicher, dass es ein „Spaziergang“ werden würde, aber es kam leider, leider, leider anders. In der dritten Runde, in Führung liegend, passierte irgendetwas im oberen Batteriepack. Matthias hatte plötzlich keine Leistung mehr und musste nur noch auf Ankommen fahren. Mit deutlich verminderter Leistung kam Matthias leider nur als Zweiter ins Ziel.

Wir haben dann das Motorrad nach der Überprüfung der Rennkommissare ins Fahrerlager gebracht, die Verkleidung abgebaut und festgestellt, dass irgendein Kurzschluss im oberen Batteriepack eingetreten sein musste (Näheres werden wir in der Werkstatt feststellen), der aber auch den mittleren und unteren Pack in Mitleidschaft gezogen haben musste.

Jedenfalls fing das Motorrad nach über 45 Min. nach dem Rennen im Zelt das rauchen an. In einer hektischen Aktion haben wir die Maschine dann vom Zelt ins Freie gebracht, abgesperrt und Thomas hat die einzelnen Packs mit dicken Sicherheitshandschuhen abgeklemmt, bzw. einfach abgeknipst. Im unteren Pack fand definitiv

ein Batteriebrand statt, aber dank der luftdichten Kapselung verlief dieser glimpflich und niemand wurde verletzt.

Fazit:
IFrustrierendes Ende nach so einem vielversprechenden Anfang!

Herzlichen Gruß
Thomas Petsch



SICHERHEIT GEHT VOR: ENDKONTROLLE DURCH THOMAS SCHURICHT AM BATTERIEPACK



MATTHIAS HIMMELMANN IM ZWEIKAMPF MIT ALESSANDRO BRANETTI (TEAM CRP)

2011

SCHLEIZ

Sonntag, 15. Mai 17:04 Zweiter WM-Lauf in Schleiz

Liebe Sponsoren,

Gestern, Samstag den 14. Mai um 14.15 Uhr, war in Schleiz der zweite Lauf der FIM e-Power International Championship - der erste e-Lauf und das einzige Rennen dieser Saison auf deutschem Boden. Unser Hauptsponsor, die Schott Solar AG, hatte hierzu 80 Geschäftspartner eingeladen und daher entschlossen wir uns dazu, einen Rentruck anzumieten, um die Gäste im Vorzelt des Trucks angemessen bewirten zu können. Die Technik und die Motorräder bauten wir in unserem normalen Zelt in unmittelbarer Nachbarschaft und mit Durchgang zum Bewirtungszelt auf. Dies geschah alles am Mittwoch und Donnerstag. Matthias war mit der TTE 1.2 angereist und Thomas Schuricht schraubte noch bis Donnerstag Nachmittag in Kassel an der TTE 2, das neue Motorrad mit Wittenstein-Motor. Wie immer, geschah alles in letzter Minute und es war keine Zeit, die TTE 2 auch nur ein einziges Mal zu testen. Der erste „roll out“ sollte dann am Freitag Vormittag beim ersten freien Training sein. Wir

entschlossen uns daher, dass Matthias seine Startnummer 49 noch einmal auf die TTE 1.2 kleben sollte, denn das Risiko mit einem nicht oder gar nicht getesteten Motorrad zu fahren war zu hoch. Unser zweiter Fahrer, der ebenfalls sehr besonnene 45-jährige Maschinenbauingenieur und langstreckenerfahrene Thomas Mertens klebte seine Startnummer 36 daher auf die TTE 2 - eigentlich hätte es umgekehrt sein sollen.

Am Donnerstag Abend fing es dann an in Strömen zu regnen und das Wasser auf dem Platz stand so hoch, dass es auch in die Zelte kam. Da Thomas Schuricht und Matthias Himmelmann von der nächsten Schrauberei der vergangenen Wochen - vornehm ausgedrückt - nicht gerade sehr frisch aussahen, gingen sie gegen 22.00 Uhr ins Bett. Das Hotel war nur ca. 3 km entfernt.

Der Freitag, der 13. war noch keine zwei Stunden alt, als Ralf Ernst einen Anruf vom Truckfahrer, der es glücklicherweise Vorzug in seinem Lastwagen zu schlafen, bekam. Zum Regen hatte sich in der Nacht ein heftiger Sturm gesellt, der es nicht lassen konnte, unser Werkstattzelt in Einzelteile zu zerlegen und auf das Dach des Trucks zu heben.

Die gesamte technische Ausstattung, Ladegeräte, Messwerkzeuge, die Werkzeugschränke - einfach alles - stand nun im strömenden Regen. Die Einrichtung des liebevoll hergerichteten und frisch dekorierten Bewirtungszeltes, welches stehen geblieben war, fand sich dann etwas gedrängt in einer Ecke wieder. Der Platz wurde nun für die Motorräder und die tiefende technische Ausstattung gebraucht. Nachdem Marko Werner die Ladegeräte umgedreht hatte und das Wasser herausgelaufen war, machte er sich an die Demontage und Trocknung selbiger. Der Rest des Teams betrieb Schadensbegrenzung. Die Stimmung war schlecht und Thomas Schuricht und Matthias Himmelmann sahen, obwohl ich das nicht für möglich gehalten hätte, noch weniger frisch aus als am Vorabend. Die einzelnen Verkleidungsteile der beiden Motorräder fanden sich zum Glück alle wieder an verschiedenen Stellen im Fahrerlager.

Das erste Training war auf 11.30 Uhr angesetzt und der ursprüngliche Plan, die beiden Motorräder ab 7.30 Uhr zu laden, wurde nicht nur durch die Umstände der Nacht erschwert, sondern auch dadurch, dass sich ein Spezialkabel des zweiten Ladegerätes nicht mehr auffinden lies. Marko bastelte mit Bordmitteln dann so ein ähnliches Kabel, was ihm, wäre es publik oder gefilmt geworden, seine Starkstromtechniker-Lizenz gekostet hätte. Die sehr bekannte frühere Rennfahrerin Katja Poensgen hat bei Sport 1 einen festen Sendeplatz, in dem sie über den Motorradsport informiert. Am 01.06.2011 ist ein neun Minuten langer Beitrag über Elektromotorräder



MATTHIAS HIMMELMANN MIT THOMAS MERTENS (BEIDE MÜNCH RACING)



MATTHIAS HIMMELMANN IM INTERVIEW MIT RTL

im Allgemeinen und über die Münch-Maschinen im Besonderen geplant. Auch im Interesse unserer Sponsoren hatten wir uns sehr gefreut, als Katja uns fragte, ob wir da mitmachen würden. Für den neun Minuten langen Beitrag wären nur zwei volle Drehtage notwendig und die Interviews mit den Technikern und Fahrern würden in aller Regel nicht mehr als 3-5 Mal wiederholt werden müssen - man wolle ja einen guten Beitrag machen.

Katja kam pünktlich um 9.00 Uhr mit Regie, zwei Kameramännern und Tontechniker zu uns. Was das Team dann in den folgenden Stunden ohne einen einzigen Flucher geleistet hat, würde jeden Schauspielers erblassen lassen.

Ralf organisierte zwischendurch ein neues Werkstattzelt, das aber im Umkreis von 250 km nicht unter einer Lieferzeit von zwei Wochen zu finden war. Es gelang ihm dann mit irgendwelchen Versprechungen einen Anbieter im Rheinland zu überzeugen, sein Ausstellungszelt unverzüglich abzubauen und auf den Autohof nach Bad Hersfeld zu bringen, was in etwa die Mitte zwischen Anbieter und uns war, um es da um 12.30 Uhr einem Teammitglied zu übergeben. Von Schleiz aus sind das ca. 220 km. Meine übliche Frage nach dem ausgehandelten Rabatt stellte ich diesmal nicht, dafür überlegte ich mir nun ernsthaft, auch so ein iPhone zu kaufen.

Um 11.30 Uhr dann das erste freie Training mit natürlich nicht optimal geladenen Batterien. Auch dank der Streckenerfahrung von Matthias konnte er eine Zeit von 1.41.686 hinlegen. Der Hauptkonkurrent Alessandro Branetti fuhr eine 1.48er Zeit. Matthias achtete hier und auch in den beiden Qualifying's sehr darauf, dass Branetti nie so nah war, dass er seine Fahrlinie studieren konnte. Thomas Mertens, der die Strecke vor drei Jahren das letzte Mal gefahren ist, studierte zunächst das Verhalten der TTE 2 und war zwölf Sekunden langsamer als Branetti. Alexander Scholz vom XXL-Racing Team kam auf 2.09 Minuten. Das erste Qualifying war für 16.00 Uhr angesetzt - also nichts wie ran an Markos „Spezialkabel“.

Was uns allerdings vollkommen entfallen war: Wir hatten ja auch RTL einen Dreh um die Mittagszeit zugesagt. Die Belagerung durch Katja mit Sport 1 verschärfte sich dadurch nicht unmerklich, da dies den Leuten von RTL nicht entfallen war.

Beim ersten Qualifying fuhr Matthias auf zwei Zehntel genau dieselbe Zeit wie im Training (die TTE 1.2 ist ausgereizt und Matthias fährt konstant am Limit), aber Branetti fand schon zwei Sekunden (1:46). Thomas hingegen, der die stabil laufende TTE 2 bereits als Freundin bezeichnete, fand schon sechs Sekunden (1:56).

Für den Beitrag bei Sport 1 wollte Katja die TTE 2 unbedingt auf der Rennstrecke mit „on board“ Kameras fahren und sich auch noch zusätzlich von ihrem Filmteam aus dem Kofferraum eines Autos heraus filmen lassen. Sport 1 gelang es, den Rennstreckenbetreiber davon zu überzeugen, dass er Katja nach dem letzten Lauf (Seriensport) um 18.40 Uhr nochmals auf die Strecke lässt. Wir hatten Katja zwei Runden genehmigt und standen komplett versammelt an der ersten Linkskurve nach Start/Ziel.

Als Katja das zweite Mal in voller Schräglage an uns vorbeifuhr dachten wir erst, sie hätte sich verzählt. Als sie dann aber nicht mehr kam, befürchteten wir, etwas wäre passiert und schickten zwei Teammitglieder gegen den ausdrücklichen Willen eines Streckenpostens los. Sie berichteten uns, dass Katja ihnen auf der Rennstrecke entgegengefahren wäre, was sehr unüblich ist, aber ihre Regie wolle nochmals die ein oder andere Schräglagenaufnahme machen, sie aber gleich kommen werde. Wir haben Katja dann noch weitere sechs Mal vorbeirauschen sehen, ohne dass unser heftiges Winken etwas bewirkt hätte und sind dann zurückgegangen, um das Werkstattzelt aufzubauen und die Vorbereitungen für die Gäste von Schott Solar zu treffen. Die Streckenposten sind dann auch gegangen.

Als Katja dann bei Anbruch der Dunkelheit die TTE 2 auf dem Lastwagen, der normalerweise verunglückte Motorräder einsammelt, zu uns zurückbrachte, erfuhren wir, dass sie so lange gefahren ist, bis sie stehen blieb und



DAS MÜNCH RACING TEAM IM INTERVIEW MIT KATJA POENSGEN VON SPORT 1



DAS MÜNCH-TEAM. VORNE SITZEND: THOMAS PETSCH ZWISCHEN KATJA POENSGEN UND MATTHIAS HIMMELMANN

die Batterie vollkommen am Ende war. In der Hoffnung auf einen möglichst positiven Filmbeitrag unterdrückte ich mit großer Mühe meine mir zuvor vorgenommenen disziplinarischen Maßnahmen. Da standen wir also mit einer TTE 2, die vielleicht einen Batterieschaden erlitten hatte und vier Stunden Ladezeit mit Markos Spezialkabel vor uns, da am nächsten Morgen bereits um 9.20 Uhr das zweite Qualifying angesetzt war. Die Batterie wollten wir in dieser frühen Phase der Entwicklung nicht unbeobachtet lassen, also musste sich einer daneben setzen und eine halbe Nachtschicht machen.

Das zweite Qualifying brachte keine Veränderung in der Startaufstellung, aber Branetti war bis auf zwei Sekunden an Matthias heran gekommen, da er nun auch die optimalen Linien kannte. Thomas Mertens verbesserte sich ebenfalls wieder und war mit einer beachtlichen Rundenzeit von 1:54 unterwegs gewesen.

Das anschließende Rennen lief für uns gut. Ab der vierten Runde kämpften Matthias und Branetti mit voller Power gegeneinander. Leider fing bei Branetti wegen Überlastung einer seiner zwei Motoren kurz nach Start/Ziel in der vierten Runde das Brennen an und er musste aufgeben - schade, denn wir hätten das gerne auf der

Rennstrecke ausgetragen. Am Ende war Matthias Erster und Thomas Zweiter - Doppelsieg für Münch - alles wurde gut und die Gäste von Schott waren auch sehr zufrieden.

Wir führen die WM nun mit 45 zu 25 Punkten an. Der nächste Lauf der FIM e-Power International Championship ist am 24.07.2011 in Laguna Seca (USA).

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Petsch



SOUVERÄNER DOPPELSIEG FÜR MÜNCH RACING

2011

SILVERSTONE

Sonntag, 19. Juni 00:11 Aufaktrennen des TTX-GP - schwarzer Samstag von Silverstone

Werte Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Ich schreibe meinen Rennbericht heute vor dem eigentlichen Rennen, was ein schlechtes Zeichen ist. Morgen ist das erste Rennen der TTXGP - ohne uns. Wir haben gestern im freien Training und auch heute Morgen noch mit über drei Sekunden bei einer Rundenzeit von 1:08 vorne gelegen. Alles sah nach einem Start-Ziel-Sieg aus, da uns auch die hoch gelobten und neu hinzugekommenen Japaner vom Team Prozza nicht das Wasser reichen konnten.

Die mit einem neuen Läufer ausgestattete Münch TTE 1.2 war laut Matthias eine „Waffe“ - aber es kam leider, leider, leider anders. In der ersten Runde zur Qualifikation bemerkte Matthias starke Rauchentwicklung am Motorrad - Probleme mit der Batterie- drückte die

Not-Aus Knöpfe und brachte sich in Sicherheit. Sekunden später explodierte das Motorrad mit Stichflammen mit bis zu 10 m Höhe. Es ist uns nun klar, dass die Not-Aus-Schalter, die die Sicherheitsingenieure der FIM und der TTXGP vorgeschrieben haben, vollkommen wirkungslos sind - es muss in Zukunft andere Standards geben - auch ich war was dies angeht sehr überrascht - wir sind am Anfang des elektrischen Rennsports.

Heute explodierte mit der TTE 1.2 das Weltmeistermotorrad von 2010 und es ist nur noch ein Aschehaufen. Es explodierten rund 400.000.-€, aber das Wichtigste ist, dass Matthias heil davon kam. Ich habe angeordnet, dass das geschmolzene Motorrad (selbst die Vorderfelge ist geschmolzen) nicht zerlegt wird, sondern so wie es ist als Museumsteil erhalten wird - als Relikt der beginnenden Elektromobilität.

Der heutige Unfall wird uns auf dem Weg zum nächsten WM-Titel weit zurückwerfen !! Das komplette Münch-Racing-Team weint heute Abend um den Verlust der TTE-1.2.

Frustrierte Grüße
Thomas Petsch



DIE TTE-1.2 IN FLAMMEN



2011

Spa Francorchamps

Samstag, 2. Juli 20:51
Rennbericht direkt aus
Spa Francorchamps

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute um 19.00 Uhr war der zweite Lauf des TTXGP auf dem Formel 1 Kurs in Spa Francorchamps.

Begonnen hat es gestern Morgen um 8.30 Uhr mit dem freien Training mit Regenreifen. Es waren 11 Maschinen am Start und wir waren nach dem herben Niederschlag von Silverstone wieder als einziges deutsches Team mit unserer TTE 2 angereist. Die Japaner waren nicht gekommen und versuchen offensichtlich erst mal ihre Maschine zu verbessern, dafür aber die Chinesen mit zwei Maschinen und einem Team von 16!! Mann. Man merkt, dass es das Werksteam Zongshen mit Profifahrer HoChi Fung ernst meint - unglaub-

liche Ausrüstung und Materialien nur vom Feinsten. Mit dabei war auch der Langstreckenweltmeister S. Mertens vom Team Campus Francorchamps, die mehr oder weniger hier auf der Strecke wohnen.

Es folgte ein Einfahren und vorsichtiges Abtasten - trotzdem rutschte der Chinese Tong Yu von der Strecke. Er verletzte sich zum Glück nicht und die Maschine konnte auch wieder gerichtet werden. Bei unserer TTE 2 lief alles nach Plan, Matthias war aber mit der Abstimmung alles andere als zufrieden und es begann die Arbeit an einer geänderten Fahrwerkseinstellung. Da die Abstimmung im Regen weicher sein muss als auf trockener Bahn, sich hier aber im Viertelstundentakt das Wetter ändert, war das nicht so einfach.

Im Gegensatz zu unserer nicht mehr existenten TTE 1.2 ist das Drehmoment bei der TTE 2 im unteren Drehzahlbereich bis ca. 7.000 U/min nicht zufriedenstellend - wir hoffen, da in Zukunft noch etwas verbessern zu können, aber auch die Ingenieure des

Herstellers zuckten am Prüfstand bisher nur mit den Schultern. Im oberen Drehzahlbereich kommt die TTE 2 fast an die Leistung der ehemaligen TTE 1.2 heran, wiegt aber rund 15 kg mehr. Der 7001 m lange Formel 1 Kurs in Francorchamps ist ein ausgesprochener Hochgeschwindigkeitskurs, was ideal für uns ist, da unsere Maschine zwar relativ schwer, im oberen Drehzahlbereich aber relativ stark und schnell ist. Bei einem engen Kurs hätten wir momentan wohl wenig Chancen. Mein absolutes Lieblingsstück des Kurses ist eine lange rechtsgezogene Gerade mit 1070 m

Länge und einem Höhenunterschied von 55 m durch den Wald den Berg hinauf. Oben hatte Matthias eine Geschwindigkeit von 214,9 km/h, was Thomas Schuricht sehr gefallen hat, hatte er die Übersetzung doch so gewählt, dass max. 218 km/h möglich wären - gut getroffen!

Um 19.00 Uhr dann das erste Qualifying bei trockener Strecke. Matthias fuhr mit 3:00.337 die schnellste Zeit, kam allerdings nach 6 Runden mit einem Kopfschütteln herein, da er vier Mal über beide Reifen driftete - aber



Spa Francorchamps

dank seiner Erfahrung eben nur driftete. Es begannen erneute Veränderungen am Fahrwerk und Matthias wertete mit dem Data-Recording seinen Fahrstil aus. Wir können mittlerweile fast alles messen und haben auch ein GPS dabei, so dass man die jeweiligen Daten den exakten Streckenabschnitten zuordnen kann. Am Computer können wir so Runde um Runde laufen lassen, auswerten und Bremspunkte oder andere Dinge analysieren oder verbessern. Wir messen u.a. die Spannung und Temperatur in sechs Batterieblöcken, Eingangs- und Ausgangstemperatur des Motor Kühlers, die Riementemperatur mittels Infrarot, den Bremsdruck vorne und vieles mehr.

Am Abend hatten dann unsere chinesischen Nachbarn mit ihrem Wohnmobil, welches als Küche ausgebaut ist, ein kleines Problem und wir mit ihnen. Sie wollten den randvollen Abwassertank schrittweise in einen Eimer entleeren, wobei ihnen nach dem ersten Eimer die Verschraubung am Auslaufstutzen kaputt ging und der einzelne Eimer die Menge des Tanks (rund 150 l) nicht aufnehmen konnte. Leider standen wir im Gefälle etwas unter ihnen

und so konnten wir noch heute Morgen an unserem Zeltboden feststellen, dass offensichtlich ausgiebig Fischsuppe mit Knoblauch gekocht wurde.

Heute um 8.45 Uhr war das zweite Qualifying. Man sah schon, dass alles nach Plan lief und das breite Grinsen von Matthias war selbst durch das Visier zu sehen. Er fuhr eine Rundenzeit von 2:56.604 und war so 0:16.448!! vor dem Zweitplatzierten HoChi Fung aus China und 0:16.852 vor dem ewigen Konkurrenten Alessandro Brannetti aus Italien. In dieser Reihenfolge war dann auch die Startaufstellung um 18.50 Uhr. Wieder die bange Frage - Regenreifen, ja oder nein? - wirklich blödes Wetter hier.

Wir fahren dann nicht mit Regenreifen, da die Wolken nicht so bedrohlich wirkten. Der Plan war, Fung und Brannetti zunächst miteinander kämpfen zu lassen und erst im letzten Drittel des Rennens einzugreifen. Natürlich kam es anders und Fung fuhr vorne weg, ohne dass Brannetti wirklich hinterher kam - die anderen auch nicht. Also nahm Matthias die Verfolgung auf, überholte Fung dann

planmäßig im letzten Drittel und kam mit sehr deutlichem Abstand als Erster ins Ziel. Irgendwie gelang es Brannetti dann doch noch Fung auf der schnelleren Maschine zu überholen, aber da waren wir schon am Feiern. Schönen Gruß aus Francorchamps und Dank an unsere Sponsoren, die uns das alles ermöglichen !!

Thomas Petsch mit Team



UNSERE „NACHBARN“ AUS CHINA: DAS TEAM ZONGSHEN

VERDIENTER SIEG IN SPA VOR HOCHI FUNG (CHINA) UND ALESSANDRO BRANETTI (ITALIEN)

2011

Laguna Seca

Mittwoch, 27. Juli Rennbericht Laguna Seca

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute startete um 19.25 Uhr deutscher Zeit ein weiterer Lauf der FIM e-Power International Championship im Rahmen der MotoGP (rund 150.000 Zuschauer) bei trockenem Wetter in Laguna Seca in Kalifornien. Leider kann ich aus tragischen familiären Gründen nicht live von der Rennstrecke berichten, sondern stütze mich auf die Angaben unserer Teammitglieder.

Es waren 12 Maschinen für das erste freie Training am Freitag bereit, wobei nur 11 Fahrer an den Start gingen, weil eine Maschine (USA) technische Probleme hatte. Aus Europa waren zwei Maschinen aus Italien, eine aus Spanien und wir aus Deutschland mit der TTE 2.0 am Start.

Erstmalig waren nun auch zwei amerikanische Werkteams dabei - Brammo (hat über 100 Mio. US\$ von Beteiligungsfirma bekommen)

und Mission Motors (Ausgründung Tesla). Beide Maschinen waren auch schon vor einem Jahr zu sehen, waren aber offensichtlich noch nicht gut genug für den Wettbewerb. Beide Teams haben dann ein Jahr lang entwickelt, ohne Zeit mit Reisen und Wettbewerben zu verlieren (allerdings auch ohne Punkte einzufahren). Mission Motors setzte hierzu rund 25 Techniker ein und stellte ein Motorrad auf die Beine, das nun neue Maßstäbe setzt. Auch haben Sie den amerikanischen Star-Fahrer Steve Rapp als Fahrer gewinnen können, der in der Boxengasse permanent Autogramme geben muss.

Der Vorjahres-Erste Michael Czysz, dessen Rundenrekord von 1*44.496 nun knapp ein Jahr hielt, wurde gleich beim ersten freien Training von vier Fahrern, darunter auch Matthias Himmelmann (1*43.149) eingestellt. Matthias fuhr vor einem Jahr mit der TTE 1.1 eine Rundenzeit von 1*54. Michael Czysz fuhr mit seiner weiterentwickelten EIPC eine Rundenzeit von 1*40.968 und der Vorjahres-Zweite Michael Barnes vom Team Lightning eine 1*41.244. Der Hammer aber war Steve Rapp auf der Mission R mit einer sagenhaften Zeit von 133.714. Mit der in Silverstone verbrannten TTE 1.2 wären wir vielleicht an Czysz und Lightning vorbei gekommen, aber an Steve Rapp nicht.



Vor diesem Hintergrund müssen wir unser Motorenkonzept für die TTE 3.0, mit der wir in der nächsten Saison fahren werden, nochmals überdenken. Die Mission R von Steve ist ein Drehmomentmonster und nimmt uns im top speed glatte 35 km/h ab. Erstmals fahren wir nicht mit Lithium-Ionen-Mangan-Zellen, sondern mit Polymer-Zellen. Auch wenn diese etwas schwerer zu balancieren sind, haben sie doch einen gewissen Gewichtsvorteil. Nach der Erfahrung von Silverstone sind diese nun dicht in einer Aluminiumbehauung mit Teflon-Trennung untergebracht. Wir messen nun über 20 Parameter und Matthias hat die Wichtigsten im Cockpit.

Das zweite Werkteam, Brammo, mit Fahrer Steve Atlas, fuhr knapp zwei Sekunden langsamer als Matthias.

Laguna Seca

Ernüchterung machte sich breit, denn niemand hatte auf dem Radar, dass Mission Motors eine derartige Rakete bauen konnte. Am Samstag dann das Qualifying mit einer fast gleichen Reihenfolge. Steve Rapp war wie von einer anderen Welt und mit 1*31.376 (zum Vergleich, Valentino Rossi und Lorenzo waren im Training der MotoGP am gleichen Tag nur noch rund 9 Sekunden schneller - wer hätte das vor einem Jahr gedacht!) nicht zu schlagen, danach Lightning, die nach einem Rasenausrunder Glück hatten und dann Michael Czysz. Matthias dann mit 1*42.051 knapp zwei Sekunden hinter Michael Czysz, 0,7 zehntel Sekunden vor Brammo und 3,5 zehntel Sekunden vor Brannetti. Das Ziel sollte nun sein, sich Brannetti und Brammo vom Halse zu halten und zu versuchen, irgendwie auf Platz drei zu kommen. Dummerweise hat die FIM die Rundenanzahl von 9 auf 8 Runden (28,88 km) verkürzt, was den amerikanischen Teams zugute kommt, die viel Leistung haben und daher auch viel Energie verbrauchen, aber durch die Streckenverkürzung nun leider nicht mehr so darauf achten müssen.

Vorhin dann das Rennen.

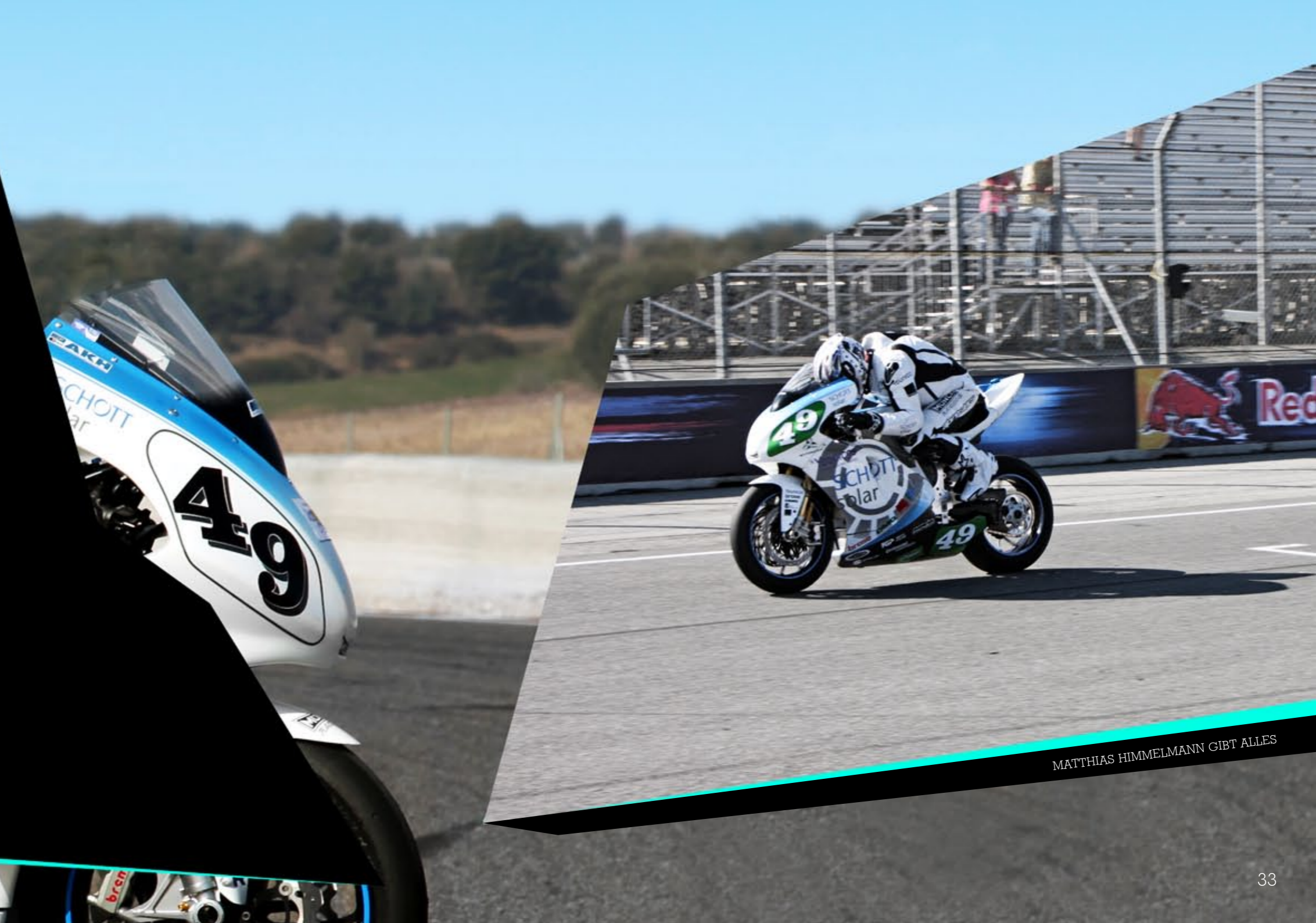
Matthias startete von Platz vier in der zweiten Reihe. Der Motor der TTE 2.0 ist im unteren Drehzahlbereich eine Katastrophe

und so kam Matthias als letzter in die erste Kurve. Im Verlauf des Rennens konnte Matthias sich dann aber auf den schnellen Passagen mehrmals bis auf Platz vier vorarbeiten, auf dem er nach der letzten Kurve vor Start/Ziel dann auch lag. Brammo und CRP/Brannetti haben im unteren Drehzahlbereich die stärkeren Motoren und konnten Matthias, der machtlos am Gashebel hing, noch kurz vor dem Ziel auf der Geraden überholen. Brammo, kam 0.62 Sekunden und CRP/Brannetti 0,26 Sekunden schneller ins Ziel. Gewonnen hatte Mission Motors vor Moto Czysz und Lightning. Mit der TTE 1.2 wäre ein 2./3. Platz überaus realistisch gewesen - viel Arbeit über den Winter - unter 110 kW nominal brauchen wir hier überhaupt nicht mehr antreten.

Matthias führt die WM nach wie vor an und die Mission Leute können uns auch nicht mehr einholen, für die nächste Saison müssen wir uns allerdings wirklich etwas einfallen lassen.

Der Dank gilt unseren Sponsoren, die uns das alles ermöglichen.

**Ihr
Thomas Petsch**



MATTHIAS HIMMELMANN GIBT ALLES

2011

Assen

Sonntag, 7. August 03:11 Live von der Rennstrecke in Assen

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute war vor rund 50.000 Zuschauern ein weiterer Lauf der TTXGP in Assen/Holland.

Am Donnerstag reiste das Team an und baute das Vorzelt des Renntrucks, von dem aus ich gerade berichte, auf und achtete diesmal penibel darauf, im Gefälle oberhalb der Wagenburg unserer chinesischen Konkurrenten, die auch diesmal unsere Nachbarn sind, zu liegen. Die Fischsuppe aus Spa Francorchamps war allen noch in bester Erinnerung.

Etwas überrascht waren wir, als wir sahen, dass Jasper Iwema, ein aktiver MotoGP-Fahrer und ein Star in Holland, auf einer Mavison für das Team Gamma (der Hauptsponsor des Wochenendes) als Fahrer an den Start gehen würde. Der 22-jährige wiegt (ich habe zwei Mal nachgefragt) 48 kg!!.

Gestern um 9.35 Uhr war bei trockenem Wetter das erste freie Training. Unser Chefentwickler Thomas Schuricht hatte die Übersetzung so gewählt, dass das letzte Glied im Strang, das Ritzel am Hinterrad, 47 Zähne hatte. Die Gegengerade des 4.555 m langen Kurses mündet in einer leichten Rechtskurve, die dann sofort in eine Linkskurve übergeht. Matthias fährt die Kurve ohne zu bremsen mit voller Leistung an und nimmt am Eingang der Kurve lediglich das Gas auf null. Der Motor liegt dort dann bei ca. 11.500 U/min. Ein Elektromotor bremst im Gegensatz zu einem Verbrenner nicht mit dem Motor ab, wenn das Gas weggenommen wird, sondern rollt einfach weiter. Dies hatte zur Folge, dass in Schräglage die Umdrehung des Hinterrades (der Durchmesser auf der Reifenflanke wird kleiner) höher wurde als am Ende der Geraden und die Maschine den Motor in die Drehzahlbegrenzung, die bei 12.000 U/min liegt, schickte.

Leider kann man die Steuerung nur bei 0 U/min zurück setzen, so das Matthias anhalten musste - und das bei mehreren Runden im ersten freien Training. Dies haben wir für die Zukunft klar auf dem Radar - so kann das nicht bleiben! Ein weiteres kleines Problem war, dass der Primärriemen sich achsial verschob und leicht beschädigte. Matthias fuhr hier die siebtschnellste Rundenzeit im Feld,

MATTHIAS BEI HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

VIEL ARBEIT FÜR THOMAS SCHURICHT AM ANTRIEBSSTRANG

aber man sah schon, dass dies nicht der Wirklichkeit entsprach, denn wenn die Mühle in schnellen Passagen lief, dann lief sie sauschnell. Unser altes Drehmomentproblem im unteren Drehzahlbereich aus der Kurve heraus konnten wir mit dem Motorenhersteller bisher leider immer noch nicht lösen - da ziehen uns die Chinesen davon.

Bis zum zweiten freien Training um 11.40 Uhr mussten dann Riemen, Wellen, Ritzel, Kette, usw. gewechselt, Verkleidungen ab- und wieder angebaut werden und Thomas und Sascha wurden um 11.42 Uhr damit fertig - ich staunte nur in was für einer Geschwindigkeit die ganze Arbeit - fast ohne ein Wort zu sprechen - erledigt wurde - ach ja - geladen werden musste ja auch noch.

Matthias fuhr dann wieder in den Begrenzer und blieb erneut stehen. In der Erkenntnis, dass das hintere Ritzel wohl immer noch zu groß sei, bremste Matthias von nun an in be-

Assen

sagter und zweier weiterer Kurven leicht an und kam so ohne Probleme durch.

Mit einer Rundenzeit von 1:57.290 ließ er Alessandro Branetti und HoChi Fung über 4! Sekunden hinter sich. Die Stimmung hellte sich nun gerade bei Matthias merklich auf und er begab sich sofort an die Auswertung des Datarecordings, was er nur zum Mittag- und Abendessen unterbrach. Heraus kam, dass wir noch einen einzigen Zahn wegnehmen müssen, damit er ohne zu bremsen in die Kurve rasen kann. Heraus kam auch, dass die Batterien uns keine Sorgen machen sollten.

Matthias und ich wollten gerade ins Hotel fahren, als Jasper Iwema mit seinem Manager und 7 weiteren Leuten zu uns ins Zelt kamen. Er berichtete, dass seine Mavison eine echte Gurke sei und er sich mit einer Rundenzeit von 2:09 nur blamieren kann, zumal für Sonntag neun Fernsehsender über ihn und das Rennen berichten werden. Er fragte uns, ob er eine Münch haben kann. Wir hatten aber nur die TTE 2.0 dabei und die allererste Maschine, die TTE 1.1 in Kassel stehen. Kurzerhand wurde dann ein 800 km Trip organisiert und um 6.30 Uhr heute Morgen war die TTE 1.1 in unserer Box. Das Fahrwerk, das auf Matthias abgestimmt war, konnte

nicht mehr verändert werden und so setzte sich Jasper einfach drauf und fuhr ab 9.20 Uhr dann die Qualifikation.

Er kam auf Anhieb auf eine Rundenzeit von 2:02.611 und errang damit den dritten Startplatz (fliegender Holländer). Matthias kam auf den zweiten Platz 1:59.301 und Branetti auf die Pole-Position (1:58.346). Da Matthias die Strecke nun etwas vertrauter vorkam, fuhr er in Schräglage 202,4 km/h und rauschte erneut in den Begrenzer. Wir haben dann ein 43er Ritzel eingebaut und vereinbart, dass er bei der Einführungsrunde zum Rennen volle Kanne fahren soll, was total unüblich ist und Energievernichtung bedeutet, aber wir wollten testen, ob die Übersetzung nun safe ist. Das gesamte Team inklusive Matthias war nicht ausgeschlafen, denn wir hatten dummerweise ein Hotel direkt in der Innenstadt und die Holländer feiern samstags bis 4 Uhr morgens auf der Straße. Polizeisirenen und Krankenwagen waren für unsere Nachtruhe auch nicht gerade förderlich.

Am späten Vormittag stellten wir dann fest, dass die TTE 1.1 nur mit vier statt fünf Batteriepacks fahren konnte. Wir hatten die Maschine bei einem Sponsor zum Mitarbeiterfahren ausgeliehen und ein Kollege ist leider damit umgefallen. Dass der Batteriepack

dadurch beschädigt wurde haben wir zunächst nicht bemerkt, da wir mit der TTE 1.1 sowieso nicht mehr fahren wollten und sie einfach in die Ecke stellten. Im Winter sollte sie dann wieder schön hergerichtet werden. Wir empfahlen Jasper dann im Windschatten des schnellsten Chinesen bis zur letzten Runde zu fahren, was er natürlich nicht tat, wie wir während des Rennens feststellen mussten - ein echter Heißsporn. Um 13.35 dann das Rennen. HoChi Fung kam einen Wimpernschlag vor Jasper ins Ziel - zum Glück nur als Zweiter. Bei der Siegerehrung hörten wir die Deutschlandhymne - Himmelmann der Teufelskerl hat alle niedergedrungen.

Der Dank gilt unseren Sponsoren, die uns das alles ermöglichen.

**Ihr
Thomas Petsch**



SO SEHEN SIEGER AUS!

2011

Karlskoga

Sonntag, 4. September 22:14
live aus Karlskoga - Schweden

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute, 4. September fand in Karlskoga (ca. 250 km westlich von Stockholm) im Rahmen der Scandinavian Open ein weiterer Lauf des e-Grand Prix der TTXGP statt. In Karlskoga wurden zu Zeiten von Jochen Rindt auch FI-Rennen veranstaltet. Der Kurs ist mit 2,4 km der wohl kürzeste der Saison und auf der kurzen Start/Zielgeraden erreichte Matthias nur knapp über 200 km/h.

Das Bild entstand am Freitag vor dem eigentlichen Rennwochenende in einem nicht offiziellen Training auf trockener Strecke. Matthias fuhr hier eine Rundenzeit von um die 1:15.

Gestern früh um 8.55 Uhr dann das erste freie Training bei regenasser Fahrbahn und kuscheligen 9 Grad Celsius. Diese Temperatur bedeutet für die Schweden wohl immer noch Hochsommer, denn sie laufen nahezu kollektiv in kurzen Hosen und ärmellosen Hemdchen herum.

Matthias erreichte eine Rundenzeit von 1:23.461 vor dem Chinesen HoChi Fung (1:24.068) und dem Schweden Mikael Nilsson (1:31.508). Auf rutschiger Fahrbahn gab es leider zwei Stürze. Der Chinese Yu Tang verletzte sich dabei leider an der linken Hand und David Hallet vom UK Team Agni legte sich in einer Kehre in den Schlamm und rutsche anschließend über die Fahrbahn. Matthias brach daraufhin das Training ab, denn der Belag war an dieser Stelle nun noch lehmig und sehr rutschig.

Als Peter Linden mit der Startnummer 93 das Training beginnen wollte, war ein Zischen zu hören und im Augenwinkel ein Blitz zu erkennen - für den Schweden war das Wochenende somit mit sehr viel Arbeit verbunden um den Schaden zu beheben, was ihm aber letztendlich gelang.

Die Qualifikation begann dann um 13.30 Uhr bei mittlerweile abgetrockneter Fahrbahn und für schwedische Verhältnisse schweißtreibenden 13 Grad Celsius - die ersten freien Oberkörper waren zu sehen und es stellte sich so etwas wie Samba-Stimmung ein. Wir wollten testen, ob sich die von Thomas Schuricht errechnete Batteriekapazität für die im Rennen geforderten 14 Runden als richtig erweist, also ist Matthias 14 Runden gefahren. Vier Runden davon



HEUTE PASST JEDES DETAIL

innerhalb von einem Zehntel !! Differenz bei 1:14.3.. und zwei Runden auch knapp unter 1:14.000-das reichte mit über einer Sekunde Vorsprung für die Pole-Position vor HoChi Fung (China) und Mikael Nilsson (Schweden).

Es ist schön, dass alle Teams - bis auf die Chinesen - ein kameradschaftliches Verhältnis innerhalb der Boxengasse pflegen und sich auch gegenseitig helfen. Die Chinesen haben sind wie immer in ihrer Wagenburg abseits der Boxengasse mit einer mittlerweile undefinierbaren Anzahl von Ingenieuren und für niemand zugänglich abgeriegelt. Hi und da kommt einer mit einem Panzerfaust ähnlichem Gerät aus der Burg heraus und ich wollte, als er direkt auf mich zukam, zuerst schon in Deckung springen, bis ich bemerkte, dass es sich nur um eine Fotomaschine handelte. Nachdem unsere asiatischen Gegner im letzten Jahr die Maschinen von CRP-Italien bis auf die Farbgestaltung so perfekt kopiert (und zugegebenerweise auch noch verbessert) hatten, scheinen nur wir das Ziel eines neuen Bildbandes zu sein. Es ist schade, dass man nun Vorsichtsmaßnahmen treffen muss, damit dies nicht passiert.

Der für Alle erkennbare Unterschied ist, dass das Münch Racing Team - vielleicht aus einer gewissen Stärke heraus (vor allem ist

das bei Matthias, der von seiner Partnerin Sabine gecoacht wird, erkennbar) -, gelassen und mit Thomas Schuricht, Sascha und Ralf ruhig und zielstrebig alles Anliegende erledigt. Unsere asiatischen Konkurrenten wirken da schon wesentlich hektischer.

Heute Morgen dann das warm-up mit leichten Fahrwerksmodifikationen und einer Rundenzeit von 1:12.686. Der Allzeitrekord auf der Strecke liegt bei knapp unter 1:05. Wer hätte vor einem Jahr noch gedacht, dass wir bis auf 7 Sekunden an die schnellsten Verbrenner Motorräder herankommen? Um 13.30 Uhr war es dann soweit und bei trockenem Wetter und um die 20 Grad Celsius legte Matthias seinen ersten Start-Ziel Sieg hin. Er gewann äußerst souverän. Platz zwei und drei belegten die Chinesen. In der Gesamtwertung liegen wir nun mit 75 Punkten vor HoChi Fung (China, 56 Punkte), Alessandro Branetti (Italien, 45 Punkte) und David Hallet (England, 40 Punkte).

Wir danken allen unseren Sponsoren, die uns das alles ermöglichen.

Ihr
Thomas Petsch

MÜNCH
RACING



MATTHIAS HIMMELMANN AUF DEM WEG ZU SEINEM ERSTEN START-ZIEL-SIEG

2011

Le Mans

Freitag, 23. September 20:17 Rennbericht live aus Le Mans

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Es gibt seit zwei Jahren zwei Rennserien für den elektrischen Motorradsport, in denen wir letztes Jahr nicht erfolglos waren.

Die führenden Teams, auch wir, arbeiten darauf hin, dass die beiden Rennserien zusammengelegt werden, damit wir nicht irgendwann wie beim Boxen landen, wo es die verschiedensten Titel und Champions gibt.

Heute war bereits ein zweiter paralleler Lauf beider Rennserien. Es fanden das Finale der **International e-Power Championship** des Weltmotorradverbandes FIM und das Europafinale des **e-Grandprix** der TTXGP auf der 4,185 langen legendären Strecke von Le Mans/F statt. Im Gegensatz zur FIM veranstaltet die TTXGP

auf drei Kontinenten (USA, Australien, Europa) Ausscheidungsrennen und lädt die auf jedem Kontinent jeweils sieben besten Teams zum Finale ein, das Mitte Oktober in Spanien stattfinden wird.

Teams aus anderen Kontinenten müssen sich für einen der drei Kontinente entscheiden und so kam es, dass die Chinesen nicht in Australien, sondern in Europa mitfahren, weil es dort, wie ich vermute, mehr zu fotografieren gibt. Der USA-Meister steht schon fest und es ist Steve Atlas vom Team Brammo.

Le Mans ist ein irres Pflaster. Das Rennen fand im Vorprogramm der 24 Stunden von Le Mans für Motorräder, mit rund 250.000 Zuschauern am Wochenende statt. Die Franzosen sind nicht sonderlich zimperlich und veranstalten in den Zeltstädten riesige Scheiterhaufen-Lagerfeuer und Lärmorgien. Sie bringen alte Motoren mit und lassen diese so lange im Stand unter Vollgas laufen, bis sie platzen. Manche haben einen regenschirmgroßen Trichter am Auspuff, der nach oben gerichtet ist und gießen dann bei Vollgas Benzin hinein, was unglaubliche Stichflammen zur Folge hat. Noch dazu gibt Status Quo morgen ein Freiluftkonzert in diesem Hexenkessel.

Wir sind mit breiter Brust, aber trotzdem höchst angespannt mit einem Team von neun Mann bereits am Dienstag angereist. Bei der FIM lagen wir mit 55 Punkten vor Branetti (CRP, Italien, 36 Punkte) und Steve Rapp/Australier (Team Mission Motors, USA, 25 Punkte) und bei der TTXGP mit 75 Punkten vor HoChi Fung (Zongshen, China, 56 Punkte) und Branetti (CRP, Italien, 45 Punkte), jeweils in Führung. Es war alles drin, nur ein Batteriebrand wie in Magny Cours, ein Totalverlust wie in Silverstone oder sonst ein technischer Ausfall oder gar ein Abflug durfte nicht passieren!!

Am Mittwoch dann das erste freie Training bei gutem Wetter. Da wir in beiden Serien vorne lagen, entschieden wir uns natürlich auf sicheres Ankommen zu fahren und haben die Leistung der Maschine etwas gedrosselt, was Matthias gar nicht so gut fand - er will halt immer der absolut Schnellste sein. Sollte irgendjemand mal ein Mittel erfinden, dass Testo-

steron absorbiert und das man unauffällig einem Motorradrennfahrer in die Cola Light mischen kann, soll er mich bitte anrufen. Matthias fuhr eine 1:56er Runde und damit rund drei Sekunden schneller als HoChi Fu/China.

Am Donnerstag Vormittag dann bei schönem Wetter und angenehmen 18 Grad das zweite freie Training mit einer 1:54er Zeit, zwei Sekunden vor HoChi Fung und 6 Sekunden vor Brannetti/Italien.

Um 15.50 Uhr folgte die erste Qualifikation. Da Matthias mit dem Fahrwerk zufrieden war, änderten wir am Setup nichts. Lediglich neue Reifen und sündhaft teure neue Magnesiumfelgen wurden der TTE spendiert. Wir haben die Batterien nach der Erfahrung von Silverstone nun sehr behutsam geladen und so fehlten uns noch 15 V zur Maximalspannung von 350 V, was aber nichts machte, denn wir hatten ohnehin nur vor, drei schnelle Runden zu fahren und eine war mit 1:52.939 beson-

WIEDER START-ZIEL-SIEG. MÜNCH IST DAS MAß DER DINGE!

Le Mans

ders schnell. Der Chinese folgte mit 4.817 Sekunden Abstand und Brannetti mit 5.801 Sekunden - die Konkurrenz war ob der Abstandserweiterung anstelle der Abstandsverkürzung erschüttert und das war auch gut so. Aus der chinesischen Wagenburg waren ziemlich laute Töne zu vernehmen, und es war, auch wenn ich kulturell nicht so bewandert bin, meiner Einschätzung nach kein Lotusblüten-Lobesgesang.

Zur Erinnerung und zum Vergleich :

Vor einem Jahr war das erste e-Rennen in Le Mans, bei welchem Münch Zweiter wurde. Die schnellste Rundenzeit fuhr damals Thomas Betti aus Italien. Es waren 2:21.xxx und somit 29! Sekunden mehr als Matthias gestern fuhr - eine ganze Welt und nur ein Jahr Arbeit liegt da dazwischen. Gestern trainierten auch die 1.000er Superbikes (Verbrenner). Das hintere Dutzend Fahrer liegt bei einer Zeit von 1:49 - mit anderen Worten - unsere Prognose, dass in drei Jahren kein Verbrenner mehr an uns vorbei kommt, könnte wahr werden.

Heute um 10.00 Uhr dann die zweite Qualifikation, aber nicht bevor die TTE gestern Abend nochmals fast komplett zerlegt und Verschleißteile wie Ketten, Riemen und Lager gewechselt wurden. Wir waren bereits qualifiziert und so war es für Matthias und Chefingenieur Thomas Schuricht nur noch ein

abschließender Test vor dem Rennen. Matthias fuhr wieder die schnellste Zeit und Brannetti 3.779 Sekunden langsamer auf den zweiten Startplatz. Dritter Startplatz für die Chinesen. Matthias ist wie wir alle etwas verärgert darüber, dass die Chinesen die CRP-Maschine von Brannetti so dreist kopierten und saugte Brannetti in der zweiten Runde zur zweitschnellsten Zeit, indem er sich kurz vor der langen Geraden vor ihn setzte und dann aufrecht sitzend direkt vor ihm her gefahren ist. So hatte Brannetti am Ende der Geraden rund 8 km/h mehr als üblich auf dem Tacho und fuhr die schnellere Runde. Dann das finale Rennen um 17.25 Uhr. Matthias fuhr zuerst in die erste Kurve und ab da war nur noch unsere Rückfahrkamera wichtig. Start - Ziel Sieg ! Münch ist momentan das Maß der Dinge!

Ergebnis :

Matthias Himmelmann vom Team Münch Racing ist der neue Champion bei der FIM e-Power Int. Championship. Von 100 möglichen Punkten erreichte er 80 Punkte. Zweiter ist Alessandro Brannetti (56 Punkte) vom Team CRP aus Italien und Dritter ist der Australier Steve Rapp (25 Punkte). Das Münch Racing Team ist bei der FIM e-Power Int. Championship zum zweiten Mal in Folge Konstrukteursmeister. Matthias Himmelmann ist beim TTXGP European Championship 2011 mit 100 Punkten von 125 möglichen Europameister.

Für die Truppe :

Speziellster und herzlichster Dank dem kompletten Team, denn es war, wie es bei erfolgreichen Unternehmungen immer ist, keine Einzelleistung, sondern eine grandiose Teamleistung. Es hat unter der Anleitung von Thomas und Matthias trotz der Rückschläge, die wir alle hinnehmen und bitter verdauen mussten, super funktioniert. Jeder einzelne von Euch kann und sollte stolz sein, denn er hat seinen Beitrag für diesen grandiosen Erfolg - immerhin sind wir gegen den Rest der Welt gefahren - geleistet. Ihr seid eine super Truppe und ich liebe euch! (Diese Email aber bitte nicht zur nächsten Gehaltsbesprechung mitbringen) Und nun spendiere ich Champagner für alle - einfach großartig!!!

Ich danke unseren weitsichtigen Sponsoren, die uns das alles ermöglichen und Deutschland in Zeiten der Elektromobilität weiter an der Weltspitze halten wollen. Dass dies möglich ist, zeigt der heutige Tag.

Ihr
Thomas Petsch

MÜNCH RACING: KONSTRUKTEUR-WELTMEISTER UND GEWINNER DER
FIM E-POWER CHAMPIONSHIP



2011

Anglesey

Sonntag, 16. Oktober 20:49 Rennbericht live aus Anglesey

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute fand das letzte Rennen der Saison, das „World Final“ der TTXGP-Rennserie auf Anglesey, einer zu England gehörenden und mit einer Brücke verbundenen Insel in der irischen See, statt. Hier gibt es außer unglaublich vielen Schafen und Kühen, die das wegen dem ständigen Regen schon fast unnatürlich grün wirkende Gras fressen, nur noch eine grandiose Natur.

Viele Rennstrecken wurden in strukturarme Gebiete gebaut, um etwas Leben und Geschäft zu bringen und so war es auch hier. Mit 8 Mio. € EU-Geldern wurde hier erst 2007, direkt auf den Klippen und ohne große Erdbewegungen eine schöne, 2,1 Meilen lange Strecke gebaut, die sich auf und ab in die Natur einfügt, keine langen Geraden, dafür aber viele Kurven und zwei davon sogar mit 10 Grad Überhöhung hat. Früher war hier eine Militärbasis, wo Cruise Missiles getestet wurden.

Am Freitag war Aufbau bei einem Wetter, dass das Gras noch etwas grüner werden lies und bei den Betreibern der hier in der Nähe stehenden Offshore-Windkraftanlagen für gute bis sehr gute Laune sorgte. Wir alle bedauerten, keine langen Unterhosen mitgenommen zu haben.

Erstaunlicherweise war es gestern dann vollkommen anders. Die Sonne schien, der Asphalt auf der Strecke erwärmte sich bis auf 17 Grad, nur die Windkraftanlagenbetreiber grinsten wohl immer noch ziemlich breit. Um 11.20 Uhr dann das erste freie Training, zusammen mit klassischen Verbrenner-Rennmaschinen aus den 70ern auf trockener Bahn und nur mit dem einen Problem, dass Matthias ständig überholen musste und ziemlich aufgehalten wurde. Er nahm die langgezogene Rechtskurve die Klippe hoch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h und einer Rundenzeit von 1:42. HoChi Fung fuhr eine 1:46er Zeit. Wir wunderten uns, dass der zweite Chinese nicht auftauchte und erfuhren dann später, dass ihm in der Nacht die Batterie abgeschmort ist. Ich kann die langen Gesichter der Chinesen nebenan sehr gut verstehen und sie tun mir sehr leid. Nach dem Wechsel des Primärriemens, dann um 17.30 Uhr das nächste geplante Training. Leider gab es zuvor einige Unfälle auf

der Strecke, die den Zeitplan durcheinander gebracht und um rund 45 Minuten nach hinten verschoben haben. Der Stadionsprecher sagte dann irgendwann in sehr schwer zu verstehendem walisischem Englisch - so hatte ich es jedenfalls verstanden - „thank you, see you all tomorrow“ -. Daraufhin haben wir die Startvorbereitungen abgebrochen, Matthias hat seinen Overall wieder ausgezogen, die Reifenwärmer wurden heruntergenommen und eine maulende Truppe hat die TTE 2 in den Truck verfrachtet.

Als wir dann fertig verpackt waren, sah ich, wie Mavison (Engländer) und die Chinesen zum Start fuhren. Ich habe ihnen noch winkend zugerufen, dass das zweite Training nicht stattfindet, aber sie lächelten mich nur an, fuhren vorbei - und - sie hatten Recht - es fand statt. Hier dürfen Verbrenner nur in der Zeit von 10.00 bis 18.00 fahren, die leisen E-bikes aber immer. Also haben wir das zweite Training von der pit lane aus beobachtet und zumindest die Zeiten der Konkurrenz gestoppt. Es stellte sich heraus, dass HoChi Fung bei einer Zeit von 1:44 - ziemlich konstant nach 9 Runden - wohl seine Grenze erreicht hatte und wir hier noch etwas Spielraum von mindestens zwei Sekunden im Rennen haben werden, wenn die Strecke trocken ist.

NACH EINEM ERNEUTER START-ZIEL-SIEG: MÜNCH IST
DOPPELWELTMEISTER 2011 DER FIM UND TTXGP



Heute Morgen dann wieder auf nasser Strecke und mit Regenreifen die Qualifikation. Der Engländer Rickie Welsh rutschte von der Bahn, verletzte sich aber zum Glück nicht. Matthias fuhr mit einer Zeit von 1:48.517 vor David Hallett und HoChi Fung auf die Pole-Position. Dann kam die Sonne heraus und die Strecke trocknete zunehmend ab.

Der Rennstart war um 14.40 Uhr. Ich hatte mich in den letzten beiden Rennen schon so schön daran gewöhnt, dass Matthias einen Start-Ziel hinlegt, dass ich ihn gebeten hatte, dies doch bitte wieder so zu machen, weil es mich einfach weniger Nerven kostet, und er tat mir den Gefallen dann auch mit am Ende 40 Sekunden Vorsprung vor HoChi Fung und als Sahnehäubchen obendrauf mit einer 1.39er Zeit in der letzten Runde.

Chefingenieur Thomas Schuricht mit seiner Truppe hat hier mehr als ganze Arbeit geleistet und die Engländer waren begeistert, da sie sich nicht vorstellen konnten, dass man elektrisch schon so schnell und spannend fahren kann. Sie verstehen auch, dass es die Zukunft ist, mit erneuerbaren Energien, ob Sonne oder Wind, über die Rennstrecke zu jagen. Die schnellsten Verbrenner führen

an diesem Wochenende übrigens eine 1.37er Zeit - wir sind ihnen dicht auf den Fersen !

Doppelweltmeister 2011 !!!-Jeaah

Es gab in dieser Saison weltweit vier internationale Titel für ein Elektro-Team überhaupt zu gewinnen: Den Konstruktors- und Fahrertitel der FIM (Weltmotorradverband) „e-Power International Championship“ - Den Konstruktors- und Fahrertitel der TTXGP, „The e-Grand Prix“.

Wir haben sie alle gewonnen - das Maß der Dinge im Elektromotorradrennsport kommt aus Deutschland - dank Ihrer Hilfe!!

Der Dank gilt unseren Sponsoren, die uns dies alles erst ermöglicht haben.

**Ihr
Thomas Petsch**



THOMAS SCHURICHT, THOMAS PETSCH, RALF ERNST UND MATTHIAS



V.L. RICKIE WELSH, MATTHIAS HIMMELMANN, HOCHI FUNG

2012

Magny Cours

Sonntag, 15. April 02:02 Rennbericht live aus Magny Cours

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute war das erste Rennen der Saison der FIM e-Power INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP im Rahmen der 24 Stunden von **Bol d'Or**. Unsere Fahrer waren Matthias Himmelmann und Katja Poensgen. Katja wurde von ihrem Lebensgefährten begleitet und brachte auch ihr sieben Jahre altes Töchterchen mit, welches das Team auf sehr charmante Weise jederzeit, wenn es ihr in den Sinn kam, auf Trapp hielt.

Beim freien Training vorgestern fuhr Matthias vor Katja, die nach neun Jahren Auszeit wieder auf die Rennstrecke zurückgekehrt und diese Strecke hier noch nie gefahren ist, her, um ihr die Ideallinien zu zeigen. Es zeigte sich gleich, dass Katja noch nichts, aber auch gar nichts, verlernt hat und mit dem gewöhnungsbedürftigen Elektromotorrad für mich überraschend gut zurecht kam. Der Nachmittag wurde dann von Matthias und Katja zum Studium des Datarecordings genutzt.

Am Abend probierten wir dann meinen nagelneuen Tischgasgrill aus. Thomas Schuricht stellte ihn auf meinen sehr sauberen Aluminiumlattentisch und schon nach den ersten Bratwürsten zeigte sich, dass das spritzende Fett sehr unschöne Flecken auf den schönen Tisch machte. Ich forderte daraufhin Thomas auf, den Standort des Grills zu verändern und meinen Tisch nicht länger zu verschmutzen. Thomas kam dann mit einem Karton an, den er auf die Erde stellte und darauf den Grill, weil er so auf dem Campingstuhl sitzend - von der Höhe her - den Grillvorgang kontrollieren konnte. Da die französischen Bratwürste aber leider sehr viel Fett enthielten war das Fettauffangbecken auch recht rasch gefüllt und lief über auf den Karton. Dieser weichte dann durch und brachte den Grill in bedrohliche Schiefelage. Der Inhalt des Fettauffangbeckens ergoss sich komplett in den Karton und wir stellten den Grill dann auf den Boden. Dummerweise waren im vermeintlich leeren Karton jedoch sämtliche Visiere von Matthias, die dem heißen Bratwurstfett leider nicht entkommen konnten. Was dann folgte, schreibe ich lieber nicht.

Obwohl wir uns alle rechtzeitig in die Wohnmobile zurückgezogen hatten, konnte keiner so richtig gut schlafen, denn die Zeltstädte der französischen Zuschauer bebten die ganze Nacht durch. Die



TEAMVERSTÄRKUNG 2012: KATJA POENSGEN (V.L. PETSCH, SCHURICHT, HIMMELMANN, POENSGEN UND ERNST)

Franzosen bringen hier auf Anhängern Motoren mit, die sie so lange ohne Auspuff mit Vollgas laufen lassen, bis diese platzen oder fressen - total irre. Manche haben auch einen nach oben offenen Trichter als Auspuff, in den diese Kerle dann Benzin gießen und enorme Stichflammen erzeugen. Sogar Kartoffeln „verschießen“ sie mit diesen Aktionen auf andere Zelte, deren Bewohner ihnen dies aber erstaunlicherweise nicht übel nehmen.

Gestern dann um 9.00 Uhr bei eisigen sechs Grad Celsius die erste Qualifikation auf der 4,411 km langen Strecke. Den Rundenrekord

hielt hier bis gestern Alessandro Branetti. Matthias fuhr trotz des kalten Asphalt eine 1:59er und Katja bereits eine phantastische 2:11er Zeit. Auf der Start-Ziel-Geraden fuhren beide über 205 km/h schnell.

Vor der zweiten Qualifikation um 14.00 Uhr wurde es bedenklich dunkel am Himmel und das Lotteriespiel - Regenreifen oder doch keine Regenreifen - begann. Wir entschieden uns für : keine Regenreifen - und Katja für warme Skiunterwäsche. Kurz vor Beginn der Qualifikation begann es dann zu nieseln und es war keine Zeit mehr Regenreifen aufzuziehen.

Magny Cours

Glücklicherweise war die Strecke aber nur leicht feucht, da es nur einige Minuten tröpfelte und wir konnten fahren.

Sowohl Matthias als auch Katja verbesserten sich jeweils um eine Sekunde und qualifizierten sich somit vor EPO-Racing für die ersten beiden Startplätze. Katja kam immer besser mit der Maschine zurecht und nur durch eine zu heiß gewordene Batterie frühzeitig herein. Nach der Fahrwerksoptimierung ?der ersten Qualifikation wäre noch etwas mehr möglich gewesen, wenn sie noch ein paar Runden mehr hätte drehen können. Wir achten aber nach den Erfahrungen aus dem letzten Jahr nun sehr strikt auf die Batterietemperatur in sämtlichen Sektionen des Speichers, die im Display angezeigt werden, und gehen keinerlei Risiko mehr ein.

Gestern Nacht dann dasselbe Spektakel aus der Zeltstadt. Ich habe den Eindruck gewonnen, dass die Franzosen in den Zeltstädten - die Schätzungen schwanken zwischen 70.000 und 100.000 Leuten - zwar zum Teil furchterregend aussehen, aber im Grunde ganz liebe Leute sind. Mich hat zum Beispiel ein sogar im Gesicht tätowierter Mitzwanziger auf meine Teamkleidung angesprochen und gesagt, dass er Münch sehr verehrt und mich zu einer Flasche „Jack Daniels“ eingeladen, was ich aber höflich und dankend ablehnte.

Heute dann, vor dem Start der 24 Stunden von - Bol d'Or sozusagen als Vorprogramm - unser Rennen und es lief, wie ich es mir insgeheim gewünscht hatte. Mit einem permanent schlechten Gefühl im Bauch und einer gewissen Ablehnung gegen Magny Cours, weil uns hier letztes Jahr die Batterie abfackelte, gingen wir an den Start. Es war gestern noch Hagel vorhergesagt, aber zum Glück irrte sich die Wettervorhersage auch diesmal und es schien die Sonne - kalt war es trotzdem. Am Start kam Christian Amend am besten weg und fuhr drei Runden wohl unter voller Belastung seiner Batterie beherzt voraus. Katja setzte sich geschickt in seinen Windschatten und lies ihn keinen Meter weg kommen - gleich dahinter Matthias. In der vierten Runde schnappten sich sowohl Katja als auch Matthias Christian Amend, setzten sich an die Spitze des Feldes und gaben den Vorsprung auch nicht mehr her. Der Doppelsieg für Münch mit Matthias, der als Erster die schwarz/weiß karierte Flagge sah und gleich danach auch Katja, stimmte mich nun sehr versöhnlich bezüglich Magny Cours. Jetzt liebe ich diesen Kurs!

DOPPELSIEG FÜR MÜNCH BEIM ERSTEN RENNEN DER SAISON !



Matthias hat sich mit einer 1:58.400er Runde auch noch einen Platz auf dem ewigen Rundenrekordschild des Streckenbetreibers gesichert und Katja steigerte sich sagenhafte drei Sekunden vom ersten Training bis zum Rennen (2:08.303) - das gefällt mir alles sehr, sehr gut!! Matthias war heute hier schneller als das letzte Drittel der 1000er- WM-Fahrer von Bol d'Or - wer hätte das vor einem Jahr gedacht!

Es gibt kein Team auf der Welt, das so viele offizielle elektrische Rennkilometer abgespult hat wie MÜNCH und keinen Fahrer, der so viele elektrische Rennkilometer auf dem Buckel hat wie Matthias - auch ein kleiner Rekord.

Das war ein guter Auftakt!! Ich danke unseren Sponsoren, die uns dies alles erst ermöglichen und die die Weitsicht haben, den Technologievorsprung in Deutschland behalten zu wollen, denn: „ Es ist nicht die Kunst durch das Ziel zu fahren, sondern an den Start zu kommen“.

Ihr
Thomas Petsch



2012

FALKENBERG

Sonntag, 20. Mai 16:39

Rennbericht live aus Falkenberg

Liebe Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Vorhin endete der erste Lauf der TTXGP European Championship für elektrisch betriebene Motorräder in Falkenberg/Schweden. Die „Falkenberg Motorbana“ liegt rund 100 km südlich von Göteborg und wurde mit ihren 1.843 m Länge 1967 eröffnet. Es finden hier hauptsächlich schwedische Meisterschaften - wie auch heute - statt. Die Superbikes und die Rookie's 1000 fahren hier 20 Runden und wir 17 + eine Einführungsrunde. Matthias kannte die Strecke nur vom Hörensagen und ist hier noch nie gefahren.

Angereist sind wir am Vatertag und versuchten bei eisigem und heftigem Wind im Hagelschauer bei 6 Grad Celsius das Zelt aufzubauen, was leider nur leidlich gelang. Die Chinesen von Zongshen waren schon vor uns da und wie wir erfuhren, sogar schon eine Woche vorher- sie wollten vielleicht schon mal etwas üben. Allerdings

waren sie mit nur 14 Mann da - im Vergleich zu sonst deutlich unterbesetzt - hatten dafür aber einen schönen neuen Renntruck dabei.

Bei der Voranmeldung waren 27 Teams angesagt, konkret gemeldet und die Startgebühr bezahlt haben dann nur 7 Fahrer, von denen nur 5 kamen. Die zwei anderen sagten ab, weil sie nicht fertig wurden. Die restlichen vorangemeldeten 20 Teams sind mit konkurrenzfähigen Maschinen auch nicht fertig geworden. Es ist ein schnelllebiges Geschäft mit den Elektromotorrädern, die Rundenzeiten purzeln praktisch von Monat zu Monat und von den europäischen Konkurrenten aus 2010 und 2011 sind nur noch die Chinesen (Zweitsitz in Portugal) übrig geblieben. Alle anderen haben das Entwicklungstempo bisher nicht mitgehen können, den Anschluss daher nicht geschafft und sind nun meilenweit hinter uns her. Das mit dem „nicht fertig werden“ kennen wir aus eigener Erfahrung. Wir wollten heute eigentlich mit dem neuen Wittenstein-Motor, der ein signifikantes Leistungsplus bei nur 3 kg mehr Gewicht verspricht, an den Start gehen – wurden aber auch nicht fertig. Zum nächsten Lauf auf dem Hungaroring in drei Wochen werden wir diesen Motor - so Gott will - aber einsetzen können.

Irgendwie hat der Durchschnittsschwede ein anderes Kälteempfinden als der Durchschnittsdeutsche, was ich schon bei früheren Wohnmobilurlaube bemerkte. Während wir mit Unterhemd, langem Hemd, Pulli und Jacke leicht oder stark frösteln, läuft der Schwede mit kurzen Hosen und ärmellosem Hemd herum und scheint sich dabei pudelwohl zu fühlen - erstaunlich. Auch der ständig pfeifende Wind scheint ihm nichts aus zu machen.

Vorgestern dann das erste freie Training mit einer faustdicken Überraschung für mich. Matthias fuhr eine Rundenzeit von 52.706 und HoChi Fung eine von 53.204 - die Chinesen hatten also über den Winter gut gearbeitet und waren hautnah an uns heran gekommen, obwohl wir auch nicht geschlafen haben - das hätte ich so nicht erwartet (allerdings kannte Matthias die Strecke noch nicht so richtig). Fung bekam dann während des Trainings von seinem Team angezeigt, dass der Unterschied zum Weltmeister nur noch bei 0,498 Sekunden liegt - bei diesem Kurs nicht sehr viel - und versuchte eine Schippe drauf zu legen. Leider übertrieb er es mit dem Ehrgeiz und stürzte, blieb aber weitgehend unverletzt. Was mit dem Motorrad passierte, konnten wir nicht in Erfahrung bringen, denn es wurde sofort in die hermetisch abgeriegelte Box gebracht. Auch die beiden Mavizen mit Peter Linden und Stefan Bernström schienen nicht optimal zu laufen und hörten sich irgendwie nicht sonderlich gesund an. Der zweite Chinese, Tang Yu fuhr sehr konstant, aber über 3 Sekunden hinter Matthias her.



MÜNCH VOR ZONGSHEN – IMMER EINE NASENLÄNGE VORAUSS



DA KANN DIE KONKURRENZ NOCH WAS LERNEN!
CHINESEN INSPIZIEREN DIE TTE

Als dann um 17.05 Uhr das zweite Training angesagt war, kam HoChi Fung mit einer runderneuerten Maschine (die chinesischen Ingenieure hatten perfekte Arbeit geleistet!) aus der Box und fuhr auf Anhieb eine Rundenzeit von 51.105 - also über 1.6 Sekunden schneller als Matthias - schluck !!

Matthias packte dann der absolute und durch nichts mehr zu beruhigende oder wegzustreichende Kampfgeist und er brannte dann (in der ich weiß nicht mehr wievielten Runde) auf trockener Strecke eine 50.581er Zeit auf den Asphalt - Staunen bei den Chinesen, bei mir und bei den beiden restlichen Teams. Matthias fuhr unter Vollast 23 !!! Runden, obwohl wir nur 18 brauchten und Thomas Schuricht lächelte zufrieden, da sein ausgetüfteltes Batterie- und Temperaturmanagement mehr als aufzugehen schien. Viele Piloten der 600er-Verbrenner können von solchen Rundenzeiten nur träumen.

Gestern Morgen dann bei 12 Grad und Schleierwolken, leichtem Wind aus Nord, um 9.30 Uhr zuerst Fahrerbesprechung. Die Stimmung bei uns war sehr gut. Um 12.25 Uhr dann die erste Qualifikation. Es war ein typisches Aprilwetter, obwohl wir schon den 19. Mai hatten, stärkerer Wind kam auf und 20 Minuten vor der Qualifikation

ging es an zu regnen. Thomas zückte schon die Regenreifen, als es plötzlich wieder aufhörte zu regnen. Der Asphalt, obwohl nicht sehr warm, trocknete wegen dem Wind aber wieder rasch ab und wir entschieden uns gegen Regenreifen - die Slicks blieben drauf.

Der Kampfjetpilot Peter Linden konnte auf der Mavizen eine 58.789er Zeit hinlegen, beide Chinesen fuhren Renndistanz und HoChi Fung eine 51.524er Zeit, also langsamer als im zweiten Training. Er suchte wohl erst mal die ideale Linie, oder wollte sich einfach nur qualifizieren, ohne wieder im Gras zu liegen. Tang Yu fuhr eine 55.817er Zeit. Matthias blieb neun Runden draußen mit einer Bestzeit von 50.143, also nochmals eine Verbesserung von 0,4 Sekunden. Zu bemerken war, dass Fung versuchte sich hinter Matthias zu klemmen, um seine Linie zu studieren, aber unser alter Hase hatte das natürlich bemerkt und nicht zugelassen.

Gestern um 17.05 Uhr dann die zweite Qualifikation. Der Wetterbericht sagte Regen voraus und irrte sich glücklicherweise wieder einmal - es war trocken bei 12 Grad und Durchschnittsschweden in kurzen Hosen. Wenn Matthias eine Stärke hat, die man besonders hervorheben muss, dann ist es seine Konstanz - einmal schnell gefahren, wird er niemals mehr langsamer, hält stoisch seine Rundenzeiten und so war es auch bei der zweiten Qualifikation. Matthias ist

18 Runden gefahren und mit zwei Ausnahmen in allen Runden in einer 50er Zeit (zwischen der vierten und der sechzehnten Runde lagen 0,003 Sekunden Unterschied!!). Ein Mal ist er allerdings gegen meinen ausdrücklichen Willen an seine Grenzen und die der Maschine gegangen und fuhr eine 49.822er Zeit, was ihm zum ersten Startplatz für das heutige Rennen verhalf, aber nicht nötig gewesen wäre, denn HoChi Fung fuhr eine 50.917er Zeit.

HoChi Fung und Tang Yu haben alles was sie hatten gegeben und sind über ihre Grenzen, sprich über Schotter (HoChi Fung in der siebten Runde und Tang Yu über Gras in der 18. Runde) gegangen. Hochachtung für den unglaublich kämpferischen und verbissenen Einsatz, aber um Matthias zu schlagen reichte das Zusammenspiel von fahrerischem Können, Technik, Fahrwerk und die vielen Kleinigkeiten, die das Gesamtkunstwerk „Renntorrad“ ausmachen und für das Thomas Schuricht steht, nicht aus, obwohl der finanzielle Einsatz der Chinesen deutlich über unserem Budget liegt.

Nochmals hohen Respekt vor der Entwicklungsleistung der Chinesen, die in nur 18 Monaten vom absoluten Außenseiter zum echten und momentan einzigen, ernstzunehmenden Konkurrenten wurden. Was mich besonders beeindruckt ist, dass sie trotz der vielen tausend Fotos, die sie im letzten Jahr von unseren Maschinen machten, uns nicht kopiert haben - ich dachte, wir sehen hier eine Münch TTE-2 made by Zongshen, aber es ist nicht so. Die Briten (Mavizen), denen wir noch Anfang 2010 gerade so auf Augenhöhe begegnet



SOUVERÄNER SIEG IN SCHWEDEN VOR DEN CHINESEN
V.L. HOCHIFUNG, TANG YU



PROFESSIONELLE KONKURRENZ: DAS TEAM ZONGSHEN AUS CHINA

sind, haben die Entwicklungen komplett verschlafen, keine vernünftige zukunftssträchtige Strategie und sind nur noch zu bedauern. Von den anderen kann ich es nicht beurteilen, denn sie sind nicht hier - auch Honda, in Tokio noch großartig vorgestellt, nicht.

Nach dem warm-up um 8.45 Uhr, das keine Überraschungen brachte, außer dass Matthias mittlerweile die Ideallinie genau kannte und einige Runden in einer niedrigen 49er Zeit fuhr, dann vorhin um 13.35 Uhr bei schönem Wetter, leichtem Nordwind und ca. 16 Grad Celsius, also idealen Bedingungen, das Rennen.

Vom Start an fuhr Matthias voraus und zog überlegen seine 49er Runden, Runde für Runde wie immer und ohne den kleinsten Fahrfehler äußerst konstant, bis in der letzten Runde der Schreck kam. HoChi Fung hatte von Anfang an offenbar nicht vor mit Matthias zu fechten, da er sich keine Chancen ausrechnete und daher bei seinem Teamkollegen Tang Yu blieb und auf Sicherheit fuhr. Die britischen Maschinen konnte er auch so auf Distanz halten. In der letzten Runde hatte Matthias mit nahezu einer Runde Vorsprung die beiden Chinesen direkt vor dem Visier. Am Eingang der rechts-links Schikane bremste der von den beiden Chinesen hinten liegende Tang Yu an, warf sich nach rechts, Matthias war schräg links hinter ihm und

wollte auf der Außenlinie überrunden. Plötzlich ließ Yu die Bremse los und fuhr gerade aus in Richtung Auslaufzone. Matthias musste, um einen Zusammenprall zu vermeiden, so stark in die Eisen gehen, dass sich sein Hinterrad bedrohlich hoch in der Luft befand und ein Salto nach vorne sehr wahrscheinlich war. Glücklicherweise wurde es kein Salto, sondern nur eine plattgerutschte Stelle im Vorderrad, was nicht sonderlich zur weiteren Fahrwerksstabilität beitrug.

Ich will Zongshen hier nichts unterstellen, aber äußerst merkwürdig ist diese Situation schon, zumal HoChi Fung in den verbleibenden Metern der letzten Runde sechs!! blaue Flaggen (zeigen an, dass ein schnellerer Fahrer hinter dir ist und überholen will) „übersah“, wie er später berichtete - das kann eigentlich überhaupt nicht sein. Böse Zungen behaupten, dass Herr Yu Matthias absichtlich abschießen wollte, um Zongshen zum Sieg zu verhelfen. Wir werden die Angelegenheit durch die Rennkommissare überprüfen lassen, denn eine Aussprache mit den Chinesen brachte überhaupt kein Ergebnis. Meine Sympathie für die Chinesen, die ich noch vor dem Rennen hatte, ist komplett dahin - so etwas macht man einfach nicht.

Matthias war in der letzten Runde nun verständlicherweise äußerst angefahren, hoppelte voran und überrundete und demütigte trotz

hoppelndem Fahrwerk auch noch HoChi Fung kurz vor der Ziellinie. Der Zweitplatzierte wurde überrundet - Demütigung - RECHT SO II!

Thomas Schuricht hatte für das Rennen bei 370 Volt 280 Amper freigeschaltet und als Matthias nach 18 Runden herein kam, hatte er noch 322 Volt Spannung in der Batterie. Er hätte also ohne Nachladen noch einmal das gesamte Rennen fahren können. Vielleicht müssen wir uns in Ermangelung von ebenbürtigen Konkurrenten aus der E-Szene nun daran machen, in den Rennserien gegen die schnellsten Verbrenner zu fahren. Ich werde das versuchen, bei der behördenähnlich agierenden FIM anzustoßen - vielleicht für 2014 oder so.

Die momentane absolute Dominanz von Münch erfreut und erschreckt mich gleichermaßen.

Ich danke unseren Sponsoren, die uns das alles erst ermöglichen und die deutsche Fahne hoch halten.

**Ihr/Euer
Thomas Petsch**

2012

Hungaroring

Sonntag, 10. Juni 20.48 Uhr Rennbericht live vom Hungaroring bei Budapest

Werte Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute sollte um 15.15 Uhr der Start zum zweiten Lauf der FIM e-power International Championship auf dem Hungaroring bei Budapest im Rahmen der Seitenwagen WM und der 600er und 1.000er Ungarischen Meisterschaft sein. Es war das erste Mal, dass Elektromotorräder in Ungarn an den Start gingen, weshalb der Stadionsprecher auch die Technik ausführlich erklärte. Der Termin war etwas ungünstig gelegt worden, da erst am Mittwoch ein e-Rennen auf der Isle of Man in der irischen See mit einem Preisgeld von 10.000 Pfund stattfand, an dem auch 10 Teams teilnahmen, die dann natürlich Mühe hatten, einen Tag später in Budapest zu sein.

Angefangen hat es am vergangenen Donnerstag, als Matthias Himmelmann, Katja Poensgen mit Mann und Tochter, Thomas Schuricht,

Ralf Ernst und ich ziemlich zeitgleich an der Box Nr. 27 zusammenkamen. Wir waren zwar alle schon mal hier, aber ein aktueller Formel 1 Kurs (das nächste F1-Rennen ist am 29.07.) - in einer Box direkt an der pit lane flößt einem mit den Tribünen für über 100.000 Personen doch schon noch gehörigen Respekt ein.

Da sowohl Katja, als auch Matthias den 4381 Meter langen Hungaroring bisher nur auf dem Computer gefahren sind, schlug Katja am Abend eine Begehung des Ringes vor. Gestresst von der über 1.000 km langen Anreise und dem Aufbau hatte aber keiner mehr so richtig Lust dazu, an diesem Tag noch eine dreiviertel Stunde über den Ring zu latschen. Als sie merkte, dass sich die Begeisterung in Grenzen hielt, schlug sie eine Befahrung mit dem Fahrrad vor, was die Streckenverantwortlichen sicher erlauben würden, was dann auch so war.

Matthias, der sein 12 kg leichtes Carbon - Geländebike dabei hatte, stimmte dann zu, Katja nahm sich ihr Fahrrad vom Wohnmobil und ich leihte mir eines aus, das einen leichten Achter im Vorderrad hatte und bei jeder Umdrehung Ch-Ch machte, wenn das vordere Schutzblech gestreift wurde. Gegen die hightech-Räder unserer bei-

den Fahrer sah ich mit meinem Leihrad wohl ziemlich lächerlich aus - aber das machte mir nichts aus.

Dann ging es aus der Boxengasse mit den Fahrrädern hinaus auf den Hungaroring und vorbei an den menschenleeren Tribünen in den kommenden Sonnenuntergang - wunderbar. Am Ende der Zielgeraden volle Karacho bergab und vor der ersten Rechtskurve ein Stopp von Katja, weil sie eine Fliege ins Auge bekam. Nachdem diese entfernt war, die 180 Grad Rechtskurve bergab, weiter bergab und auf die 160 Grad Linkskurve vorbereitend, dann ein weiteres Stück gerade aus, immer bergab und dann eine 90 Grad Rechtskurve. Bis hier hin (die Gefällestrecken) konnte ich noch ordentlich mithalten, danach ist mir eingefallen, dass sich die Höhenunterschiede, wenn wir am gleichen Ausgangspunkt wieder herauskommen wollen, sich +/- ja wieder irgendwie ausgleichen müssen. So war es dann leider auch. Während Matthias freihändig fahrend sich mit der ebenfalls entspannt reintretenden Katja über die Tücken dieses oder jenes Streckenabschnittes bergauf radelnd unterhielt, bekam ich meinen ersten Schweißausbruch, denn ich schaffte es leider nicht, den Anschluss zu halten - so müssen sich die Chinesen beim Rennen vorkommen, tröstete ich mich.

Bei Start/Ziel machte Ralf Ernst noch ein Foto von uns dreien (Matthias und Katja hatten einige Minuten schweißfrei gewartet) und wir waren uns einig, dass es trotzdem eine respektable Rundenzeit war, obwohl wir sie nicht ge-



KATJA POENSGEN AUF IHREM WEG ZUM ERSTEN SIEG MIT MÜNCH RACING



STRECKENINSPEKTION PER FAHRRAD V.L. THOMAS PETSCH, KATJA POENSGEN, MATTHIAS HIMMELMANN

messen hatten. Von mir unbemerkt postete Thomas Schuricht dieses mich verunglimpfende Foto noch am gleichen Abend bei Facebook.

Am Freitag wurde es nach der technischen Abnahme, die sich ewig hinzog, weil die Inspektoren das erste Mal ein e-bike sahen und sehr interessiert waren, bis 28 Grad schwül und wir hatten Bedenken, dass es zu einem Gewitter kommen würde. Das erste freie Training war für den späten Nachmittag angekündigt worden. Zu unserer Überraschung sollten wir zusammen mit den Seitenwagen trainieren, was wir aber ablehnten, da diese eine komplett andere Kurvenlinie fahren. Das Risiko für unsere Fahrer wäre einfach zu groß gewesen.

Beinahe wäre dann gestern für uns das zweite freie Training um 8.30 Uhr auch ausgefallen. Wir standen um 6.00 Uhr auf, legten die Reifenwärmer an und bereiteten uns auf das Training vor. Das Tor zur pit lane war noch geschlossen und die Box so eingerichtet, dass diese praktisch zweigeteilt war. Zur pit lane hin die Motorräder und Dinge, die nicht jeder gleich sehen soll, als Boxenteiler sämtliche schweren und sperrigen Dinge, Werkzeugwagen, Ladegeräte, Tische, usw. quer rüber. Zum Fahrerlager hin dann Tische und Stühle, wo sich gegen 8.15 Uhr auch schon die FIM-Offiziellen und zwei Fernseheteams mit vier Mann einfanden, um die Vorbereitungen des Teams und der Fahrer festzuhalten.

Ein verantwortlicher Redakteur wünschte sich, dass sie den rollbeider Maschinen aus der Box von dort aus filmen, um die Kamera nach dem Öffnen der Box gleich auf die Tribünen gegenüber halten zu können, was wir gerne zusagten. Um 8.27 Uhr steckte ich den Schlüssel in das Schloss des Rollltores und wollte es elegant öffnen, was mir aber nicht gelang, weil das Schloss klemmte. Gegen 8.29 Uhr kam mir dann Ralf Ernst zur Hilfe und Thomas Schuricht lenkte den Kameramann ab. Ralf kriegte das Schloss auch nicht auf und wir beide entschieden uns dafür, das Tor dann eben ohne Schlüssel zu öffnen, was nach weiteren zwei Minuten auch gelang. Den Schaden werden wir natürlich bezahlen.

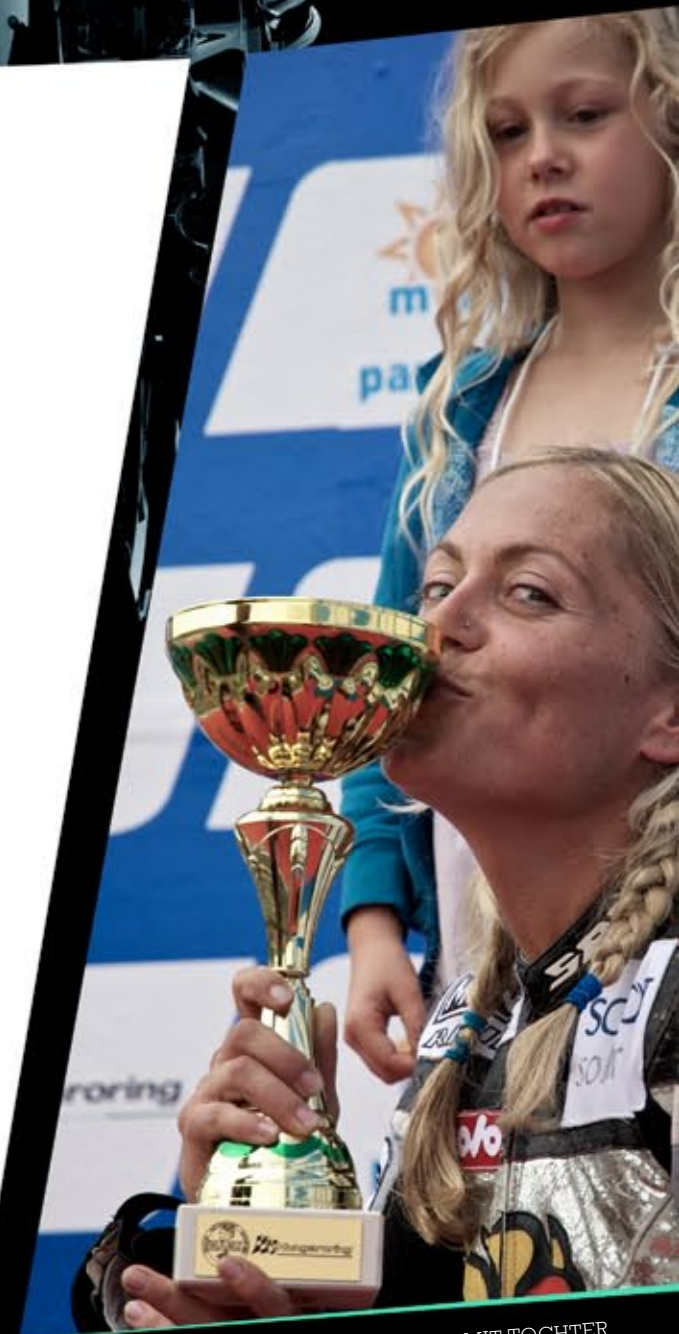
Das Training diente dazu, die Strecke kennenzulernen und beide, Katja und Matthias, verbesserten sich von Runde zu Runde. Mit auf dem Kurs war auch noch Christian Amend, LGN aus Spanien brannete der Motor ab und die Chinesen waren nicht gekommen - wohl um Zeit für die Konstruktion zu bekommen.

Gegen 12.00 Uhr begann es vorübergehend zu tröpfeln, aber um 13.30 Uhr zur Qualifikation war es wieder trocken bei angenehmen 24 Grad Celsius. Matthias fuhr in der vierten Runde eine 2:07.446er, Katja in der zweiten eine 2:16.776er und Christian eine 2:28.448er Zeit. Zum Vergleich: bei den 1000cc-Verbrennern waren benei-

denswerte 41 Maschinen am Start. Matthias läge da im direkten Vergleich mit seiner Rundenzeit bereits auf Platz 17 im Mittelfeld und Katja immerhin noch auf Platz 34. Matthias kam nach sieben Runden rein und als danach die Stoppuhr für Katja schon zweieinhalb Minuten anzeigte und sie immer noch nicht am Eingang der Zielgeraden war, stattdessen der Stadionsprecher aufgeregter irgendwas auf Ungarisch sagte, was ich bis auf den Namen Katja Poensgen nicht verstand, schwante mir Schlimmes.

Auf der anderen Seite des Fahrerlagers konnten wir dann durch das Tele von Ralfs Fotoapparat sehen, dass Katja mit ihrem Motorrad neben der Strecke stand, aber offensichtlich nicht gestürzt war und nichts rauchte. Der Besenwagen war auch schon im Anmarsch. Es stellte sich dann zum Glück heraus, dass nur die 12 Volt Bordbatterie defekt war, sonst aber alles heile. Kleine Ursache - große Wirkung.

In der Nacht kam ein schweres Gewitter herunter und zum warm-up heute Morgen um 9.00 Uhr hingen zwar immer noch flächendeckend Regenwolken über dem Himmel, die Strecke aber war weitestgehend abgetrocknet. Beide Münchfahrer fuhren die 8 plus eine Runde Renndistanz und alles war sehr gut. Es war noch so viel Reserve in den Traktionsbatterien der Motorräder, dass es noch für ein paar Runden gereicht hätte.



GLÜCKLICH: KATJA POENSGEN MIT TOCHTER

Gegen späten Vormittag konnte man dann wieder die Sonnenbrille aufsetzen aber gegen 13.00 Uhr wieder abnehmen und ein Regenjackchen mitnehmen. Um 14.00 Uhr Start des Sidecar WM Race und um 14.10 Uhr Abbruch, wegen einiger Unfälle auf plötzlich feuchter Strecke. Wir sollten dann um 15.45 Uhr drankommen. Alles war ruhig und perfekt, bis Thomas Schuricht die 12 V Bordbatterie von der Nr. 49 (Matthias) vom Ladegerät nahm. Ich sah ihm am Gesichtsausdruck an, dass da etwas komplett nicht in Ordnung war. Thomas was ist los? Diese Bordbatterie ist verdammt heiß - es sind noch zwei Minuten bis zum Start! Los, schnell wechseln - geht nicht, die Reservebatterie (Nickel-Metall-Hybrid) habe ich bei Katja nach der Qualifikation eingebaut. Dann mit Pressluft kühlen - gesagt, getan - Batterie wird trotzdem immer heißer - los abklemmen - wo kriegen wir eine 12 V Batterie her, die so groß ist wie in etwa zwei übereinandergelegte zwei Pfund Butterstücke? Es ist nicht zu glauben, aber ein herumstehender Mechaniker mit dem seltenen Namen Thomas hatte exakt so eine Batterie als Starterbatterie in der Seitentasche seiner Hose, die er uns sofort zur Verfügung stellte. Thomas Schuricht knipste die heiße Batterie im Heck ab und legte sie auf einen Holztisch - die abgeknappte Batterie fing an zu rauchen, während Thomas Schuricht, den ich heute erstmals in Hektik erlebt habe, die Werkzeugboxen aufriss, um die geeigneten Anschlussstecker für

die neue Batterie zu finden. Die alte Batterie auf dem Tisch raucht immer mehr - ich nehme mir einen Lederhandschuh und bringe sie aus der Box ins Fahrerlager - Tisch wird gelöscht und Feuerlöscher zur Fahrerlagerbatterie geholt - ich mit einer Kanne Wasser auf die Batterie zu - puff! - kurz nach dem puff das Wasser auf die Batterie - wieder puff - Matthias, voll für das Rennen aufgerädelt, nimmt die Batterie mit heruntergeklapptem Visier und befördert sie ins Waschbecken, welches geflutet wurde. Das sollte es mit den Atlanten gewesen sein.

Thomas Schuricht hat in dieser Zeit die „neue“ und uns vollkommen unbekannte Batterie „eingebaut“. Dann der Startknopf - die Maschine lief!! Jetzt hatte der Stadionsprecher schon zwei Mal gemahnt und wir eilten zur Startlinie. Erst warm-up Runde, dann acht Runden Rennen. Nach dem beinahe Herzstillstand kurz vor dem Start lief es die ersten zwei Runden wie gewohnt perfekt. Leider blieb Matthias in der dritten Runde, kurz nach Start/Ziel, in Führung liegend, stehen. Mist - nein - riesen Mist!

Katja Poensgen gewann dann souverän das Rennen auf dem Hungaroring und nahm 25 Punkte für uns mit. Ich wollte eigentlich 25 plus 20 Punkte mitnehmen, aber es sollte nicht sein.

Es ist komplett verrückt - worauf es ankommt - Traktionsbatterie, Motor, Leistungselektronik, usw. funktionierten, aber ein saublödes 12 V!! Ladegerät, das in jedem Baumarkt zu bekommen ist, versagte und lieferte eine Überspannung, obwohl es vom „Mercedes“ der Ladegeräte, von Makita, kommt. Ich will dieses blöde Ladegerät nie mehr wieder sehen!

Mit einem weinenden und einem lachenden Auge und Glückwünsche an Katja und Trost an Matthias.

**Ihr
Thomas Petsch**

PS. Ich danke unseren Sponsoren, die uns diese Pioniersarbeit erst ermöglichen.

2012

Snetterton

Sonntag, 8. Juli 18:10
Rennbericht aus Snetterton

Werte Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute Nachmittag war ein weiterer Lauf über 11 Runden plus Einführungs- und Auslaufrunde des TTX e-Grand Prix auf dem 1,984 Meilen langen Kurs in Snetterton bei London. Früher war hier eine Basis der Royal Air Force und an diesem Wochenende machen bei über 50 einzelnen Läufen im Rahmen der britischen Meisterschaften, vor allem die Verbrenner anständig „Fluglärm“. Na ja, die armen Nachbarn sind Kummer und Ohrenstöpsel gewohnt und der Brite ist diesbezüglich sowieso wesentlich gelassener und leidensfähiger als der Deutsche.

Unser Team ist schon am Donnerstag Abend angereist, hat bei Regen aufgebaut und wollte den Freitag, an dem Maschinen aller Klassen frei trainieren durften, nutzen, um die Strecke kennenzulernen und vor allem die neue Maschine mit dem neuen Wittenstein-Motor zu testen, was dann - ebenfalls im Regen - auch so gemacht

wurde. Die neue Münch mit Wittensteinantrieb, komplett neuem und vollkommen unerprobtem Fahrwerk, Chassis, einfach eine komplett neu aufgebaute Maschine war bisher noch keinen einzigen Kilometer in freier Wildbahn gelaufen und wir hatten bisher nur Prüfstandsergebnisse. Diese zeigten allerdings, dass dieser Antrieb allen unseren bisherigen Antrieben überlegen ist, aber das ist nur ein Punkt - das Fahrwerk muss dazu passen - und mit dem war Matthias noch nicht glücklich - noch zu schwammig, zu wenig vertrauensinflößend und zu schwache Rückmeldungen. Wir machen unsere Meter in den Kurven gut, da muss die Maschine wie auf Schienen laufen, und was das angeht, sind wir mit dem jetzigen Fahrwerk, bei dem wir dachten, das könnte passen, aber leider noch meilenweit (um in England zu bleiben) entfernt. Es zeigt sich für mich ein weiteres Mal, dass die Computersimulationen schön und gut sind, aber die Wirklichkeit auf der Rennstrecke einfach anders aussieht. Man muss aber auch sagen, dass es bei Regen schwer ist, ein Fahrwerk auf Herz und Nieren zu testen und einzustellen. Auch konnten wir keinen neuen Batteriepack einsetzen, da die Zellen aus Korea mit zwei Wochen Verspätung geliefert wurden und nicht mehr verbaut werden konnten.

SIEG TROTZ SCHWIERIGEN WETTERVERHÄLTNISSEN

DIE SIEGER-TEAMS: MÜNCH UND ZONGSHEN

Trotzdem waren die Verbrenner-Kollegen schwerst beeindruckt, dass wir ihnen mit einem Elektrobike, mit dessen Fahrwerk wir zudem noch überhaupt nicht zufrieden sind, zum Teil um die Ohren gefahren sind - es waren goldige Momente in der Boxengasse!

Matthias kam rein und sagte, der Antrieb sei der Hammer, allerdings hätten wir noch viel Arbeit, das Fahrwerk darauf abzustimmen - aber das können und werden wir lösen!

Also hat Matthias im Regen so viele Runden wie möglich gedreht und versucht herauszufinden, woran es denn mit den Fahrwerksmängeln liegen könnte und nach dem Törn auch Fahrwerksspezialisten von Öhlins aus Schweden hinzugezogen. Die Batterie war nach den Tests natürlich ziemlich runter und wir wollten laden - aber - Stromausfall in Snetterton am frühen Nachmittag. Dann kam der Strom kurzfristig wieder, um sich danach sofort wieder

für weitere 2 1/2 Stunden zu verabschieden. Mist - wir wollten doch die Fahrwerksveränderungen am neuen Wittensteinantrieb testen. Spätestens jetzt hatte ich mir gewünscht, den durch Windrad und Schott-Solarmodulen bestückten, unabhängigen Ladeanhänger von unserem Sponsor Windreich dabei zu haben, aber dieser war leider zu diesem Zeitpunkt noch in Berlin, zur 60-Jahr Feier des Landes Baden-Württemberg. Wir haben dann die zweite und voll geladene Maschine mit dem bisherigen Siemens Motor ausgepackt, sind ein paar Runden gefahren und es hat sich gezeigt, dass auch noch unsere bisherige Technik den Konkurrenten überlegen ist.

Die Chinesen waren in der üblichen Mannschaftsstärke (gefühlte Kompaniestärke, wir gefühlt Späherstärke) bereits am Montag angereist und testeten somit schon seit drei Tagen. Trotz der vielen Fotos aus dem letzten Jahr sahen wir wenig Innovationen an den Chinesenmotorrädern und ich wunderte mich, wieso sie schon am Montag da waren, da sie ja offensichtlich keine neue Technik zu testen hatten - nun ja, das wird ihr Geheimnis bleiben.

Gestern Morgen dann das erste offizielle Training. Es war trocken, aber dicke Schauerwolken hingen über der Strecke - trotz-

dem Slicks - das riskieren wir! Nach den ersten zwei Runden erwies sich die Stallorder zunächst als falsch, denn es begann zu regnen und kurz nach den ersten heftigen Tropfen sah man am Eingang der Start/Ziel Geraden Tang Yu sich schon mehrmals überschlagen. Armer Kerl - er tat mir leid, obwohl er Matthias in Falkenberg/Schweden vor knapp zwei Monaten beinahe abgeschossen hätte. Er stand aber nach mehrmaligem Überschlag wieder auf und wird das schon verkraften - Chinesen sind hart im Nehmen. Die schwarze Wolke zieht weiter - Wind ist stark - es ist heiß - Strecke wird abtrocknen - wir bleiben bei Slicks - richtige Entscheidung - oder doch nicht? Matthias Himmelmann ist einfach ein erfahrener Mann und Profi, der solche Situationen meistern kann - er „schlich“ mit seinen Slicks so lange um den Kurs, bis dieser wieder annähernd abgetrocknet war und legte dann los - Hut ab!

Bei der Qualifikation dann gestern Nachmittag dasselbe Bild - Regenwolken, aber trockene Strecke - also Slicks. Zongshen wechselte nach der bösen Überraschung vom Vormittag dann ca. acht Mal von Regenreifen auf Slicks und umgekehrt, um dann letztendlich auch mit Slicks rauszufahren. Das Ergebnis war, dass Matthias mit einer Zeit von 1:22.458, vor HoChi Fung (1.28:149)



V.L. HOCHI FUNG, MATTHIAS HIMMELMANN, TANG YU

und dem Engländer Jeremy Hill (1:37.138), auf die Pole fuhr - es erschreckt mich immer noch, dass da so viele Sekunden und nicht nur Sekundenbruchteile zwischen uns und den Nachfolgenden liegen. Wie kann das sein, dass wir so viel schneller sind, als die Konkurrenten bei einer Weltmeisterschaft??

Heute Morgen dann das warm-up und die letzten Tests mit Regenreifen auf nasser Strecke. Alles lief gut und wir waren guten Mutes, dass das auch nach 13.30 Uhr so sein wird. Ab ca. 13.00 Uhr begann es dann wirklich heftig zu regnen und wir entschieden uns die Regenreifen für viel Wasser zu nehmen - heute Morgen hatten wir noch die Regenreifen für etwas Wasser drauf. Die Konkurrentin Emma Franklin von Performance Bikes nahm die Sache ebenfalls

gelassen und meinte nur, dass der Regen aber sehr gut für den Rasen wäre. Briten lieben ganz offensichtlich Rasen.

Im Rennen stürzte dann auf dem zweiten Platz liegend Jeremy Hill auf seiner Mavisen TTX02 und nach dem Rennen erklang die Deutsche Nationalhymne. Zweiter wurde HoChi Fung (China) und dritter Tang Yu, ebenfalls China. Glückwunsch Matthias!

Ich danke unseren Sponsoren, die uns diese Pionierarbeit erst ermöglichen.

**Ihr/Euer
Thomas Petsch**

2012

Laguna Seca

Montag, 30. Juli Rennbericht live aus Laguna Seca

Werte Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute, Sonntag der 29. Juli, war ein weiterer Lauf der FIM e-Power International Championship, zusammen mit der TTXGP The eGrand-Prix Nordamerika. Laguna Seca liegt etwa zwei Autostunden südlich von San Francisco und an diesem Wochenende war auf dem 3610 m langen Mazda Raceway ein weiterer Lauf der MotoGP, in dessen Rahmenprogramm wir vor vollen Rängen im Vergleich zum „normalen“ Geräuschpegel hier (wenn man sich unterhalten will, müssen die Gesprächspartner jeweils einen Ohrenstöpsel heraus nehmen und man muss sich dann gegenseitig direkt in die Ohren schreien), unsere gefühlte fast lautlosen Runden drehen durften.

Die größte Hektik bezüglich dieses Rennens war noch in Deutschland, denn wie immer wurde das Motorrad von Matthias Himmelmann nur noch durch Nachtschichten und komplette Wochenendarbeit fertig. Die letzten Arbeiten wurden durchgeführt, als der LKW, der die beiden Boxen mit den Maschinen, Ladegeräten, Reifen, Werkzeug, usw. abholen sollte, schon auf dem Hof stand. Das bedeutete aber auch, dass die Maschine #49 mit dem neuen Wittenstein Motor noch nicht einen Meter gefahren oder getestet wurde. Auch die neue, nun zwangsbe-, und entlüftete Batterie nicht. Das war nicht gut.

Die #65 von Katja Poensgen war, bis auf leichte Verbesserungen, im Wesentlichen auf dem Stand „Hungaroring“ und sollte funktionieren. Das aus Kostengründen auf ein Minimum reduzierte Team reiste am Dienstag an und war dann am Donnerstag so ziemlich raus aus dem Jetlag, so dass dann die pünktlich angekommenen und schön silber glänzenden Boxen entladen und das Zelt aufgebaut werden konnte. Die FIM stellte uns so eine Art 7,5 Tonner mit Hebebühne zur Verfügung, wo wir unsere Maschinen und Ausrüstungsgegenstände über



Nacht sicher einlagern konnten. Außer uns, die wir die einzigen Europäer hier sind, waren noch 9 weitere Elektromotorräder - alle aus den USA und darunter mit Brammo und Zero zwei Werkteams - am Start. Brammo hat echt groß aufgefahren und wirkte sehr professionell mit ihren von 23 Ingenieuren entwickelten Maschinen. Chinesen habe ich keine gesehen, aber dafür hat Brammo mit Eric Bostrom einen wirklichen Spitzenfahrer verpflichten können.

Am Freitag um 13.30 Uhr dann bei idealen 20 Grad Celsius und 59% Luftfeuchtigkeit das freie Training und für die #49 der erste roll out. Matthias fuhr mit 1:44.211 vier Sekunden langsamer als im letzten Jahr, da das Fahrwerk nicht passte, was bei einer Jungfernfahrt auch nicht zu erwarten war. Das Datarecording zeigte, dass die Kurvengeschwindigkeit im Vergleich zum letzten Jahr bis zu 25 km/h langsamer war. Dafür fuhr er mit 199,3 km/h auf der linksgezogenen

Laguna Seca

langen Geraden bereits eine sehr ordentliche Geschwindigkeit, die er im Rennen noch auf 216 km/h steigerte. Lightning legte aber mit einer Rundenzeit von 1:35.024 und einem top speed von 219,7 km/h ordentlich vor.

Katja fuhr hier das erste Mal - kannte die brutale Korkenzieherkurve nur von Erzählungen und schlug sich mit einer Rundenzeit von 1:53.453 so ordentlich, dass sie gleich nach Matthias und vor den Werksmaschinen von Zero die fünftschnellste Trainingszeit fuhr. Sie sagte dann, dass sie sich diese Ecke nach all den Berichten, die sie gehört hatte, schlimmer vorgestellt habe.

Thomas Schuricht und Matthias stürzten sich dann gleich auf das Fahrwerk der #49 und ich kaufte mir für 13 \$ ein Sandwich und für 9 \$ eine kleine Büchse Coors light, die ich von der sehr freundlichen Verkäuferin aber erst bekam, nachdem ich ihr meinen Ausweis gezeigt und sie 1959 von 2012 subtrahiert hatte, was nicht mal 20 Sekunden dauerte und sie darauf hin dann zweifelsfrei feststellte, dass ich über 21 Jahre alt bin und somit berechtigt, diese Büchse Bier zu kaufen. Um dies auch zu dokumentieren, bekam ich noch ein Armbändchen mit der Aufschrift DRINKING AGE VERIFIED um das Handgelenk geklebt. Ich war an diesem Tag der 18.543ste, der sich eine Büchse Bier

gekauft hat - zumindest sagte mir dies meine Registrierungsnummer.

Wir gingen dann zum Abendessen an einen etwas preiswerteren Ort und fuhren danach mit eingeschaltetem Scheibenwischer ins Hotel, den wir gestern Morgen auf der Fahrt zur Rennstrecke auch noch brauchten - von wegen Sonnenscheinstaat. Es war gestern Früh noch so neblig, dass die ersten Trainings abgesagt wurden. Nicht verschoben - abgesagt. Gegen 11.00 Uhr wurde es deutlich freundlicher und windiger, aber es war trocken. Wir waren dann um 17.10 Uhr mit der Qualifikation dran.

Gegen 16.30 Uhr kam Charles Hennekamp von der FIM und fragte, ob mit dem LKW alles in Ordnung sei und er wolle nachsehen, ob in den Regalen noch ein Kabel sei, dass er jemanden ausleihen möchte. Er öffnete am Heck das Rollo, ich sah von der Seite sein erstauntes Gesicht und dann rollte er das Rollo gleich wieder runter. Katja hatte sich gerade im LKW umgezogen, die normalen Kleider nicht mehr an und den Rennoverall noch nicht.

Die Qualifikation war spannend. Matthias fuhr sechs Runden und in der fünften Runde eine Zeit von 1:38.951 auf Platz zwei hinter Michael Barnes von Lightning, wie wir bis dahin dachten. Katja fuhr in der siebten Runde mit einer 1:48er Zeit auf Platz vier vor E. Schless auf Honda RSE und wir riefen sie herein. Alles war schon am diskutieren, als Eric Bostrom von Brammo nochmals herausfuhr und Tom Montano von Lightning ebenfalls. Bostrom holte dann mit 1:37.171 den zweiten und Montano mit 1:38.664 den dritten Startplatz. Matthias rutschte somit auf Platz vier und Katja auf Platz sechs - also beide Münch-Fahrer von der zweiten Startreihe aus. Diese Erfahrung haben wir schon lange nicht mehr gemacht. Zumindest haben die Fahrwerksveränderungen bei der #49 schon mal eine deutliche Verbesserung gezeigt, aber Matthias war immer noch nicht zufrieden und diskutierte mit Thomas, was noch zu verändern ist.

Nach der Qualifikation wurden von der FIM erstmal alle Fahrer gefilmt, interviewt und ein Gruppenfoto gemacht.



V.L. THOMAS S., THOMAS P., MATTHIAS H. UND KATJA P.

Wir kamen erst gegen 19.00 Uhr wieder ins Zelt und hatten nun drei Stunden Ladezeit vor uns. Es wurde wahnsinnig kalt, zumal das Zelt keine Seitenteile hatte und der kalte Wind uns gnadenlos auskühlte. Ich beschloss, schon mal etwas aufzuräumen, wickelte die Reifenwärmer auf, öffnete das Rollo vom Truck und diesmal war es umgekehrt-Katja hatte den Overall schon ausgezogen, aber ihre Kleider noch nicht an - schnell Rollo wieder zugemacht.

Heute Morgen sollte unser Rennen um 10.25 Uhr sein. Um die besprochenen Umbauarbeiten noch durchzuführen, fuhren Thomas und ich um 6.30 Uhr bereits auf die Rennstrecke - die Fahrer sollten ausschlafen und frühstücken. Es nieselte und es war unglaublich neblig. Wir versetzten den Drehpunkt der Schwinge um 5 mm nach vorne und auch um 5 mm nach unten, was nicht ohne Flex-Arbeiten zu lösen war. Weiterhin erhöhten wir das Heck von 636 mm auf 639 mm und gaben dem Zahnrad einen Zahn mehr, also 42 Zähne. Thomas und ich waren sehr stolz, dass wir das alles in der uns selbst vorgegebenen Zeit geschafft hatten und gönnten uns dann erst mal einen leckeren Hot Dog, da wir vollkommen ausgehungert waren.

Gegen 9.00 Uhr kam dann Matthias und Katja und ein Offizieller von der FIM, der uns mitteilte, dass unser Rennen wegen dem Nebel verschoben wird, er aber noch nicht wüsste, auf wann - warten und rätseln waren dann angesagt. Um 11.00 Uhr erfuhren wir dann, dass

unser Rennen um 12.25 Uhr, also unmittelbar vor dem Rennen der MotoGP, stattfinden wird. Ich freute mich natürlich, denn da saßen schon rund 100.000 Zuschauer auf den Rängen und wer kann schon mal so ein unmittelbarer „Vorprogrammierer“ sein.

Der FIM-Mann teilte uns aber auch mit, dass es wegen der Wetterverhältnisse und den sich daraus ergebenden Organisationsänderungen nun leider nicht mehr möglich sei, die Ausrüstung direkt an die pit lane zu bringen. Wir sollten die Maschinen nun an ein Tor „C“ bringen, dann einen Teil (ca. 350m) über die Rennstrecke zurück zur pit lane gehen und dann zur Startaufstellung bereit sein. Wir müssen also pro Motorrad zwei Ständer, zwei Reifenwärmer, Kabel, Anzeigetafel und Anzeigenummernkarton an die Strecke bringen und das über 350 m innerhalb von 3 Minuten - unmöglich, da man dafür zwei Mal laufen muss, weil neben den Fahrern nur Thomas und ich da waren.

Als wir in unserem Zelt noch über die uns unmittelbar bevorstehende unlösbare Aufgabe sinnierten, winkte mir ein junger Mann und offensichtlich auch sein Freund von der Paddockstraße aus zu, mit dem ich mich am Freitag Abend in der Hotelbar unterhalten hatte. Ich winkte zurück, ging auf sie zu und fragte, ob sie uns kurz helfen könnten, was man unter Motorradfahrern - was ich natürlich wusste - niemals verneinen würde.

In einer relativ kurz gehaltenen feierlichen Zeremonie wurden die beiden jungen Männer nun zu Münch-Team-Mitgliedern, worauf sie auch sehr stolz waren, den sie bekamen von uns auch einen entsprechenden Anhänger um den Hals gehängt. Sie durften nun die Ständer und Reifenwärmer tragen und waren glücklich, mal so richtig und absolut direkt auf die Rennstrecke zu kommen.

Irgendein offiziell aussehender Herr teilte per Lautsprecher mit, dass in der warm-up-lap nicht getrödeln werden darf um Energie zu sparen und, dass wer hinter dem safetycar zurückfällt, als Letzter in der Startaufstellung sein wird. Helfer raus - los geht es - bloß nicht für Katja - sie blieb stehen - alle Motorräder und auch der M3 vorbei - was ist los? Thomas sprintete auf die Strecke und fand sofort heraus, dass der Notausschalter am Heck gedrückt war - wohl versehentlich berührt von einem unserer brandneuen Teammitglieder. Katja überholte dann den Sicherheitswagen noch rechtzeitig und alles war gut.

Das Rennen an sich war für uns etwas enttäuschend, da es uns nicht gelang, die Startposition im Verlauf

des Rennens zu verändern. Katja, Matthias, Thomas und ich auch warteten darauf, dass Brammo oder Lightning mit ihren Batterien schwächeln würden, aber es war nicht so - die sind echt gut geworden die Amerikaner. Also blieb es am Ende bei den Plätzen vier und sechs für uns.

Aber - endlich mal richtige Konkurrenz ! - das nächste Rennen ist nächstes Wochenende in Assen/Holland.

Ich danke unseren Sponsoren, die uns diese Pionierarbeit ermöglichen!

**Ihr
Thomas Petsch**

2012

Assen

Sonntag, 5. August 2012 15:35
Rennbericht aus Assen/Holland

Werte Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Wir sind gerade in den drei stressigsten Wochen der Saison. Am Dienstag sind wir erst aus Laguna Seca / Kalifornien nach Deutschland zurückgekommen. Die zwei Kisten mit den Maschinen und den Teilen sind gar erst am Donnerstag in Leipzig angekommen - leider ohne das Carnet ATA, welches der Zoll aber braucht, um die Ware freizugeben. Ralf Ernst gelang es dann doch noch mit einer Mischung aus betteln, beschwören, versprechen und an der Ehre packen die Kisten frei zu bekommen und brachte sie nach Kassel. Dort wurde das Nötigste in unseren Renntruck geladen und weiter ging es nach Assen, wo wir vorgestern aufbauten und insgesamt acht Fahrer für einen weiteren Lauf des TTXGP's da waren.

Das Team von Zongshen kam mit einem brandneuen Motorrad und machte uns -jedenfalls nach chinesischem Verständnis - eine große

Ehre. Es handelt sich bei ihrer neuen Maschine um eine freche und zudem schlecht ausgeführte Kopie der Münch TTE 2.0. Zum Glück kann man anhand von Fotos zwar das Chassis und das Aufbauprinzip kopieren, nicht aber die Leistungselektronik und daher blieben wir entspannt.

Gestern Morgen dann bei schönem Wetter das freie Training auf dem 4.555 Meter langen Kurs mit sieben Links- und zehn Rechtskurven und Matthias war danach immer noch nicht zufrieden mit dem Fahrwerk. Wir hatten in Laguna Seca ja schon einige Veränderungen vorgenommen, aber es passte immer noch nicht. Wir beschlossen dennoch, bis zur Qualifikation gestern Mittag keine Veränderungen mehr vorzunehmen, um zeitlich nicht in eine Falle zu tappen. Matthias war mit einer Rundenzeit von 1:53.710 trotzdem fast fünf Sekunden schneller als letztes Jahr, was darauf schließen lässt, dass Chefentwickler Thomas Schuricht in den letzten 12 Monaten gar nicht mal so schlecht gearbeitet hat. Auf der Start-Ziel-Geraden erreichte „Matze“ eine Spitzengeschwindigkeit von 223 km/h, also rund 20 km/h mehr als letztes Jahr. Der Rundenrekord, den Matthias letztes Jahr aufgestellt hat und noch hält, wurde also von ihm selbst wieder geknackt und er fuhr auf die Pole-Position.

HoChi Fung auf der China-Münch hatte offensichtlich thermische Probleme, konnte nur drei Runden fahren und war auch 9 Sekunden langsamer als Matthias. Die anderen Fahrer (Engländer, Holländer und Chinesen) waren ebenfalls chancenlos und keiner konnte die 2-Minuten-Marke unterbieten.

Nach der Qualifikation dann der große Umbaurundschlag, den wir eigentlich in den USA schon machen wollten, aber die passenden Teile nicht dabei hatten. Mit dem neuen Motor und dem gekühlten Batteriepack ist die Gewichtsverteilung nun eine andere - etwas frontlastiger -, was gewisse Anpassungen notwendig macht. Komplette andere Gabel, andere Vorderradbremse, Schwinge raus, Dämpferhebelwerk für das Hinterrad komplett umgebaut -viele Stunden Arbeit. Der neue

BESTER START FÜR MÜNCH

Wittenstein Motor läuft aber sehr zufriedenstellend und auch die neue Batteriekühlung scheint zu funktionieren. Hier wurden keine Veränderungen vorgenommen.

Nach dem warm-up heute Morgen um 8.45 Uhr bei trockenem Wetter und schon reichlich gefüllter Haupttribüne war Matthias erwartungsgemäß wieder nicht komplett zufrieden mit dem Fahrwerk und es wurden weitere, aber kleinere Veränderungen an den Zug- und Druckstufen der Gabel vorgenommen.

Um 12.15 Uhr dann vor 70.000 Zuschauern das Rennen, das ausging, wie es ausgehen musste und ohne das Matthias auf Risiko fuhr. Zweiter wurde mit einem Abstand von 20,3 Sekunden Tang Yu auf Zongshen und Dritter der Lokalmatador Wayne Tessels mit einem Abstand von 22,2 Sekunden. Die China-Münch kam mit über einer Minute „Verspätung“ nach Matthias ins Ziel.

Schade, dass sich die US-Boys nicht nach Europa trauen, denn hier würden sie uns nicht um die Ohren fahren, wenn sie - wie wir in den USA - nur aus dem Koffer leben und schrauben müssten und ihre Trucks mit den notwendigen

Materialien nicht dabei hätten. Vielleicht kommt es ja noch. In Europa haben wir jedenfalls, wie es scheint, zurzeit keine wirklich ernstzunehmende Konkurrenz mehr.

Jetzt wird schnell zusammengepackt, denn ab Mittwoch sind wir schon wieder in Oschersleben zum Heim Grand Prix am nächsten Wochenende mit über 100 geladenen Gästen von unseren Sponsoren. Wir werden hier sehr dankenswerter Weise Unterstützung von neun Mitgliedern des Münch-4-Clubs bekommen.

Ich danke unseren Sponsoren, die uns das alles erst ermöglichen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Thomas Petsch



STARTERFELD ASSEN (LINKS IM BILD: MATTHIAS HIMMELMANN MIT SIEGERSCHALE)



HIMMELMANN UNEINHOLBAR FÜR DIE CHINESEN

2012

OSCHERSLEBEN

Sonntag, 12. August 2012 20:52
Rennbericht aus Oschersleben

Werte Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Hier mein fast live Bericht von unserem Heim Grand Prix aus Oschersleben, wo wir groß aufgefahren haben mit den Fahrern Matthias Himmelmann, Katja Poensgen und Chefentwickler Thomas Schuricht ließ es sich auch nicht nehmen, wieder mal eine Fahrerlizenz zu beantragen und hier mit der Vorgängermaschine von Matthias mitzufahren. Die TTE 1.0 von 2009 hatten wir als Ausstellungsstück genauso dabei, wie eine Münch Mammut 2000. Wir kamen am Mittwoch an und bauten neben dem Werkstattzelt auch ein großes Gästezelt auf, da sich mittlerweile über 140 Gäste unserer Sponsoren angemeldet hatten. Das war jede Menge Arbeit, aber Ralf, Sabine, Thorsten, Boris, Kerstin, Julian und Lina packten kräftig an und Donnerstag Mittag war alles so weit fertig. Am Freitag kam dann auch noch Sascha hinzu, um bei der Technik zu helfen. Diesmal waren wir also mindestens halb so viele Leute wie die Chinesen, die sich wie üblich mit Renntruck und drei großen Wohnmobilen und

Zelten wieder zu einer Wagenburg verschanzten und lediglich ihre zwei Waschmaschinen außerhalb der Burg platzierten.

Letztes Wochenende in Assen baten uns die Kollegen von Mavisen/UK ihr Zelt mit nach Oschersleben zu nehmen, da sie dies aus logistischen Gründen nicht mit zurück nach England nehmen wollten, was wir auch taten. Fast hätte Ralf nicht vergessen, das Zelt der Briten in Kassel mit einzupacken und so standen die armen Kerle mit vier Maschinen plötzlich im Fahrerlager und hatten kein Zuhause. Wir gewährten ihnen dann so lange Asyl, bis Matthias mit der Ausrüstung der Briten dann am Mittwoch Abend ankam.

Der Kurs in Oschersleben wurde 1997 hier im Niemandsland bei Magdeburg gebaut, um etwas Geschäft in die Gegend zu bringen. Er ist in einwandfreiem Zustand und die Tribürendächer sind sogar mit Solarmodulen belegt.

Donnerstag um 18.30 Uhr dann das bei überwiegend trockenem Wetter, aber stark bewölkten Himmel das erste freie Training, was für uns problemlos lief. Die Chinesen waren mit drei Maschinen am trainieren, wobei eine Maschine vom sechsmaligen Schwedenmeis-

ter Peter Linden pilotiert wurde. Christian Amend aus Deutschland fuhr ebenso hinaus, wie wir mit unseren drei Maschinen. Alle drei MÜNCH fuhren die schnellsten Rundenzeiten, Matthias mit einer Zeit von 1:39.319 natürlich wie immer vorne weg - aber wo waren die Engländer und der weitere Deutsche Harald Gasse auf seiner Zero?

Es ist nicht zu fassen, aber die Briten durften mit ihren vier Maschinen nicht an den Start gehen, weil ihre Fahrer die hier von der FIM geforderte internationale Lizenz nicht vorzeigen konnten. Ihnen half auch kein Bitten und Betteln und der Hinweis, dass man mit der nationalen Lizenz ja letztes Wochenende auch in Assen/Holland starten durfte - hier ginge das nicht. Der Deutsche Harald Gasse durfte nicht trainieren, da die

technische Abnahme irgendwelche Mängel am Not-ausschalter feststellte.

Wir hatten an Katjas Motorrad eine „Störung Wechselrichter“ und konnten das Problem bis um 20.00 Uhr nicht lösen. Wir entschieden dann, bevor es noch später wird und wir keinen mehr erreichen, die Fachleute von Wittenstein um Hilfe zu bitten, was nach ein paar E-mails und SMSs auch gleich gelang und per „Ferndiagnose“ am Mobiltelefon kriegte Thomas das Problem dann gelöst - Erleichterung.

Am Freitag Morgen um 9.00 Uhr die erste Qualifikation mit denselben Teilnehmern wie beim Training. Thomas Schuricht hatte etwas Probleme mit dem Kühlkreislauf, weil sich aus irgendeinem Grund Luft

MÜNCH 4 VON ALBERT STEHLE

3 GENERATIONEN MÜNCH

RALF ORGANISIERTE MUSIK ZUR SIEGESFEIER

zum Wasser gesellte und er fuhr mit einer 1:55er Zeit drei Sekunden langsamer als im Training, kam in die pit lane, fuhr aber nochmals raus, um sich in jedem Falle zu qualifizieren, denn dazu braucht man mindestens drei gezeitete Runden.

Matthias zischte in der vierten Runde eine 1:42er Zeit hin und plötzlich sah man irgendwas hinter dem Hinterrad flattern. Als er in die pit lane kam stellte sich heraus, dass sich das Auslesekabel vom Datarecording irgendwie gelöst hatte und sich zwischen Hinterradbremse und Felge aufwickelte, abriss und -wie sich in der Box dann herausstellte - die Bremsbeläge löste - das hätte auch deutlich schlimmer ausgehen können.

Katja fuhr mit 1:49.559 zwei Zehntel schneller als HoChi Fung und damit die zweitschnellste Zeit, sie hatte keine technischen Probleme.

Inzwischen bemühten sich einige Leute, darunter auch Matthias und Katja, ihnen bekannte Fahrer mit entsprechender Lizenz für die extra aus England angereisten vier Maschinen zu finden, damit diese wenigstens um die Konstrukteurspunkte mitfahren durften. Die zweite Qualifikation sollte um 14.15 Uhr sein. Es fanden sich dann mit Udo Reichmann und Daniel Bergau zwei Fahrer für

die Mavizen, aber für die Agnis konnten keine Piloten aufgetrieben werden. In der zweiten Qualifikation holte sich Matthias mit einer 1:38er Zeit dann die Pole und Katja den zweiten Startplatz vor HoChi Fung und Thomas Schuricht.

An diesem Wochenende wurden zwei Rennen ausgetragen - ein Sprintrennen gestern über drei Runden und heute dann eines über 10 Runden. Beim Sprintrennen gestern wurde - wie sollte es aus unserer Sicht anders sein, Matthias mit einer konstanten 1:38er Zeit Erster und Katja Zweite. Thomas lag bis zur letzten Runde und bis zur letzten Kurve vor Start/Ziel auf dem dritten Platz und hatte somit einen Dreifachsieg für MÜNCH am Gashahn, aber der Chinese HoChiFung konnte ihn dann doch noch auf einen von mir so nicht erwarteten und hervorragenden vierten Platz verweisen.

Danach war feiern angesagt mit unseren Sponsorengästen und eine Blaskapelle beglückte uns zusätzlich mit mehreren Ständen. Irgendjemand erzählte mir heute Morgen etwas von vier Uhr - das deckt sich so in etwa mit meiner Zeitvorstellung, da ich mit meiner Familie im Wohnmobil, das dummerweise direkt neben unserem Partyzelt stand, verzweifelt versuchte zu schlafen.



Um Punkt 7.00 Uhr drehte Thomas dann die Anlage wieder auf und begrüßte alle, auch die Münch-Clubmitglieder, die im Zelt „schliefen“, mit unserem Standardwecklied „haid is so a schöna dag- la la la la“. Zum warm-up um 9.00 Uhr blieb Katja drinnen, da ihre Maschine so weit in Ordnung war. Thomas überprüfte mit einigen Runden, ob die Temperatur der Steuerung nun in Ordnung ist, was der Fall war und Matthias fuhr mit neuen Reifen eine fantastische 1:37.771 - da staunten auch die Verbrenner-Jungs.

Um 12.50 Uhr dann das zweite Rennen über 10 Runden und bis zur fünften Runde lagen alle drei Münch's deutlich in Führung, bis jede unserer Maschinen erhebliche technische Probleme bekam. Thomas wurde dann Fünfter, Matthias legte die letzten Meter über die Ziellinie unter dem Applaus von der Tribüne schiebenderweise zurück und wur-

de Sechster und Katja kam leider nicht mehr in die Wertung - sie blieb zu weit vom Ziel entfernt in der letzten Runde stehen und kam nicht mehr rechtzeitig (5 Minuten nach dem Ersten) durch das Ziel geschoben. Lange und sehr lange Gesichter im Team und die gute Stimmung im Zelt war dann auch komplett dahin. Das war ein absolut enttäuschendes Rennen aus unserer Sicht, zumal wir so viele Gäste hatten und ihnen unsere normale Leistung nicht zeigen konnten. Die nächsten Tage werden mit Fehleranalyse zugebracht werden müssen.

Ich danke unseren Sponsoren, die uns das alles erst ermöglichen.

**Ihr
Thomas Petsch**

2012

Le Mans

Freitag, 7. September 19:31
Rennbericht live aus Le Mans

Werte Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute war bei strahlendem Sonnenschein und 28 Grad Celsius im Rahmen der 24 Stunden von Le Mans der Tag der Entscheidung über den Weltmeistertitel in der FIM-e-power International Championship und über den Ausgang der Europameisterschaft in der TTXGP. Die Ausgangslage war gestern wie folgt:

FIM e-power International Championship :

Führend: Katja Poensgen / Münch Racing Team / 75 Punkte

Zweiter: Matthias Himmelmann / Münch Racing Team / 73 Punkte

Dritter: Christian Amend / Epo Bike Team / 62 Punkte

Vierter: Tang Yu / Zongshen-RacingTeam / 36 Punkte

Und alle weiteren sieben Fahrer sind, ebenfalls wie der vierte, chancenlos auf den Titel. Es ging also darum, welche zwei der ersten drei Plätze wir erringen werden.

Besonders freut mich, dass wir in der für mich persönlich wichtigen Konstrukteurswertung mit 99 Punkten von keinem mehr einzuholen sind und bereits gestern, ach was, schon seit Langem Konstrukteursweltmeister sind.

Bei der **TTXGP-Europameisterschaft** (das Welt-Finale wird am 18. Oktober in Daytona ausgetragen) war folgender Ausgangspunkt:

Führend: Mattias Himmelmann / Münch Racing Team / 95 Punkte

Zweiter: Tang Yu / Zongshen Racing Team / 77 Punkte

Dritter: HoChi Fung / Zongshen Racing Team / 62 Punkte

Die weiteren 8 Fahrer haben auf den Titelgewinn keine Chance mehr. Gestern um 11.30 Uhr war das Training und wir haben erfreut festgestellt, dass das führende Team aus den USA, Lightning, sich nun auch über den großen Teich gewagt hat und sich mit ihrem Topfahrer Miguel Duhamel mit uns messen wird. Matthias hält seit letztem Jahr mit einer 1:54er Zeit den Rundenrekord für elektrisch angetriebene Motorräder, der aber gestern Nachmittag bei der ersten Qualifikation bereits eingestellt wurde. Duhamel fuhr eine 1:49.200 und Matthias eine 1:50.834. Katja fuhr Ihre neue Batterie, die erst kurz vor dem Training fertig wurde, ein und kam

mit einer 2:05.677 als Viertschnellste und nur zwei Zehntel hinter Ho Chi-Fung herein. David Dumain von Zongshen stürzte, schrubbelte seinen Kombi ab, stand aber gleich wieder auf.

Es folgte eine schlaflose Nacht, da die Franzosen in den Zeltstädten um den Ring bis zum Sonnenaufgang einen ohrenbetäubenden Lärm veranstalteten und extra Motoren mitbrachten, die sie mit Trichterauspuften so lange mit voller Drehzahl laufen ließen, bis diese platzten - verrückt. Meine Tochter kriegte davon überhaupt nichts mit und war heute Morgen im Gegensatz zu mir vollkommen fit.

Bei der zweiten Qualifikation heute um 10.00 Uhr fuhren unsere beiden Fahrer jeweils die volle Renndistanz über 9 Runden und alles war gut. Keinerlei Probleme zu haben ist auch mal ganz schön. Matthias verbesserte sich nochmals um sieben Zehntel, aber es reichte nicht zur Pole.

Wir starteten dann heute Nachmittag vom zweiten und vierten Platz in's Rennen und dachten es ginge - wie von der FIM mitgeteilt - um 16.00 Uhr los und wunderten uns schon sehr, dass die Chinesen von gegenüber um 15.45 Uhr noch immer nicht Ihre Kombis an hatten und auch sonst sehr entspannt wirkten. Auch die anderen trödelten herum und dann entschloss ich mich, Christian Amend zu fragen, ob er nicht wisse, dass wir gleich los müssen und eigentlich jetzt schon die Reifenwärmer abnehmen müssten. Er schaute mich fragend an und verwies auf einen anderen Zeitplan, der den Start erst um 16.35 Uhr



WELTMEISTER MATTHIAS HIMMELMANN UND VIZEWELTMEISTERIN KATJA POENSGEN VOR CHRISTIAN AMEND

Le Mans

vorsah. Jetzt wurde herumgeschrien. Irgendwie glaubten die anderen Teams aber dann sofort an unseren Zeitplan und verfielen in beispiellose Hektik, stürzten in die Kombis, rissen die Reifenwärmer herunter, usw., bis ein Offizieller der FIM auftauchte und unseren offiziellen FIM-Starttermin nun für ungültig und den der anderen für gültig erklärte. Kurz bevor wir dann aber aufbrachen verschob eine heftige Windböe unser Zelt horizontal und die Markise meines Wohnmobils vertikal. Nun brach auch bei uns etwas Hektik aus. Matthias hatte einen guten Start, führte drei Runden lang das Feld an und nach der vierten Runde war klar, dass Katja bei 75 Punkten bleiben wird, zumal auch der Stadionsprecher immer wieder Ihren Namen nannte und sie nicht mehr auf die Zielgerade kam - echter Mist!

Nur eine Runde später kam auch Matthias nicht mehr - das komplette Feld war vorbei und kein Matthias in Sicht. Nach einer gefühlten Ewigkeit hörte ich dann das sehr vertraute Geräusch der #49 und Matthias donnerte an der Start-Ziellinie als letzter wie der Teufel vorbei. Er erkämpfte sich - für uns alle unfassbar - bis eine Runde vor Schluss wieder den ersten Platz, bevor er sich dann in der letzten Runde dem aus dem Windschatten angreifenden mehrmaligen amerikanischen Meister M. Duhamel vom USA-Team Lightning knapp geschlagen geben musste.

Nachdem Matthias hereinkam berichtete er, dass die Maschine urplötzlich aus ging, er stehen blieb und instinktiv nach hinten an den Not-Aus-Schalter griff, der gedrückt war! Mitten im Rennen und bei Topspeed! Es musste wohl ein Stück Reifenabrieb mit derartiger Wucht gegen den Not-Aus-Schalter geschleudert worden sein, dass dieser nachgab. Wir werden schon noch einen ungefährlicheren Montageplatz für den Schalter finden. Trotz des Ausfalls von Katja wurde Sie mit 75 Punkten zwei Punkte vor Amend Viceweltmeisterin bei der FIM e-power International Championship. Matthias wurde mit 93 Punkten Weltmeister. Bei der Europameisterschaft der TTXGP wurde Matthias mit 115 Punkten vor dem Chinesen Tang Yu mit paarundsiebzig Punkten auch noch Europameister.

Herzlichen Glückwunsch an unsere Fahrer und das gesamte Team, speziell dem unermüdlichen Denker und Macher Thomas Schuricht. Ich danke unseren Sponsoren, die diesen großartigen Erfolg erst ermöglichten.

Ihr/Euer

Thomas Petsch



DAS SIEGREICHE TEAM IN DER BEGEISTERTEN MENSCHENMENGE

2012

Daytona

Sonntag, 21. Oktober 19:30 Rennbericht live aus der Boxengasse in Daytona/Florida

Werte Sponsoren und Freunde des Münch Racing Teams,

Heute war der letzte Lauf der Saison 2012 im Rahmen der AMA Road Race Grand Championship. Wie Ihr/Sie alle wissen, gibt es seit zwei Jahren zwei Weltmeisterschafts-Rennserien für elektrisch betriebene Motorräder, die höchstwahrscheinlich und hoffentlich im nächsten Jahr fusionieren werden. Die erste ist die des Weltmotorradverbandes FIM aus Paris, die wir nun in Folge als Erster mit Matthias Himmelmann und erstmals auch als Zweiter mit Katja Poensgen für uns entscheiden konnten - den Konstrukteurstitel seitdem die Serie besteht. Hier werden die Punkte aus jedem Rennen gezählt und zum Schluss wird addiert - eine faire Sache.

Bei der zweiten Serie, der TTXGP aus London, werden zunächst die Meister aus den Kontinenten Australien/Asien, den USA und Europa ausgefahren. Hier werden ebenfalls die Punkte der einzelnen Rennen addiert und wir wurden nach Le Mans seit Bestehen der Serie auch diesmal wieder Europameister. Das besondere (und vielleicht unfaire) an dieser Serie ist, dass danach in einem einzigen Rennen die jeweils neun Bestplatzierten aus den „drei“ Kontinenten in nur einem einzigen Rennen den Weltmeister ausfahren. Da kann man mal einen schlechten Tag haben, einen technischen Defekt, oder sonst was - aber so ist es nun einmal. Seit Bestehen dieser Serie hatten wir Glück und gewannen den WM-Titel bisher immer.

Heute trafen also die jeweiligen Kontinentalmeister der Serie TTXGP auf dem 3,51 Meilen langen Oval des Daytona International Raceway - einer für Motorräder verrückten Rennstrecke - aufeinander. Verrückt deshalb, weil diese Strecke eigentlich für die Nascar's gebaut wurde und gegen den Uhrzeigersinn immer nur im Oval (rechts die Betonmauer) entlang führt. Es gibt keinerlei Auslaufzonen nach außen hin, sondern nur die Mauer unmittelbar am Grid und darüber

das Drahtgitter. Die Tribünen rund um die Strecke fassen unbeschreibliche 147.000 Sitzplätze. Die erste Steilkurve nach Start/Ziel hat eine Neigung von 33 Grad (Grad, nicht Prozent!!), was heißt, dass man mit ca. 200 km/h ohne merklichen Lenkeinschlag einschleusen muss. Da sich die Kurve aber ja nach links neigt und der Fahrer erst mal im Kopf verarbeiten muss, dass er sich da nicht wie gewohnt in die Kurve schmeißen muss und darf, sondern erst mal geradeaus fahren muss - weil es sonst vorbei ist, hat es diese Kurve absolut in sich. Wenn man vor der Steilkurve steht, glaubt man da nur mit Bergsteigerausrüstung hoch zu kommen.

Für Motorradrennen, die ja größtenteils aus Kurvenbeherrschung bestehen, hat man in Daytona auf der Gegengeraden eine Notlösung geschaffen. Ab ca. der Mitte der Geraden wird diese unterbrochen und in das Infield umgeleitet mit zwei Rechtskurven, die Dogleg und Horseshoe heißen und auch so aussehen, sowie zwei

Linkskurven, die keinen Namen haben. Diese Umleitung besteht aus mehreren Sträßchen im Infield und ist durch die Fülle von Pylonen nur schwer auszumachen, wenn man hier nicht schon ein paar dutzendmal gefahren ist. Matthias fuhr hier bisher nur auf dem Computer.

Am Mittwoch Abend kam der Truck mit unserer Kiste inklusive Motorrad aus Orlando an - leider zu einem Zeitpunkt, als kein Gabelstapler mehr auf der Strecke war, also nach 17.00 Uhr. Da der spanische Lastwagenfahrer aber nicht bis zum nächsten Morgen warten konnte/wollte, haben Ralf, Thomas, Matthias und Christian - einem super sympathischen Ingenieur, der von unserem powertrain-Lieferanten und Sponsor Wittenstein als technische Unterstützung mit angereist war - die Maschine, nebst Teilen von Hand vom Truck geladen.

Am Donnerstag dann wollten wir alles, vor allem für die technische Abnahme, fein vorbereiten - wir waren in der

ZIELEINLAUF - DIESMAL LEIDER NICHT AUF PLATZ EINS

Box Nr. 1 und Brammo/USA in der Box Nr. 2. Das erste freie Training sollte vorgestern, also am Freitag, stattfinden. Thomas kam in bunter Hose, da die Bedienung ihm beim Frühstück eine volle Ladung Ketchup über die Teamhose kippte und ich war unausgeschlafen, da ich vergessen hatte mein Handy auszuschalten und um 3 Uhr morgens einen Anruf von meiner Bankerin bekam, bei der es ja schon 9.00 Uhr war. Ich hoffe, dass dieses Telefonat meine Kreditwürdigkeit nicht nachhaltig beschädigen wird.

Wir stellten dann fest, dass das Werksteam Brammo mit den hier in Daytona erfahrenen und in den USA als Star-Pilot bekannten Erik Bostrom und Steve Atlas aber schon am Donnerstag durch einen Trick trainieren durften - sie hatten sich für ein Fahrertraining bei der „Fahrschule“ Hammer eingeschrieben, die den Track für den Donnerstag gemietet hatte. Empörung bei den anderen!

Unserem unumstrittenen Organisationstalent Ralf Ernst, der mir mit seinem Talent dadurch leider weitere 275 US\$ kostete, gelang es aber, Matthias auch noch als weiteren „Schüler“ auf die bereits überfüllte Liste zu bringen und ihm dadurch einen ersten Eindruck von der Rennstrecke gewinnen zu lassen, was überaus hilfreich war.

Matthias fuhr in der zweiten Runde in den Drehzahlbegrenzer, den wir auf 239 km/h eingestellt hatten und nach der dritten Runde wurde das Training abgebrochen, da es zwei Unfälle gab, die aber glimpflich ausgingen. Außerdem drückte es in der Steilkurve das Display nach unten, es begann heftig zu flattern und drohte abzubrechen. Wir haben dann im Datarecording festgestellt, dass in der Steilkurve 2,5 G auf Fahrer und Maschine einwirkten. Thomas „reparierte“ das Problem mit Kabelbindern. Bezüglich des Drehzahlbegrenzers wurde dem vorderen Ritzel ein Zahn mehr spendiert (15 Zähne). Somit kann Matthias jetzt 256 km/h auf der Geraden fahren. Vorgestern dann bei schönstem Wetter und fast 30 Grad Celsius zwei freie Trainings, zusammen mit den hier schnellsten Verbrennern (Gruppe 3), bei denen Matthias mit einer Rundenzeit von 2:10 ganz vorne mitfuhr. Die Auswertung zeigte dann, dass er die Steilkurve mit 215 km/h und die Gerade mit 249 km/h nahm. Wir haben sämtliche Begrenzungen herausgenommen und er kann nun bis zu 300 Ampere Strom geben. Dies sind bei 370 Volt dann 110 kW und für Leute wie mich, die noch in PS denken, runde 150 PS. Am Ende der Geraden war der Bremsdruck 14 bar (in Europa erreichen wir maximal 12 bar), was die Gabel laut Datarecording die kompletten 120 mm eintauchen ließ. Einen kleinen Schock erlitt ich, als Matthias feststellte, dass die Stator Temperatur am Wickelkopf sagenhafte



175 Grad erreichte und ich bis dato der Meinung war, dass bei 160 Grad die Isolierung schmilzt. Christian (der kompetente und nette Wittenstein-Ingenieur) beruhigte mich aber sogleich und sagte, dass sie eine spezielle Spezialisierung verwendet haben, die 220 Grad Celsius abkann - hoffentlich behält er Recht. Die Lightnings hatten technische Probleme und so schauten die Fahrer leider nur zu. Auch die zweite Brammo bekam technische Probleme, die im Laufe des Nachmittags aber wieder behoben wurden, und bei uns war alles in Ordnung. Die Australier und die beiden anderen Amerikaner waren langsam, nicht aber Erik Bostrom.

Eriks Team Brammo hatte in den letzten Monaten intensiv im Windkanal gearbeitet (ihr Budget ist dem unsrigen weit überlegen) und eine Verkleidung gezaubert, die es Erik erlaubte eine Spitzengeschwin-

digkeit von 265.6 km/h hinzulegen. Wir entschieden uns trotzdem bei der jetzigen Übersetzung zu bleiben, denn der Luftwiderstand geht exponentiell zur Geschwindigkeit hoch und wir hatten Bedenken bezüglich unserer Batterien. Wir glaubten, Bostrom kann diesen top speed im Rennen nicht über die Distanz durchhalten und setzten darauf, dass es Matthias gelingen wird, seinen - oder den von seinem Teamkollegen Steve Atlas's - Windschatten zu ergattern.

Sehr enttäuscht bin ich von den Chinesen, die das ganze Jahr mit halber Kompaniestärke und zwei Maschinen aufgetreten sind und hier nun gekniffen haben. Das empfinde ich als feige und unsportlich. Ihr Teamchef sagte mir, dass sie ruhig verlieren können, aber dass sie hier auf dieser Strecke deklassiert werden würden und ihr Gesicht nicht ver-

lieren möchten. Er hat zwar Recht, dass sie hier von den Lightning's, Brammo's oder Münch's in Grund und Boden gefahren werden würden, aber entweder nimmt man an einer Rennserie teil - und dann bis zum Schluss -oder nicht. Das ist Feigheit vor dem Feinde - Schande über sie! Am Nachmittag regnete es dann heftig und ich dachte an die Chinesen.

Seit Donnerstag ist hier in Daytona Beach parallel auch die sogenannte „biketoberfest week“, die ähnlich viele Harleys und ihre sehr speziellen Fahrer anlockt wie die „bike week“ im März. Die Leute kommen mit Anhängern aus ganz USA, parken ihre Autos und Anhänger auf riesigen Plätzen vor der Stadt und brummen dann zu abertausenden und ohne Helm durch die Main street. Überall spielen Rockband's, keine Maschine sieht wie die andere aus und ich habe sogar jemanden gesehen, der nicht tätowiert war. Manche Fahrer waren gewichtsmäßig schätzungsweise wohl auch etwas leichter als ihre Harley, aber bestimmt nicht viel. Immer mehr in Mode kommt es, nach Einbruch der Dunkelheit eine Felgeninnenbeleuchtung einzuschalten (in verschiedenen Farben).

Gestern früh dann das nächste Training und um 17.00 Uhr die Qualifikation. Es ist ungewöhnlich, dass es drei Trainings gibt und

nur eine Qualifikation. Wenn man die vergeigt, hat man keine Chance - viel besser wären zwei Trainings und zwei Qualifikationen, wie sonst auch üblich. Das Training natürlich wieder zusammen mit 22 Verbrennern und die drei schnellsten e-bikes (Brammo's und Münch) sind den Verbrenner-Jungs so um die Ohren gefahren, dass in unseren Boxen danach die Hölle los war und wir uns vor Fragen nicht mehr erwehren konnten. Matthias konnte sich um weitere zwei Sekunden verbessern (2:08), fuhr nun gleiche Rundenzeiten wie Steve Atlas, aber Eric Bostrom war noch sechs Sekunden schneller.

Die Qualifikation fand dann gegen 17.00 Uhr statt und Matthias legte nochmals einen deutlichen Zahn zu und fuhr zwei Mal in den Drehzahlbegrenzer. Trotzdem verbesserte er sich um weitere knappe vier Sekunden auf 2:04.897 und sicherte sich somit den dritten Startplatz. Von wirklicher Streckenkenntnis kann man zwar noch nicht sprechen, aber er wird mit dem Speedway hier zunehmend vertrauter. Auf Pool fuhr mit 1:58.648 Eric Bostrom und der zweite Startplatz ging mit 1:59.397 an Steve Atlas, der am erstaunlichsten zulegte. Die Stator-Temperatur stieg auf beunruhigende 198 Grad Celsius und die Batterietemperatur auf noch beunruhigendere 47 Grad, weshalb wir uns dazu entschlossen, die Übersetzung nicht mehr zu ändern, zumal auch die Batterie am Anschlag ist.



ABSCHLUSS DER RENNSAISON 2012 IN DAYTONA

Vorhin dann das Rennen bei wolkenlosem Himmel und über 25 Grad Celsius. Wie erwartet, legten die beiden Brammo's nach der Einführungsrunde volle Pulle los. Matthias startete einen Augenschlag später, da sich der Starter so blöde hinstellte, dass er ihn nicht sehen konnte - hier gibt es keine Ampeln - vorbei war es mit dem ersten Plan und dem Windschattenfahren. In der Mitte der ersten Runde hatte Erik Bostrom wohl ein kleines elektronisches Problem und Matthias überholte ihn. Eriks Problem war aber gleich wieder vorbei und von nun an jagte er Matthias. Steve Atlas fuhr volle Pulle und wir rechneten damit, dass er Probleme mit der Batterietemperatur bekommen würde und spätestens in der fünften Runde langsamer werden müsste - das sollte dann die Chance für Matthias sein, der wie verabredet zunächst relativ schonend fahren und gegen Ende alles geben sollte. Steve bekam erstaunlicherweise aber keine Probleme und fuhr als Erster durch das Ziel. Unser Weltmeister 2010 und 2011 der

TTXGP konnte Erik auf Distanz halten und fuhr auf den Vizeweltmeistertitel. Angesichts der finanziell bestens ausgestatteten Amerikaner und Chinesen bin ich mit diesem Ergebnis hoch zufrieden.

Ich danke unseren Sponsoren, die uns dies alles erst ermöglichen. Besonders danken möchte ich unserem Hauptsponsor der letzten beiden Jahre, der Schott Solar AG.

Ihr
Thomas Petsch

NACHWORT

Einige Teams, die 2010 und 2011 noch dabei waren verschwanden 2012 von der Bildfläche, da sie das rasante Entwicklungstempo bei den Elektromotorrädern und den mittlerweile gefahrenen Rundenzeiten nicht mehr Stand halten konnten. Auch die benötigten finanziellen Mittel spielten hier eine große Rolle.

Sämtliche Teams setzten sich bei den Promotern der beiden Rennserien, der FIM e-Power International Championship und der TTXGP - the e-Grand Prix, seit 2010 dafür ein, diese beiden auf eine Rennserie zu fusionieren, was die Kosten für die Teams erheblich reduziert hätte und was nach viel Streit 2013 auch geschah. Die neue Rennserie hieß ab dann FIM eRoadRacing World Cup, blieb aber komplett erfolglos und wurde auch nicht zu Ende gefahren. Der letzte WM-Titel wurde also 2012 vergeben.

Ob und wann es in der Zukunft wieder eine elektrische Rennserie geben wird, steht heute noch in den Sternen. Es ist sehr schade, dass nach nur drei Jahren der Hype um die elektrisch ausgefahrenen Rennen nun schon wieder vorbei ist. Ich bin mir aber ziemlich sicher, dass sie irgendwann wieder kommen werden und müssen.

Das MÜNCH Racing Team legte mit den Fahrern Matthias Himmelmann und Katja Poensgen unter allen Teams weltweit die meisten elektrisch gefahrenen Rennkilometer zurück und erreichte folgende

Titel :

Bei der Rennserie TTXGP the e-Grand Prix

2010	Weltmeister	Vice-Europameister
2011	Weltmeister	Europameister
2012	Vice-Weltmeister	Europameister

Bei der Rennserie FIM e-Power International Championship

2010	3. Platz	Konstrukteursmeister
2011	Weltmeister	Konstrukteursmeister
2012	Weltmeister	Konstrukteursmeister

Stand Januar 2014 halten unsere Fahrer insgesamt noch 12 Streckenrekorde auf folgenden Rennstrecken: Schleiz und Oschersleben in Deutschland, Imola in Italien, Le Mans und Magny Cours in Frankreich, Hungaroring in Ungarn, Assen in den Niederlanden, Falkenbergs Motorbana und Karlskoga in Schweden, Spa Francorchamps in Belgien sowie Anglesey und Snetterton in England.

Unsere Rennmaschinen stehen im Technikmuseum in Speyer. Die letzte MÜNCH TTE-2 konnte für den Straßenverkehr zugelassen werden und summt nun unter dem Kennzeichen WÜ TT 150 über die Landstraßen.





Copyright © 2014

ifactory

www.ifactory.de

[+49] 931 . 4 600 800

Design / Layout/ 3D-Renderings

Marc Nonnenmacher

www.marcnonnenmacher.com

MÜNCH
RACING