

Dabei sein ist alles



Es kreischt und raucht wenn die Zweitakter loslegen: Rechts drei 350er Aermacchis mit einer Startnummer



Ein Fest für Augen, Ohren und Nase: Rennmaschinen von 50 bis 1300 Kubik im Zwei- und Viertakt ab den 1970er-Jahren versprechen beim Klassik Motorsport ein sinnliches Gesamtkunstwerk. Wir tauchten kopfüber in den Mai Pokal Revival in Hockenheim.

von **Franz Josef Schermer**
Fotos **Paul Gockel**

Rennsport pur: Superbike-WM in Estoril, MotoGP in Mugello, alles wie gewohnt auf Servus TV mundgerecht serviert und die kampferprobte Couch ist frisch bezogen. Doch so schön, bequem und erholsam es sein kann mit den packenden Bildern und fachgerechten Kommentaren, irgendwie fehlt mir seit Wochen, Monaten etwas – der Entzug dauert nun schon länger als ein Jahr.

Ich vermisse das Kribbeln im Bauch beim Betrachten der Maschinen, die Nervosität beim Anschauen der Rennen, den betörenden Duft von verbranntem Super Plus, Castrol R und heißgefahrenen Dunlop Slicks plus der Vibrationen, wenn die Motoren donnern und der Asphalt bebt.

Die Rettung ist nah und es gibt kein Zurück, als Paul mit der Kamera um den Hals und ich mit Papier und Bleistift im Beutel die Spargelstadt Hockenheim und den angrenzenden Kiefernwald durcheilen und ins Motodrom einfahren: Ja, da ist es wieder, das gute Lebensgefühl, die Rennstrecke liegt vor uns. Hier hat es Menschen und Maschinen und alle leben den rettenden Wahn-

sinn, der genau jetzt sein muss bei jedem, der hier ist und nicht mehr warten konnte.

Der Veranstalter ist der Verein „Klassik Motorsport e.V.“, der Chef heißt Manfred John. Er ist immerhin schon 72 Jahre alt und stammt aus einer motorradrennverrückten Familie – sein Bruder Lothar war viele Jahrzehnte einer der deutschen Spitzenfahrer in der DM und WM. Manfred ist lange Zeit selbst Rennen gefahren, hat gewonnen, verloren und Stürze weggesteckt. Er hat sein ganzes Leben lang viele Jobs in der Motorradbranche durchgeilert, war Pressesprecher bei Kawasaki und Metzeler, hat Toni Mang auf dem Weg zur Weltmeisterschaft begleitet, war Redakteur bei Fachzeitschriften – kurz ein mit allen Salben und Ölen gewachster Motorradmann.

2009 im Alter von „über 50“ tat es ihm körperlich und seelisch weh, dass die „alten“ Rennmaschinen nicht mehr fahren und die klassischen nationalen Wochenendrennen für den Nachwuchs (ehemals OMK Juniorenpokal) und die Deutsche Meisterschaft immer mehr verschwanden. Also veranstaltete er eine Art Testrennen für halb abgelebte Zweitakter bis und über 250 Kubik.

Daraus entwickelte sich bis heute eine Serie, die rund 400 Teilnehmer auf zwei



Heinz Weber (l.), neben Autor Franz: „Woisch, die Frühzündung unserer Ducatis isch ned in Ordnung“



An der Startmaschine: Warmlaufen mit sanfter Gashand und wachem Ohr



Ja, dafür fahren sie immer im Kreis: Zwei Freunde mit Pokal an ihrer 350er MV



Der irrste Apparat von Hockenheim: Die Egli-Vincent von Fritz W. Egli junior

und drei Rädern zählt und rund zwei Hände voll Rennveranstaltungen organisiert, in Deutschland, Holland, Tschechien und Italien. Machen wir es kurz mit dem Lob für den Veranstalter: Auch an diesem Wochenende im Mai auf der Rennstrecke Hockenheim hat es wieder geklappt mit einer perfekten und reibungslosen Organisation. Danke Manfred und auch an alle seines Teams – ihr wisst, was ihr tut.

Schwach gewürzter Salat für die Jockey-Figur

Im Fahrerlager treffen wir Heinz und Rudi Weber. Heinz schraubt, Rudi fährt. Beide haben die 60 schon überschritten, beide wurden in Super verbleit getauft. Beide sind seit Kindesbeinen auf zwei Rädern unterwegs, sind von 50 bis 350 Kubik gefahren, auch Langstrecken-Mofarennen (ja, die gibt es tatsächlich!).

Ihre Maschine ist eine Seeley-Ducati 350, leider ohne Desmo-Zylinderkopf. Heinz, der Schrauber: „Irgendwie kommen wir mit der neuen Zündung noch nicht klar, da muss ich noch ein wenig rechnen und testen mit der Frühzündung“. Rudi: „Ich müsste locker unter zwei Minuten fahren, es fehlen ja nur knapp zwei Sekunden dazu. Aber irgendwie zieht die Karre heute nicht richtig und ich treffe in der Zielausgangskurve und auch im Geschlängel nach der Sachskurve keine vernünftige Linie“. Er ist schon deswegen nicht wirklich glücklich, weil er heute mal wieder nicht weiß, warum er sich Tag für Tag von schwach gewürztem Salat und ungezuckertem Müsli ernährt, um seine Jockeyfigur zu erhalten und trotzdem in seiner Klasse bloß im Mittelfeld rumzufahren.

Klar kann ich ihn verstehen – schon deswegen, weil in Rudis Klasse zwei Aermacchi 350 Ala d'Oro mitfahren, eine mit Metisse-Fahrwerk (von Harald Müller) und die andere mit dem originalen (von Bernd Pöllmann), die sowas von schnell sind, dass es einen Ducati-Fahrer frusten muss. Pöllmann hat gleich drei Aermacchis dabei. Kurioserweise haben alle die Doppelduplex-Trommelbremse der frühen Yamaha-TR- und TZ-Rennmaschinen. Damals haben wir sie ganz schnell rausgebaut und durch Doppelscheibenbremsen der XS650 ersetzt – heute kosten solche originalen Yamaha-Trommeln 2500 Euro und mehr.

Inzwischen hat sich die Gruppe 5 am Vorstart aufgestellt, das sind die Zweitakter mit 125, 250 und über 250 Kubik. Von Aprilia über Honda, Bakker-Rotax, Suzuki und Yamaha ist alles zu sehen, zu hören und zu riechen, was von 1985 bis 2004 in der Rennszene den Ton angab. Viele Yamaha-Rennmaschinen sind dabei – und wenn wir jetzt einen Sprung machen in die Gruppe 3 der Zweitakter GP 125 / S1, GP 125 S2, GP 250 / S1 und / S2 plus der GP 350, dann ist das ein weiteres Fest für Augen, Ohren und Nasen: Ein bunter Querschnitt der erfolgreichen Rennmaschinen von 1972 bis kurz in die 2000er Jahre.

Die Zweitakt-Rennfahrer lassen in ihren Rennen aber auch nichts anbrennen. Nach meiner Meinung habe ich als herausragende Fahrer gesehen: Patrick Sauter (Suzuki RS 504 von 1986), Anders Blacha (Yamaha TZ 250 von 2003), Mike Nagel (Suzuki RG 250 von 1992), Chris Meyer (Honda RS 250 von 1992), Günter Hinze (Yamaha TZ 350 von 1979) und René Voss (Yamaha TZ 125

von 1994); aber auch der holländische Ex-GP-Fahrer und -Sieger Jos Schurgers auf seiner blitzsauberen 125er Bridgestone von 1972 hat mich sehr beeindruckt.

Bei unserem Rundgang treffen wir Horst Anschütz, Schreiner aus Mainz, Nur-Motorradfahrer mit Morini 3 ½ und Guzzi-Gespann. Horst ist knapp 60 und verbringt seine Wochenenden am liebsten als Mitarbeiter der Technischen Abnahme. Jetzt ist er mit dem Phonmessgerät unterwegs – „falls sich jemand von außerhalb beschwert, dass wir so laut sind, muss ich Stichproben machen und notieren“.

Ja, die leeren Tribünen im Motodrom schicken den Schall verstärkt zurück. Wenn Publikum auf den Tribünen ist – immerhin hat es hier Platz für 100000 Menschen – dämpfen die Körper den Schall. Zum Glück gibt's keine Probleme mit den Hockenheimern: Auch sie sind wirklich froh, dass es in ihrem Motodrom wieder brummt.

Gleich wird es aber eher donnern, denn die großen Zweizylinder bis und über 990 Kubik stellen sich auf: Ducatis, Guzzis, Yamaha TRX 850, viele Suzuki SV 650 und eine Egli-Vincent blasen einen unglaublichen Battle-of-Twin-Sound in den fast wolken-

Hier hat es Menschen und Maschinen und alle leben den rettenden Wahnsinn, der nicht mehr warten konnte



Blitzsauber: Ducati 450 von Klemens Lambert vom Team „Scuderia aglio e olio“

Info Moto Trophy Klassik



Ergebnisse der Rennen: Unser Bericht würde das Heft zum Platzen bringen, wenn wir alle Sieger und Platzierte auflisten würden - was wir nur zu gerne getan hätten, weil der Motorsport ganz besonders von den Menschen auf ihren Maschinen lebt. Alle Daten dazu finden sich auf www.klassik-motorsport.com.

Termine 2021

23. bis 25. Juli: Börde Klassik Motorsport Arena Oschersleben
13. bis 15. August: Czech Moto Classic Autodrom Most (CZ)
4. und 5. September: Luxembourg Moto Classic Circuit Goodyear (LUX)
18. und 19. September: Frohburger Dreiecksrennen
1. bis 3. Oktober: Classico Moto Adria International Raceway (IT)

Klassen: Die Moto Trophy Klassik Motorsport umfasst 34 verschiedene Klassen, die wir mit Anzahl der für 2021 eingeschriebenen Fahrer und einer Auswahl der Maschinen mit Baujahren (in Klammern) auflisten.

Startgruppen: Die Klassen sind in Startgruppen zusammengefasst und so zusammengesetzt, damit sich auf der Strecke eine möglichst homogene Einheit bildet.
Startgruppe 1: Regularity 1, 2 und 3
Startgruppe 2: Twins (Top Twin, Big Twin)
Startgruppe 3: Zweitakt Klassik (125, GP 250, GP 350)
Startgruppe 4: Klassik Youngtimer, Einzylinder, MZ Cup
Startgruppe 5: Zweitakt Grand Prix (125 bis GP Open)
Startgruppe 6: Superbike (Klassik, 90, Open)
Startgruppe 7: Supersport Klassik, Klassik Youngtimer
Startgruppe 8: Young Rider/Bike Trophy, Honda Talent
Startgruppe 9: Klassik 83 (750, Open), BMW Boxer
Startgruppe 10: Seitenwagen
Startgruppe 11: Klassik 83 (350, 500)

Training und Rennen: Diese Startgruppen fahren bei jeder Veranstaltung zwei Trainingsläufe und zwei Rennläufe. Die Rundenzahl schwankt je nach Streckenlänge; beim Mai Pokal Revival in Hockenheim (Streckenlänge 3,692 km) lag sie zwischen fünf und zwölf Runden bei den Rennen, die Dauerprüfung der Klasse Regularity war 16 Runden lang. Die Wertung unterscheidet nach dem Gesamtergebnis und der Aufteilung der einzelnen Klassen. Entsprechend der Platzierungen gibt es Punkte, die am Ende des Jahres zu einer Gesamtwertung führen.

Klassen, Maschinen, Baujahre

Regularity 1 bis 250 Kubik: Vier Fahrer mit Maschinen wie Eigenbau GP 50 (1981), Benelli 2C (1974), Maico MD 250 (1974), Yamaha TZR 250 (1986)

Regularity 2 bis 550 Kubik: Elf Fahrer mit Maschinen wie Honda CB 500 (1975), König GP 500 (1972), Matchless G50 (1962), Morini 3 1/2 (1977), Kawasaki ZXR 400 (1996), MV Agusta ('75), Yamaha SR 500 ('83)

Regularity 3 über 550 Kubik: 46 Fahrer mit Maschinen wie Aprilia Mille (1999), Ducati 900 SS (1977), 900 SS ie (1999), Honda CBR 600 (2001), CBR 900 RR (1999), Moto Guzzi Le Mans II (1981), Kawasaki GPZ 750 (1983), ZXR 750 (1991), ZRX 1100 (1989), Suzuki Bandit 600 (1995), SV 650 (1999), GSX-R 750 (1985), GSX-R 1100 ('89), GSF 1200 R ('97)

Die Klassen Regularity 1, 2 und 3 fahren keine Rennen, bei denen der Schnellste gewinnt, sondern Gleichmäßigkeits-Wertbewerbe.

Gruppe 2 Klasse Top Twins Zweizylinder luftgekühlt bis 990 Kubik: 27 Fahrer mit Maschinen wie Aprilia RRV 450 (2010), BMW R100RS (1981), Ducati 750 Sport (1988), 900 SS ie (1999), M900 (1996), 900 SS (1993), Kawasaki ER-6 (2009), Suzuki SV 650 (ab '99)

Gruppe 2 Klasse Big Twins Zweizylinder luftgekühlt über 990 Kubik: 12 Fahrer mit Maschinen wie Egli-Ducati 1000 (1997), Egli-Vincent ETPV 1330 (2002), Ducati 1000 SS ie (2002), Moto Guzzi Noki (1982), Dynotec Little Guzzilla ('98), Yamaha TRX 850 (ab '96)

Gruppe 3 Klasse GP 125 / S1 Zweitakt Ein- und Zweizylinder 125 Kubik bis Baujahr 1987: 5 Fahrer mit Maschinen wie Bridgestone GP 125 (1972), Condor GP 125 (1976), MBA 4PX ('84), MBA GP 125 (ab '75)

Gruppe 3 Klasse GP 125 / S2 Zweitakt Einzylinder 125 Kubik ab Baujahr 1988: 13 Fahrer mit Maschinen wie Aprilia RS 125 (ab 1994), Honda RS 125 (ab 1990), Yamaha TZ 125 (1994)

Gruppe 3 Klasse GP 250 / S1 Zweitakt Ein- und Zweizylinder 250 Kubik luftgekühlt bis Baujahr 1973: 6 Fahrer mit Maschinen wie Yamaha TD3 (1972), Yamaha RD 250 (1976)

Gruppe 3 Klasse GP 350 Zweitakt Zweizylinder 350 Kubik luft- und wassergekühlt der Baujahre bis etwa 1983: 15 Fahrer mit Maschinen wie: Yamaha TR3 (1972), Yamaha RD 350 (1983), Harris-Yamaha TZ 350 (1979), Spondon-Yamaha TZ 350 (1979), Yamaha TZ 350 (ab 1979)

Gruppe 3 Klasse GP 250 / S2 Zweitakt Zweizylinder 250 Kubik wassergekühlt der Baujahre 1973 bis 1985: 5 Fahrer mit Maschinen wie Suzuki RG 250 (1984), WiWa Yamaha TZ 250 (1984), Yamaha TZ 250 H (1981), TZ 250 J (1982), TZ 250 K (1983)

Gruppe 3 Klasse GP 350: 15 Fahrer mit Maschinen wie Yamaha TR3 (1972), Yamaha RD 350 (1974), Harris-Yamaha TZ 350 (1979), Spondon-Yamaha TZ 350 (1979), Yamaha TZ 350 F ('79), TZ 350 G ('80)

Gruppe 4 Einzylinder Klassik: 3 Fahrer mit Maschinen wie Honda XBR 500 (1985), Uno Rotax (1983), Yamaha SRX 600 (1986)

Gruppe 4 Klasse Einzylinder Open: 6 Fahrer mit Maschinen wie Pami BMW 750, (1995), MZ Skorpion 660 ('96), Suzuki RGV 670 ('92), Yamaha SZR 660 ('96)

Gruppe 4 Klasse MZ Cup: 19 Fahrer mit MZ Skorpion 660 Baujahr 1995

Gruppe 5 Klasse GP 125 / S3 Zweitakt Einzylinder ab 1995: 6 Fahrer mit Maschinen wie Honda RS 125 (ab 1997), Honda WS Eigenbau 125 (1997)

Gruppe 5 Klasse GP 250 / S3 Zweitakt Zweizylinder 1985 bis 1990: 13 Fahrer mit Maschinen wie: Bakker-Rotax 256 ('84), Honda RS 250 (ab '87), Rotax 250 ('84), Suzuki RGV 250 (ab '91), Yamaha TZ 250 (ab '85)

Gruppe 5 Klasse GP 250 Open Zweitakt nach 1990: 20 Fahrer mit Maschinen wie: Aprilia RS 250 (ab 1996), Honda RS 250 (ab 1993), Suzuki RGV 250 (ab 1991), Yamaha TZ 250 (ab 1991)

Gruppe 5 Klasse GP Open Zweitakt über 250 Kubik, F 500, F 750: 10 Fahrer mit Maschinen wie: Bimota Vdue (1998), Honda NS 400 R (1984), Mitter Suzuki RG 500, Suzuki RG 500 ('8)

Gruppe 6 Klasse Superbike Klassik (1984 bis 1991): 12 Fahrer mit Maschinen wie Bimota YB4-R (1989), Ducati 888 (1990), Honda RC 30 (1988), Kawasaki ZXR 750 (1991), Suzuki GSX-R 750 RR (ab 1986), Yamaha FZR 750 RR (1988)

Gruppe 6 Klasse Superbike 90 (1992 bis 2002): 30 Fahrer mit Maschinen wie Aprilia RSV Mille (1998), Ducati 996 (ab 1999), Honda VTR 1000 ('98), VTR 1000 SP und SP1 (2000), Kawasaki ZXR 750 ('94), Suzuki GSX-R 750 Srad (1999), TL 1000 R (1999)

Gruppe 6 Klasse Superbike Open (bis 1991, offenes Reglement): 9 Fahrer mit Maschinen wie Kawasaki GPX 953 R ('87), Suzuki GSX-R 1100 ('91), Yamaha FZR 1000 ('89), MMT 1200 RR (1986), OWB 7 ('90)

Gruppe 7 Klasse Supersport Klassik (bis 2002): 21 Fahrer mit Maschinen wie Bimota YB9R (1998), Ducati 748 SP (1995), Honda CBR 600 (1999), Kawasaki ZX-6R (1995), Suzuki GSX-R 600 (1999), Triumph TT 600 (2000), Yamaha R6 (ab 1999)

Gruppe 7 Klasse Youngtimer mit 400 Kubik 4 Zylinder, 500 Kubik 2 Zylinder, 700 Kubik 1 Zylinder: 14 Fahrer mit Maschinen wie Honda RVR 400 (1994), Kawasaki ZXR 400 (ab 1991), Yamaha FZR 400 RR (1991)

Gruppe 8 Klasse Young Rider / Bike Trophy: 5 Fahrer mit Maschinen wie Honda NSF 250 (2020), Kawasaki Ninja 400 (2020), KTM RC 250 R (2020), RC 390 (2017), Yamaha R3 (2018)

Gruppe 8 Honda Talent Challenge: 11 Fahrer, alle auf Honda NSF 250 (ab 2015)

Gruppe 9 Klasse Klassik 750 bis 1983 Zweizylinder bis 750 Kubik, Mehrzylinder bis 550 Kubik: 14 Fahrer mit Maschinen wie Ducati Pantah 650 (1983), TT 750 (1981), 750 SS Desmo Imola (1972), Honda CB 500 R (1971), CB 550 (1978), VF 500 (1983), Laverda 750

Gruppe 9 Klasse Klassik Open bis 1983: 17 Fahrer mit Maschinen wie Bimota KB-1 (1978), BMW K 100 RS (1983), Ducati 900 SS Desmo (1977), TT (1983), Moto Guzzi Le Mans III (1983), Honda CB 750 (ab '76), CB 1100 R ('78), Laverda 1200 ('79), VH Suzuki 750 ('82), Suzuki GS 1000 ('78), Yamaha TR1 ('81)

Gruppe 9 BMW Open: 6 Fahrer, alle auf BMW wie R 60/6 ('76), R 100 ('90), R 100 RS ('91), R100 S ('78)

Gruppe 9 BMW Klassik: 6 Fahrer, alle BMW wie R 60/6 (1976), R 100 (ab 1978), Kraus-BMW R 90 S (1973), R 100 (1980), R 100 CS (1983)

Gruppe 11 Klassik 350 bis 1983: 9 Fahrer mit Maschinen wie Aermacchi Metisse (1967), Moto Morini 3 1/2 (1976), MV Agusta Corsa Racer (1974) MV Ipotesi (1977), Honda CB 350 (1970), Seeley Ducati 350

Gruppe 11 Klassik 500 bis 1983: 32 Fahrer mit Maschinen wie Benelli 500 (ab 1974), Ducati 450 (ab 1968), Honda CB 250/500 RS (1981), CB 500 (1972), CX 500 (1980), XBR 500 (1983), Suzuki GS 450 (1983), Yamaha XS 400 (1978), SR 500 (ab '78)



Die Krönung: Eine schöne Veranstaltung wird auf dem Treppchen mit einem Pokal in der Hand noch schöner

losen Himmel über dem Motodrom. Klar, auch Petrus hat seinen Spaß daran, wie der Hockenheimler Nicolai Kraft auf seiner SV 650 das erste Rennen nach elf Runden als Sieger beendet – mit 0,627 Sekunden Vorsprung vor Fritz Egli Junior auf der Egli-Vincent und 2,033 Sekunden vor Mister Guzzi Jens Hofmann auf der Guzzilla.

Im zweiten Rennen über fünf Runden wird Nicolai Kraft dann „nur“ Zweiter mit 0,396 Sekunden Rückstand auf den Sieger Roger Bantli (Egli-Ducati 1000), aber noch vor Fritz Egli und Jens Hofmann. Man muss es sagen, muss es erlebt haben – diese Zweizylinder-Viertakter sind ein erstklassiger Schmaus für alle Sinne. Danke Jungs – und Mädels: Christina Schories fährt eine weitere Suzuki SV 650.

Irgendwie geht mir jetzt der Platz aus und ich verweise auf den Besuch einer leidenschaftlichen Veranstaltung. Denn auch die anderen Klassen haben meinen Genuss fast bis ins Hysterische gesteigert: Superbikes aller Coleur vom Feinsten, die drei Klassen Gespanne mit Boxermotoren, 600er- und 1000er-Triebwerken mit 60 bis über 200 PS und einem balletartig-zirzensichen Zusammenspiel zwischen Fahrer und Beifahrer. Dann die BMW-Zweiventilfraktion mit dem unglaublich schnellen Elektromeister Rolf von der Weyden oder die Einzylinder-Viertakter, darunter ganz viele Yamaha SR 500.

Mein Fazit dieses echt erlebten Rennwochenendes: Der Mensch ist die Summe seiner Erfahrungen, er lebt mit und von seinen Erlebnissen. Und wenn er damit im Reinen ist im Hier und Jetzt, dann ist er gut drauf. Erinnerungen zu pflegen und zu teilen verbindet Menschen und Maschinen. Das ist ganz prima geeignet, die Sinne zu schärfen. Couch kann warten, Superbike-WM und MotoGP gibt es immer wieder bei Servus TV. Aber Klassik Motorsport ist mittendrin statt nur dabei.



Für die Sicherheit und beste Schräglage: Reifenwärmer auf die Slicks



Wird auch entsprechend gefahren: Rolf von der Weydens irre schnelle Zweiventil-BMW



Mit Kampfspuren: Die Duc zeugt von der Hitze des Gefechts

Modeka