

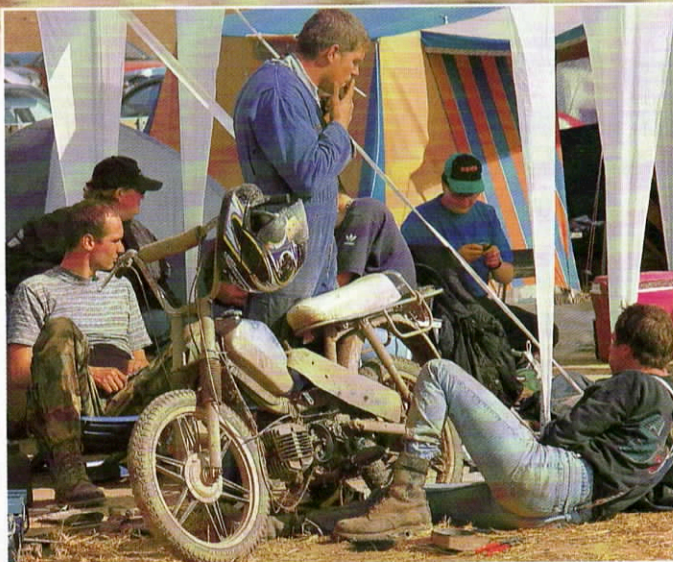
Hart, knallhart, Speinshart!

Nur die Härtesten
kommen durch:
24-Stunden-
Rennen für
Mofas



Beinhard, so pflegten die Zweiradfreunde im Norden lange vor Brösels Werner-Comics die besonderen Momente im Leben zu titulieren. Beim Mofa-Marathon im oberpfälzischen Speinshart kommt der Spaß ebenfalls nicht zu kurz – obwohl es auf der Piste knallhart zugeht!

Knatternd schnürt die Kreidler durch die wellige Kurve, gerät ins Schleudern und wird von ihrem Piloten gerade noch abgefangen. Einige Meter weiter döst ein 1951er Fahr-Traktor im Sonnenlicht, sein Anhänger entlässt einen armdicken Wasserstrahl in eine Grube auf dem Rennkurs. Was der Kreidler-Reiter offenbar



Während der Kreidler-Pilot im besten Speedway-Stil seine Runden dreht, hat sich die Konkurrenz erst einmal zur Beratung zurückgezogen (links): „Holen wir erst den Schlamm aus den Kolbenringen oder richten wir zuerst die Schwinge?“

nicht sieht, denn er lässt das Gas voll stehen. Fliegt mit 50 Sachen über die Kuppe vor der Grube, verliert das Gleichgewicht und landet im Schlamm. Während er fluchend den Gasgriff aus den trüben Fluten angelt, heulen drei weitere Zweitakter vorbei und verpassen ihm noch eine Schlammdusche. „Ist eben kein Kindergeburtstag hier“, grinst Veranstalter Hubert Rödl von den „Weekend Warriors“.

Drei Stunden auf dem Wiesenkurs haben gereicht, um den Mofisti die Konsistenz von Wiener Schnitzeln zu verpassen: weich geklopft und paniert. Schwächelnde Auspuffanlagen reißen, schorfige Spritleitungen brechen, der Schlamm setzt sich gnadenlos in den Kühlrippen fest – bis zum Kolbenfresser. Doch bedeutet ein demontierter Zylinder noch längst keinen Ausfall: Selbst nach stundenlangem Schrauben werden die havarierten Mofas wieder hoffnungsfroh auf die Wiese geschickt – schließlich bleiben auch die Favoriten nicht von Defekten verschont.

Wie hart die 24 Stunden von Speinshart werden, kann sich der Besucher zunächst kaum vorstellen. Gut, die Ausschreibung wendet sich an „alle Verrückten“ und wünscht „erfolgreiche Überzeugungsarbeit gegenüber euren Frauen und Freundinnen“. Liest sich gefährlich, aber die Welt hat schon beängstigendere Maschinen als Krafräder für Bravo-Leser gesehen. 50 km/h Spitze erlaubt der Veranstalter, was der TÜV vor Rennbeginn ebenso penibel überprüft wie die Verkehrssicherheit. Nach der Montage der Transponder (das sind kleine Sender, die der Zeitnahme die Arbeit erleichtern) werden die Mofas weggeschlossen. Im Zelt steigt derweil die Stimmung. Bemerkungen wie „KTM heißt Kreidler-Tötungsmaschine“ würzen das zwanglose Kennenlernen. Bis das erste Kettensägen-Kriegsgeheul das Zwielficht aus Zigarettendunst durchschneidet. Begleitet von Klängen zwischen Black Sabbath und dem Radetzky-Marsch stellen sich die Teams vor. Wilde Verkleidungen unterstreichen die schrille Namensgebung der Mannschaften: Schnaps-glas-Musketiere, Gasköpfe, Longbow Racer oder Pudding-Reiter nennen sich die tollkühnen Treter.

Fast nicht angetreten wären die Red Ulf. Wer ist Ulf, der Starfahrer vielleicht? „Nein, der Mechaniker – und Ulf ist farbenblind!“ Eigentlich sollte ein Italo-Mofa starten, doch scheiterte es an der TÜV-Hürde. So verwandelte Ulf hastig eine unschuldige Prima SB4 in einen Rennboliden, und die Tankaufschrift Salmonelli Stronzo verrät multikulturellen Anspruch. Stars des Abends werden aber drei Mädchen aus Neu-Ulm, die sich Barbie-Schlampen nennen, auf rosa Plüschfell am Tank vertrauen und mindestens so wild dreinblicken wie die Kerle. Ein Raunen geht durch die Menge in ihren schwarzen Lederjacks. Hinter einem Damenteam ins Ziel kommen – undenkbar! „Ten beers after“ haben sich die Wogen geglättet, und die ehrgeizigeren unter den Gestalten, die die nette alte Dame aus Kirchenthumbach oder Kleinkotzenreuth, wie die



Taktische Feinissen: Will hier einer 24 Stunden ohne Tankstopp durchkommen oder hat er nur geistige Nahrung für den gebeutelten Fahrer gebunkert?



Einmal Fangopackung, bitte! Noch ein paar solche Rennen und Speinshart ist zum anerkannten Kurort avanciert. Am Sonntagabend wird so mancher eine Erholungspause für Geist und Körper nötig haben

Nester in der Nachbarschaft heißen, wohl als „langhaarige Bombenleger“ bezeichnen würde, kriechen in ihre Schlafsäcke.

Am Samstagmorgen herrscht Hektik auf dem Speinsharter Barbaraberg, der in früheren Zeiten die sagenumwobene Heimat von Hexen war. Während im EDV-Zentrum, einem mit Bildschirmen und Prozessoren vollgestopften Transporter, die letzten Daten korrigiert werden, hält der Bürgermeister eine Rede: „Liebe Motor-äh, Mofasportfreunde...“ Dann der erlösende Startschuss, die Piloten rennen in Le-Mans-Manier über den Parcours, treten die Kickstarter durch, blauer Qualm erfüllt die Luft. Das vom Morgentau durchnässte Gras sorgt für spektakuläre Stürze. Die Führung haben die Lokalmatadoren vom Woald-Team übernommen, ihre Zündapp stürmt allen davon. Auf die frühe Entscheidung setzen auch Polish Eagle Racing, deren von einem Plastik-Grillhahn gekrönte Standarte neben der Zielkurve steht, und die Vorjahressieger namens Sprengkom-

mando. Bei der ersten Auflage des Rennens 1997 konnte kein Sieger ermittelt werden, weil Dauerregen die Messgeräte beschädigt hatte – seitdem kommen Transponder mitsamt DTM-Software zum Einsatz.

de, hätten sich die Veranstalter nicht träumen lassen. „Wir waren ganz schön blauäugig damals“, räumt der Zeidler Sepp schmunzelnd ein. Allerdings hat die verordnete Nachtruhe durchaus Vorteile, denn: „Würden wir wirklich durchfahren, käme nur eine Hand voll Teams ins Ziel“, vermutet der Kfz-Meister. Womit er Recht haben könnte... Nach zwei Stunden setzt es den ersten harten Abflug: Chico von den Longbow Racers mäht mit der KTM ein halbes Dutzend Begrenzungsstangen ab, die malerisch durch die Luft fliegen und den Sanitätern einen Hauch von Indianerangriff vermitteln. Im Fahrerlager wird die Einlage gelassen aufgenommen, während an der Box des Woald-Teams Stimmung aufkommt: Die Zündapp läuft nicht mehr, Kolben fest, Abflug, Schwinge verbogen, viel Arbeit.

Auf der Piste wird beinhart weitergekämpft. Der Tau ist abgetrocknet, die Strohballen sind abgerundet, die ersten neuen Kolben montiert. Damit das Rennen nicht fad wird, beschließt



Derangierte Rahmen werden sofort gerichtet, Wunder dauern etwas länger...



Red Ulf verleiht Flügel: Bis zum Kettenschaden ist das „Salmonelli Stronzo“ gut gelaufen

Die Idee zum Mofa-Rennen entstand eher zufällig, entsinnt sich der Zeitler Sepp, neben dem Rödl Hubert treibende Kraft hinter dem Projekt. Dass das Umweltamt die Spritversorgung reglementieren oder ein Nachtfahrverbot zum Schutz der Schleiereule aussprechen wür-

Runde um Runde, nur nicht aufgeben, alle anderen haben auch ihre Probleme...

Kontakte:

Rödl Hubert, Tel. 09645/8238

Zeitler Sepp, Tel. 09645/1275

Internet: www.otv.de

Matsch Fun: Bevor es fad wird, erhört der Veranstalter kurzerhand den Schlamm-Faktor



Die Longbow Racer verlieren ihren besten Mann ans Spital, kämpfen sich aber durch bis ins Ziel

der Veranstalter kurzerhand eine Steigerung der Schlammdosis und füllt mehr Wasser in die Kuhle – eine folgenschwere Maßnahme. In der nächsten Runde bleiben gleich sieben Teams mit Schlick im Vergaser stehen, das Klassement kommt in Bewegung. Auch an der Box der Longbow Racers wird diskutiert: „Schnapsidee, ohne Luftfiltergehäuse zu fahren“, schimpft Chico, „wer braucht einen gut aussehenden Zweiten?“ Spricht's und demonstriert den Zylinder, denn die trübe Suppe hat einen Kolbenring gemeuchelt. Zwei Stunden später läuft die KTM wieder, garniert mit einem Vorwärmschlauch. Jetzt wird weiter oben angesaugt, oder: „Hab' doch immer gewusst, dass ein Passat für irgendwas gut ist“.

Gegen Mittag wird denen, die nur mal so mitfahren wollten, langsam klar, worauf sie sich eingelassen haben. Die ersten Teams sind aus dem Rennen, viele hadern mit dem Schicksal. Wer elfmal auf die Schnauze gefallen ist, steht irgendwann nicht wieder auf. Lange Gesichter beim Woald-Team: Zündapp zerstört, nix geht mehr. In dieser Phase sind von 32 gestarteten Maschinen höchstens zwölf gleichzeitig unterwegs – der Rest steht demontiert im Fahrerlager. Erwischt hat es auch das älteste Gerät im Feld, eine „Sammlung von Zündapp-Teilen mit dem Durchschnittsbaujahr 1968“,

wie es die Pudding-Reiter Essen ausdrücken. Unbeeindruckt wühlt sich das verschaltete Fossil durch den Dreck auf Platz drei, bis die Zündung ihren Geist aufgibt.

Die Regenwolken ziehen weiter, die Strecke bleibt trocken, der Veranstalter verzichtet angesichts der Ausfallrate auf weitere Bosheiten. Nach der Stunde der Mechaniker schlägt nun wieder die der Fahrer, und plötzlich wird mit den stotternden Böcken wieder furios aufgegeigt. Das Sprengkommando hetzt die führende Equipe vom Motorradstammtisch Pressath, die KTM der Longbow Racer wühlt sich nach vorn. Wo steckt denn Chico? „Beim Röntgen“, knurrt Sigg. Sein Kumpel hat einen Rittberger hingelegt, Kniescheibe und Unterarm sind lädiert. Für das kleine Team, das ohne Mechaniker angereist ist und vom Fahren übers Schrauben bis zum Grillen alles selbst macht, eine Katastrophe. Doch der Veranstalter bleibt hart, keine Nachnennung, zwei Longbow Racer müssen sich die Renndistanz teilen.

Red Ulf hat inzwischen Flügel verliehen. Zwar schnürt die Salmonelli Stronzo unspektakulär durch das Mittelfeld, aber als die Kette fest geht, kann der Pilot einen Luftsprung nur mit Mühe verhindern. Auch die Teilnehmer der Fun-Fraktion, die nur ankommen wollen, wirken am Ende des ersten Renntages ausgelaugt. So sind eigentlich alle froh über den nächtlichen Schutz der Schleiereule.



„Traktion ist alles“: Dank Hecktank bringt die Ciao die bestialische Power auch auf die Piste

Am Sonntag um sechs starten angeschlagene Mofas mit Fahrern von karger Kompression zur Klärung der Frage aller Fragen: Zündapp, Kreidler oder KTM? Im Lauf des Tages werden die Geräte immer schneller. Selbst die Red Ulfs, bislang eher durch Nikotinkonsum am Lenker aufgefallen, legen plötzlich eine Rekordrunde von 52,88 km/h hin. Bis sich die Rennleitung zur spontanen Prüfung aller Maschinen entschließt. Doch weil auf dem Barbaraberg schon immer wunderbare Dinge passiert sind, läuft unter den Augen der Obrigkeit nicht ein Mofa schneller als erlaubt. Völlig zerschlagen retten sich die beiden verbliebenen Longbow Racer über die Distanz. 1094 Runden schaffen sie, was für den elften Platz reicht – nicht übel nach der Schrauberei vom Samstag.

Auch die Barbie-Schlampen sehen die Zielflagge, ihren 26. Rang erreichen sie durch materialschonende Rennstrategie. Der KTM-Doppelsieg (Motorradstammtisch Pressath vor Pilots KTM Team Eschenbach) wird eher als Ansporn gesehen – speziell bei den Kreidler-Fans, deren Stunde eben im nächsten Jahr schlagen wird. Außerdem haben alle gewonnen, die ihren inneren Schweinehund, ihren verbogenen Bock und das Schlafbedürfnis ihrer Mechaniker besiegt haben. Nicht nur an Erfahrung!

Text: Stefan Heins
Fotos: Winni Scheibe