

Spiel, Satz und Sieg: die Scheffran-Boys

Ein Mofa-SuperMoto setzt neue Maßstäbe im DMC.

Varadero/Kuba (mh) – Alles neu, aber gar nicht viel anders als in vielen Jahren zuvor: Ich schreibe für das Journal, das keinen Slalom-Journal mehr ist, sondern ein DMC-Journal. Los geht es einmal mehr mit dem DMC-Slalom-Wochenende im März, die beste Gelegenheit zum Schreiben sind die Osterferien.

Wer nicht kommt zur rechten Zeit...

Schon Anfang August hatten wir uns um Kuba gekümmert. Da bist du erst wenige Tage aus den Sommerferien zurück, denkst noch nicht einmal an die Herbstferien, musst aber ruckzuck entscheiden, wohin es neun Monate später in den Osterferien gehen soll. Verschiebst du diese Überlegungen bis zum Herbst, ist es zu spät, dann gibt es keine Plätze mehr im Flieger. Wenn du die zwei Wochen Osterferien nützen möchtest, kommt nur dieser eine Samstag in Frage, an dem man starten muss. Nur bei einem Rückflug am Samstag zwei Wochen später passt es genau, dass du am Sonntag auf deutschem Boden landest und am Montag pünktlich deinen Dienst antreten kannst. Und um diese Plätze im Flieger balgen sich alle. Immer häufiger denke ich mir, dass es viel einfacher wäre, auf diesen einen Tag in der Schule zu pfeifen und am Sonntag zu fliegen, entsprechend am Montag wieder im Lande zu sein. Da hätte man nicht nur eine viel größere Auswahl an Flügen und Zielen, sondern der Urlaub würde auch spürbar billiger. Aber ich könnte es nicht ertragen, an diesem Montag nach den Osterferien als Koordinator der Oberstufe einen Termin des Abiturs zu versäumen, um günstiger und bequemer meine Ferien zu gestalten. Und: Wo kämen wir hin, wenn der Oberstufen-Koordinator mit einem schlechten Beispiel vorangeht?

Anfang August war zeitig genug, wir konnten in unserem Wunschflieger zwei der drei letzten Plätze ergattern. Mit den Plätzen im Hotel ist es nie ein Problem, da sind so früh stets genügend Zimmer frei. Und damit wir nicht noch einmal unter Druck geraten, haben wir bereits etliche Wochen vor den Sommerferien 2007 Flüge und Wohnmobil für Ostern 2008 in Australien gebucht und angezahlt. Das hat locker gepasst.

Aber wieso Kuba?

Die erste Idee dazu hatten wir in den Osterferien 2004, als wir in Key West in Florida an jener Seetonne standen, die auf die denkbar kurze

Distanz von 90 Meilen bis Kuba hinweist. Eine Kollegin war gerade auf der Insel und so dachten wir, dass wir auch einmal dorthin wollten. Der Gesundheitszustand und das Abtauchen von Fidel Castro sorgten für Gesprächsstoff das ganze Jahr 2006 über, so dass die Idee ständig vorhanden war: Um einmal den real existierenden Sozialismus in der Karibik zu erleben, sollte man sich tummeln, man wusste nicht, wie lange der „Maximo Leader“ noch an Bord bleiben würde. Von allen Seiten gab es positive Reaktionen, wie schön es dort sein soll – und die Sache mit den alten Ami-Autos aus der Zeit vor der Revolution von 1959 wollen wir nicht übersehen. So hat die Mischung Karibik, Cocktail und Cruiser die Entscheidung leicht gemacht.



Die ersten Mojitos – gaaanz, gaaanz lecker!

Nachträglich froh sind wir, dass wir die kritischen Berichte im Fernsehen über schreckliche Erfahrungen mit „all inclusiv“ erst nach unserer Zeit auf Kuba gesehen haben. Das hätte uns wenig Mut gemacht und einige Vorfreude gekostet. Was wir im Hotel erlebt haben, war von der Seite der Gastronomie in Ordnung, von

der Seite der Gäste weniger. Wir werden uns bei einem nächsten Mal genau überlegen, ob wir das noch einmal erleben mögen – oder ob es nicht ein Argument gegen das Hotel ist. Auf Kuba hat man in dieser Hinsicht keine Auswahl, denn „all inclusiv“ gehört überall dazu.

Mit „all inclusiv“ im Paradies?

Dabei war die erste Erfahrung gleich eine Pleite, denn als wir uns am Samstag gegen 23.00 Uhr Ortszeit in unserem Zimmer eingerichtet hatten und bei den Temperaturen noch ein Bier und unseren ersten Mojito trinken wollten, war dieses Thema für diesen Tag erledigt. So haben wir mit Mineralwasser auf unsere Ferien angestoßen, nachdem sich schnell das Thema Limonade für alle Zeiten verboten hatte. Schon am nächsten Tag war uns aber klar, dass die zeitliche Begrenzung der Verteilung von Alkohol für alle Gäste erfreuliche Maßnahme des Selbstschutzes ist.



Palmen, weißer Strand, das Blau von Himmel und Meer – noch Fragen?

Auch für die Umstände des täglichen Lebens von Touristen, die wie die kapitalistischen Maden im sozialistischen Speck leben, sollte man sich einige Spielregeln des politischen Hintergrundes verdeutlichen: Schon lange war dem großen Nachbarn im Norden die kleine Vorzeige-Insel in Sachen Kommunismus höchst verdächtig und störend. Seit 1959 ist man Feind, man handelt nicht miteinander, sondern lebt im Boykott. So müssen die Urlauber auf alle Produkte des Coca-Cola-Konzerns aus Atlanta verzichten. Das produzieren die Kubaner selbst. Leider gelingt das Endprodukt nicht so überzeugend, weil aber diese Brausen ohnehin nur im Verhältnis 1:1 mit

Alkohol konsumiert werden, stört es viele kaum. Whisky oder Brandy gibt es auch aus der Brennerei um die Ecke; was hier an Geschmack fehlt, wird mit einer höheren „Nennzahl“ kompensiert: Achtung, hohe Brandgefahr, dabei so geschmacksneutral wie Pommes bei McDoof.

Bier bekommen sie ordentlich hin, das schmeckt bei 35° Außentemperatur gut gekühlt lecker. Hier liegt die Tücke in der Art des Zapfens, denn ohne Kohlensäure sollte man sein Glas nicht lange in der Hand halten, sondern sofort trinken. Schon wenige Meter bis zum Tisch verändern das Aussehen in Richtung Urinprobe. Dabei werden alle Zapfer in britischen Pubs blass vor Neid, wie viel Flüssigkeit der kubanische Kollege in ein Glas bekommt.

Unter diesen Umständen sollte man von allen Cocktails die Finger lassen, die sich nicht auf landestypische Zutaten beschränken. Auch von Kuba-Libre, weil dafür wohl braune Brause verarbeitet wird. Muss grausam schmecken, könnte als Treibstoff für Otto-Motoren taugen. Also dann Mojito! Man braucht, man macht: Minzeblätter im Glas zerstoßen, Rohrzucker, weißen Rum, umrühren, mit Mineralwasser auffüllen, etwas Angostura – fertig; lecker.



Immer bei der Arbeit, am liebsten mit Blick auf das Meer.

An den Bars gibt es alles in ordentlichen Gläsern, wie sich das gehört. Wer unbedingt unterwegs nicht ohne Getränk auskommen kann, für den werden Plastikbecher in der Größe von 0,1 l ausgegeben. Das ist für den langen Weg von der einen zur anderen Bar herzlich wenig, also nimmt man zwei oder mehr Becher mit. Oder man hat sich einmal gründlich ausgestattet mit einem Kühlgefäß, das man in den umliegenden

Geschäften für Souvenirs in allen Varianten kaufen kann. Noch besser ausgestattet sind die routinierten Wiederholungstäter, die Behälter von zu Hause mitgebracht haben, die nach ihren Außenmaßen gut und gern drei Liter fassen können. Diese lässt man mehrfach am Tag füllen, für einen Dollar (korrekt: CUC) Trinkgeld kein Problem, 20 \$ sind das Monatseinkommen eines Kubaners – aber nicht auf Varadero. Ganz vorn steht bei der Betankung eines Behälters der Wunsch nach Sprit, dann kommt Sprit und noch einmal Sprit. Dann Eis und etwas für die farbliche Gestaltung, Brause. Und für die lange Wartezeit an der Bar noch ein Cocktail auf die Schnelle. Wenn man diese Leute nach dem Essen abends an der Bar trifft, sind sie mächtig angeschlagen. Da kann es schon einmal passieren, dass die Lady lang in die Botanik schlägt. Zum Glück muss sie sich keine Sorgen um ihren verschütteten Drink machen, an der Bar gibt es einen neuen bis 23.00 Uhr.



Auch wenn wir Feinde sind, sieht vieles ähnlich aus – das Capitol in Habana.

Habana – verblichener Charme alter Tage

Wir hatten geplant, vor Ort für ein paar Tage ein Auto zu mieten. Das war wieder einmal die richtige Entscheidung, nicht von zu Hause zu bestellen. Gleich vor dem Hotel hatten wir den ersten Vermieter, die Preise waren ebenso in Ordnung wie die Autos. Mit irgendeinem kleinen Koreaner wären wir zufrieden gewesen. Aber da sitzt du im Paradies bei wunderschönem Wetter, warum willst du dir den Tag verderben und auf mäßigen Straßen in die Hölle fahren? Und dafür auf einen herrlichen Tag am Strand verzichten? Die Runde um die Halbinsel Varadero kann man mit dem oben offenen Doppeldeckerbus für drei

Dollar erleben. Das Ticket gilt den ganzen Tag, man steigt aus und ein, wo, wann und sooft man mag. Außer den anderen Hotelanlagen gab es für uns nicht viel zu sehen, weil wir zu Fuß den Ort noch besser erkunden konnten.



Selbst im Vorzeige-Touristen-Ort Varadero im Jahre 2007 kommt man an Che Guevara nicht vorbei.

Den Ausflug nach Habana haben wir mit einer deutschsprachigen Reisegruppe mit dem Bus unternommen. Wir hätten an einem Tag per Auto sicher eine Menge gesehen, aber nicht das, was uns interessiert hätte. Für die Fahrt über 120 km hatte man bald drei Stunden eingeplant. Und dabei sind die großen Busse das Schnellste, was auf der Insel unterwegs ist.

Das Tagesprogramm war gut gewählt: zunächst das feudale Habana, das mehr und mehr wieder in Ordnung gebracht wird. Kurz vor Mittag dann Habana als Hauptstadt des stolzen sozialistischen Vorzeigestaates mit dem Bus – mehr braucht davon kein Mensch. Und nach dem Mittagessen zu Fuß durch die Altstadt mit einiger Zeit für eigene Wege. Und dann hat man soviel gesehen, dass man nicht viel mehr kaum verarbeiten kann. Nach einem tropischen Gewitter bekommt auch Stunden später eindrucksvoll gezeigt, dass das Wasser kaum abfließen kann und kniehoch in den Straßen steht.

Dortmund (mh) – **Das Wochenende im März ist und bleibt der Auftakt der Sportsaison für den DMC. Bis 2005 gab es am Samstag den Start in den Youngster-Slalom-Cup. Der ist uns in Etappen endgültig abhanden gekommen, weil inzwischen andere Ortsclubs entdeckt haben, dass man sich hier eine fertige Veranstaltung mit**

80 bezahlten Nennungen an Land ziehen kann, während man bei einem Clubslalom ganz schön strampeln muss, um 60 Starter zu locken. So hatten wir in 2006 am Samstag ein Training in Sachen Gespannfahren mit Pferdeanhängern angeboten, was für die TeilnehmerInnen ein großer Gewinn war.



Die Garthe-Boys mit ihrer Rennmaschine

Und was machen wir nun mit dem Samstag?

So richtig grübeln mussten wir nicht, was man denn wohl am Samstag auf dem Dortmunder Festplatz anbieten könnte. Sehr schnell kam unser Oli Kraus mit seiner Idee voran: „Da könnte ich mit drei Leuten eine Sache mit Mofas aufziehen, ganz einfach, mit fünf Startern wären wir schon in den schwarzen Zahlen. Das erste SuperMoto für Mofas. Da würde ich gern unsere Wagenfahrer auf dem Moped sehen.“



Ein richtiges Waschbrett für die Mofas!

Bei den Kollegen im Vorstand hatte er damit ein paar offene Türen eingerannt, die Slalomfahrer landauf, landab waren begeistert. Im November sagt sich das leicht. Im November denken alle, dass man viel Zeit hat – da sollte es kein Problem sein, zwischendurch ganz einfach ein Mofa startklar zu machen. Damals hätte man sofort Nennungen unterschreiben lassen sollen. Das Starterfeld mit angedachten 30 Apparaten wäre gefüllt gewesen. Dann kommt Weihnachten, es wird Januar. Die meisten erschrecken sich: „Nur noch sieben Wochen bis zum Auftakt der Slalom-Saison und der Hütchenrenner ist noch nicht fertig! Da muss die Mofa-Aktion, die wir im

November bei viel Bier während der Siegerehrung gesponnen haben, noch einmal ein Jahr warten...“



Das komplette Team „Halber Liter“ Sauerland mit ihrem Service-Bereich.

Von der Seite des Veranstalters wurde alles vorbereitet, um aus der wilden Idee einen in allen Einzelheiten korrekten Wettbewerb zu präsentieren. Hier legte Ehrensportleiter Bernd größten Wert darauf, die guten Kontakte zur Stadt Dortmund nicht zu gefährden. Und alles wurde genehmigt, wie Oli es sich gedacht hatte.

Wir bauen ein Renn-Mofa

Die Gerüchteküche bot spannende Stories, was so im Lande passierte; wer alles auf dem Markt für Mofas aktiv sei, um ein Renngerät für den Einsatz am 17. März auf die Räder zu stellen. Schauen wir einfach etwas genauer hin, was in vier Teams aus dem DMC-Umfeld geschah.



Das Stüwe-Team im „Boxenbereich“: viel Arbeit von Anfang an

- Im vierrädrigen DMC-Langstrecken-Team galt es als Ehrensache, bei dieser Angelegenheit auch auf zwei Rädern vertreten zu sein. So gab Chef Jürgen eines Tages seinem Spezie Tom den Auftrag, mit einem Anhänger nach xy zu fahren, um dort die Basis für Renn-Mofas abzuholen. Nein, er solle keinen Trailer mitnehmen, sondern mehr einen Stückgut-Transporter. Im Nachhinein bedauern es alle, dass man nicht Toms Gesicht sehen konnte, wie er dann vor dem „Material“ stand. Von Mofas keine Rede, nennen wir es

einmal ein Puzzle aus vielen Teilen, das für drei bis vier fahrfertige Mofas reichen sollte. Nach eigener Aussage konnte Tom bei diesem Anblick kaum „Rennfieber“ entwickeln und wollte den Haufen am liebsten mit der großen Schaufel aufladen. Das „Material“ wurde eingelagert und erst in der Nacht vor dem Rennen – so wie es in der Szene allgemein üblich ist – war die dritte Rennmaschine bereit, sich aus eigener Kraft zu bewegen.



Le Mans-Start ohne Zündkerze – die durften im Motor bleiben.



Nach dem Start war der lange Kerl mit dem gestreckten Bein der schnellste auf der Strecke.



Der Mann aus der Nordstadt

- Der SR 500-Stammtisch „Halber Liter“ Sauerland hatte durch die Kontakte während der Motorrad-Ausstellung in den Westfalenhallen aus nächster Nähe die Begeisterung um das Mofa-Rennen erlebt. Erste Pläne zur Teilnahme waren allerdings älter. So wurden im Großraum Schmallenberg alle Scheunen abgesucht nach Mofas, vorzugsweise des Fabrikates Hercules.

Aus dem Internet wurden Ersatzteile und auch Tuning-Artikel beschafft. Die Herren, die aktuell mit einem Einzylinder-Eintopf mit 500 ccm unterwegs sind, erinnerten sich heftig an alte Tage und ihre Erfahrungen mit 50 ccm und was man da alles so angestellt hatte. Hier war es Teamchef Uwe, der in gewohnter Präzision einen Plan für Termine und Arbeiten festgelegt hatte. Bisweilen hörte man die Klage, dass niemand schrauben, aber alle fahren wollen.



Auch bei 14 Rennern auf dem großen Festplatz kam es bisweilen zu richtigen Kämpfen.



„Tod am offenen Herzen“ – da war nichts mehr zu richten. Aus nach zwölf Runden...



... für das Team Jessica Berg/Wolfgang Lemmens.

- Erst am Tage des Rennens wurde der Schleier gelüftet, der über dem Team „Kolbenfresser“ aus den Reihen der DMC-Clubmitglieder gelegen hatte. Man wusste, dass Rolf & Dennis Garthe am Start sein wollten, Einzelheiten gaben

sie aber nicht preis. Und so hatten die beiden ihren großen Spaß, am Renntag ein optisch unauffälliges, aber mit viel Fleiß und noch mehr Sachverstand vorbereitetes Renngerät zu präsentieren, das auch optisch mit seinen Gussrädern in giftgrün bestehen konnte. Offensichtlich war der heimische Markt leergefegt, denn die Garthe-Jungs hatten die Hercules aus Göttingen geholt. Da lagen die Transportkosten auf der Höhe des Kaufpreises. Und dann wurde das komplette Programm aus dem Bestseller „Wie bringe ich meine Mofa auf 75 km/h (in **einer** Stunde)?“ umgesetzt. Alle Rohre, Bleche, Schrauben etc., die die heimische Garage bieten konnte, wurden verarbeitet. Allein der Auspuff geriet unter besonderer Berücksichtigung der komplizierten Gasschwingungen eines Zweitakters zum technischen wie optischen Glanzstück. Für das Fahrwerk ließ man sich ähnlich anspruchsvolle Lösungen einfallen. Aber auch dieses Team lebte gegen Ende der Aktion mit zunehmendem Termindruck.



Auch wenn das Waschbrett harmlos aussah, forderte es die Rennfahrer ziemlich; nicht immer ging es auf geradem Weg.



Bisweilen wurde auch die „Hohe Schule“ geboten.

- Das wäre im Profi-Team nicht denkbar gewesen. Hier lag man souverän im Zeitplan, denn man konnte eines der Renn-Mofas bereits auf dem DMC-Stand in der Westfalenhalle präsentieren. Nicht völlig überraschend wurde die Mofa zu einem Höhepunkt des Standes und beflügelte die Phantasie einiger Messebesucher. Unter der Leitung des Profis ging man hier andere Wege und suchte zielstrebig die besten Komponenten für das Projekt Sieg. Und wie im Hause Scheffran üblich, wurde auch die Optik

bis ins letzte Detail ausgeführt. Nichts schlimmer als der Alptraum: „Stell dir vor, die zeigen im Fernsehen das Motorrad des Siegers – und das sieht scheiße aus!?“ So ganz ohne Druck ging es auch hier nicht, denn auf der Messe konnte man nur den Serienmotor präsentieren, der Motor für den Wettbewerb war noch nicht fertig, auch noch nicht eventuelle Ersatzmotoren. Ziemlich große Anerkennung fand dieses Paket, auch wenn man es nicht immer zugeben mochte.



Aber auch der famose Tom kann es mit dem Rad in der Luft Damit ergibt sich ein erstes erfreuliches Fazit: Der DMC würde am Samstag nicht irgendeine Veranstaltung anbieten, vielmehr wird es eine, für die sich viele Clubmitglieder begeistern. Es kann kaum darum gehen, am Samstag vor dem Slalom etwas für die Kasse zu tun. Viel wichtiger ist der Aspekt, dass das Miteinander der Clubmitglieder gefördert wird.

„Medienrummel“ um die Mofas

Und dann geschah in den Tagen vor dem Rennen das Unerwartete: In Dortmund gab es einen förmlichen „Medienrummel“ um das Mofarennen. Die Tageszeitungen brachten große Ankündigungen mit noch größeren Fotos. Und auf einmal stand die Ankündigung im Raum, dass sogar das Fernsehen über die neue Veranstaltung berichten wolle.

Verwunderung und Freude machte sich beim Vorstand und bei den Aktiven breit. Verwundert war man, dass ein Großprojekt wie ein VLN-Langstreckenrennen mit 200 Autos und 500 Fahrern in Dortmund vergleichsweise unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfindet, ein simples Rennen auf einem Platz mitten in der Großstadt mit Zweirädern aus der kleinsten Klasse dagegen überall großes Interesse findet. Die Freude war verständlich, denn ein solches freundliche Medieninteresse gab es schon lange nicht mehr für den DMC.

Die Rennmaschinen

Zeitig reisten die Teams an, schon einige Zeit vor dem Start gab es ein geschäftiges Treiben, hier und da musste gar noch die Technik auf den Einsatz vorbereitet werden – allenthalben war es knapp geworden mit der Vorbereitung. Gar keine Frage war es, dass man sich untereinander half, wo man nur konnte. Überhaupt war die

Stimmung außergewöhnlich gut, man freute sich nach der Winterpause ganz besonders auf diese neue Veranstaltung zum Auftakt der neuen Saison.



Uwe wurde durch eine Reifenpanne deutlich zurückgeworfen.

14 Mofas hatten sich mit ihren Fahrern am Start eingefunden, nicht ganz so viele, wie man im Winter erhoffen konnte, allerdings doch ein ganz ordentliches Feld für die Premiere. Bei der Auswahl der „Rennmaschinen“ hatte man unterschiedliche Überlegungen angestellt: Hercules war grundsätzlich gefragt, aus dem großen Haufen Blech waren im Hause Stüwe tatsächlich drei Renner entstanden. Hier und dort hatte man einfach genommen, was in der Ecke stand. Vor allem die blaue Motobécane schien vielen Beobachtern viel zu schade für den harten Renneinsatz.

Auch der Aufwand bei der Vorbereitung war höchst unterschiedlich: Vom kompletten Neuaufbau als Sportgerät bis zum Einsatz wie in der Scheune gefunden war alles vertreten. Die Variante technischer Verfeinerung bei Erhaltung der Optik war ebenso vorhanden wie der Einsatz der Flex, um überflüssige Teile zwecks Senkung des Gewichts zu opfern.

Die Strecke, die Distanz

Mit großen Schwüngen hatte Oli auf den Festplatz in Dortmund eine Strecke mit dem Abkreidegerät markiert, dabei den ständigen Wechsel zwischen Asphalt und Schotter im Auge

behalten. Und mit einer Lkw-Ladung Lehm sogar ein richtiges Waschbrett modelliert.

Zwei Stunden sollte das Rennen dauern, wer die meisten Runden gefahren hat, hat gewonnen. Ganz einfach. Dagegen wurde der Start mit allerhand kleinen Schweinereien geplant: Ein Le Mans-Start, bei dem die Fahrer zu den Rennern sprinten und dort erst einmal die Zündkerze einschrauben müssen.

Der Start

Wegen des Wetters oder der weltpolitischen Sicherheitslage – oder warum auch immer wurde die Sache mit der Zündkerze abgeblasen. Aber 14 nervös mit den Füßen scharrende Rennfahrer sind schon ein nettes Bild. Das war ein spannender Moment für alle Anwesenden, dabei spielte es keine Rolle, dass manche Rennmaschine keine 50 Euronen gekostet hatte. Der Spaß an der Sache stand klar im Vordergrund. Ach ja, auch das Fernsehen war schon einige Zeit vor Ort und sammelte fleißig Bilder und Töne.



Freie Fahrt für die Sieger – für Danny & Patrick Scheffran auf der Zündapp.

Man kennt viele Fotos vom Le Mans-Start. Das ist schon drollig, dass einige erst das Signal notiert, während andere schon ihren Apparat erreicht haben. Das war bei unserem Rennen kaum anders, die Unterschiede waren selbst für die wenigen Meter enorm. Und dann knatterten sie los – obwohl ein Mofa mit seinen 50 ccm kein besonderes Erlebnis in Sachen Sound bieten kann. Und das ist gut so, denn immerhin veranstalten wir das Rennen im Stadtkern einer Großstadt.

Das Rennen

Ein Rennen über zwei Stunden ist keine Sache eines Augenblicks. Aber es gibt unendliche viele Dinge zu beobachten, weil alle sich frei auf dem Gelände bewegen können: Man kann sich am Waschbrett die Eskapaden der Rennfahrer aus allernächster Nähe anschauen. Man kann in der Boxenzone die Dramatik der technischen und sonstigen Nöte der Aktiven erleben. Man kann in der Nähe der Rennzentrale den Kampf um den Sieg verfolgen. Oder man geht in die Reinoldus-Klause und isst und trinkt etwas.

Es ist nicht möglich, das Rennen komplett zu schildern. Deshalb beschränken wir uns an dieser Stelle auf einzelne Beobachtungen und Kleinigkeiten. Es wird viele mehr davon gegeben haben, aber leider hat der Mensch nur zwei Augen. Und es gibt an dieser Stelle einen Bedarf an Verbesserungen für die nächste Ausgabe, so dass mit mehr Informationen eine Reportage am Mikrophon möglich sein wird. Ich werde das nicht tun, weil wir andere Pläne haben.

Nach dem Start stürmte die 11 davon, was ein tolles Bild war, weil ein großer Kerl mit langen Beinen mit seiner kleinen Mofa losrannte. Dabei streckte er sein langes Bein in bester Offroad-Art weit von sich. Der war richtig schnell, aber sein Partner fuhr seine erste Veranstaltung und konnte die gute Position nicht halten. Aber am Ende langte es mit 85 Runden zum dritten Platz.



Auch so ein langer Kerl, der Rolf Garthe jr. auf der kleinen Mofa.

Eher unauffällig, gleichmäßig stark besetzt und konstant schnell erledigten die Startnummern 1 und 2 ihre Aufgabe, keine technische oder sonstigen Probleme – eine in jeder Hinsicht perfekte Vorstellung für die beiden Scheffran-Mofas. Beide fuhren 87 Runden, wobei die 2 mit den beiden Enkeln vom Horst den kleinen Tick schneller waren und letztlich zum Sieg fuhren. Da bin ich mir sicher, dass Opa still lächelte und einfach stolz und glücklich war.

Auf dem vierten Platz landete das vierte Team aus Schwerte, womit sich die Stadt an der Ruhr zur dominierenden Metropole des Mofa-Racing

etablierte. Dazu sollte man erwähnen, dass in allen platzierten Teams Leute vertreten waren, die in irgendeiner Form Erfahrungen im Wettbewerb auf zwei Rädern abseits der Straße hatten.

Mit dem fünften Platz boten die Garthe-Boys einen eindrucksvollen Erfolg, denn einerseits hielt ihr in eigener Regie vorbereitetes Gerät ohne Probleme. Andererseits waren die Brüder die erfolgreichste Mannschaft aus dem Wagen-Sektor. Nicht zu übersehen war ein gewisses Defizit in Sachen Kondition (?), als im letztem Abschnitt der lange Rolf mit dem kleinen Apparat einen Bodenkontakt hatte, war aber nur eine kleine Schwäche.



Klarer Sieger der Gentleman-Wertung, aufrecht und vom Defizit bei der Leistung gar nicht zu erschüttern: Dieter Stüwe und Partner Uwe Brenne

Das passierte aber auch vielen anderen. In der zweiten Hälfte der Ergebnisliste kamen auch die technischen Probleme zum Tragen. Auch diese Dinge konnte man gar nicht alle verfolgen, deshalb hier nur einige Geschichten am Rande. Beim Team Sauerland I sorgte ein Plattfuß für Aufregung, den man allerdings zunächst milde belächelte, weil man wie in der MotoGP ein komplettes Ersatzrad parat hatte. Leider passte dieses Rad nicht an die Rennmaschine. Somit musste doch die große Lösung ran: Reifen runter, Schlauch reparieren, Reifen drauf, Rad rein. Da sind einige Runden verloren gegangen, aber dafür hatte das Fernsehen gelungene Bilder von der Reparatur. Es haben ebenso viele Leute wie

in der FI angepackt, es ging nicht ganz so schnell, aber es war noch aufregender.

Ein völlig entspanntes Verhältnis zum Rennen hatte der Mann aus der Dortmunder Nordstadt, der kaum mehr als einen Kilometer Anfahrt zur Piste hatte. Er fuhr das Rennen ganz allein. Ich schätze einmal, dass seine Mofa auch alle Tage für seine Mobilität sorgt. Und wenn es ihm dann etwas anstrengend wurde, ist er abgestiegen, hat durchgeatmet und erstmal eine geraucht. Auf diese Weise hat er nach zwei Stunden 58 Runden geschafft. Das hat mir schon imponiert, zumal unser Mann aus der Nordstadt zwei Jahre älter ist als ich zum Beispiel.

Mein Lieblings-Team aber war ohne Zweifel auf der Honda PX unterwegs: Uwe Brenne und Dieter Stüwe zeigten nicht nur durch die komfortable aufrechte Haltung, dass sie ein eigenes Rennen für sich fuhren. Mit besonderer Rücksichtnahme auf diese Raser haben sie alle überholen lassen, die das unbedingt haben mussten. Leise und unauffällig drehten sie ihre Runden – und konnten damit als perfektes „Gentlemen-Team“ 57 Runden bewältigen und meine große Anerkennung gewinnen. Das war der Moment, in dem ich beschlossen hatte, das auch einmal zu versuchen, damit ich großzügig behaupten kann, dass ich auch einmal ein „Motorradrennen“ gefahren bin.



„Viel zu schade für den harten Sport, diese Motobécane!“

Von der Technik eingebremst wurde die Motobécane, die lange Zeit neben der Strecke stand, dann aber doch aus eigener Kraft die Ziellinie passierte. Ich weiß gar nicht mehr, warum Tom Glodde soweit hinten landete. Ich weiß aber genau, dass der Tom wie ein Verrückter unterwegs war, wenn es lief. Und das soll ein ganz großes Kompliment sein. Tom hatte sich von Oli die passende Wäsche geliehen, was ihn gleich einer Ritterrüstung ganz stark machte. Und auch die Experten waren sehr angetan, wie der Frontmann im Langstrecken-Supercopa Runde für Runde das Waschbrett nahm.

Und wieder einmal war es sein Teamkollege Wolfgang, der abseits von der Nordschleife die schlechten Karten hatte. Tom war mit Katrin ein Team, Wolfgang mit Jessica – hier waren gleiche

Voraussetzungen gegeben. Nur das Mopped wollte nicht. Tod am offenen Herzen, das konnte jeder sehen. Vater Jürgen Berg und auch der Opa wollten noch Hand anlegen. Aber es war zu spät, der Motor war nach zwölf Runden in die ewigen Jagdgründe entschwunden.

Und danach?

Nach der Siegerehrung war für die Starter die Sache gelaufen. Am Abend lief im Dritten ein schöner kleiner Bericht über das Rennen. Am Montag berichteten die Dortmunder Zeitungen. Bis auf die Titelseite hatten wir es geschafft, zumindest in den Ankündigungskasten.

Das Waschbrett bereitete uns noch Sorgen, weil einerseits der zugesagte Lkw für den Abtransport des Lehms nicht zur Verfügung stand. Andererseits standen die Kirmesleute Schlange, um ihr Zeug für die Osterkirmes aufzubauen. So kam es, dass nach einem leichten Knatsch noch etliche Wochen später Reste des Waschbrettes zu sehen waren. Aber das gute Verhältnis zur Stadt sollte wieder hergestellt sein. Hoffen wir es.



Die ist uns leider durch die Lappen gegangen, die gelb/weiße Moto Guzzi

Bei meinen Söhnen habe ich ohne Mühe die offene Tür eingerannt, dass wir im nächsten Frühjahr am Start sein sollten. Uns geht es nur darum, neben Dieter Stüwe ein zweites Gentlemen-Team zu präsentieren. Dazu suchen wir ein passendes Renngerät. Leider, leider ist uns durch die Entfernung zwischen Bonn und Kuba eine Moto Guzzi-Mofa durch die Lappen gegangen. Haben es die Mojitos auf Kuba versaut, dass ich den Auftrag „kaufen“ nicht schnell genug gegeben habe?

Ergebnisse: 1. „Meisterjäger“: Patrick Scheffran/Danny Scheffran, 87 Runden; 2. „Wahnsinn“: Ingo Klemmt-Fell/Michael Buchgeister, 87 Runden; 3. „Starke Schwerter“: Stephan Mielke/Harald Bartholomeizik, 85 Runden; 4. „Untot“: Sascha Herdickerhoff/Mark Heinze, 85 Runden; 5. „Kolbenfresser“: Rolf Garthe jr./Dennis Garthe, 84 Runden; 6. „Halber Liter Sauerland“ II: Marc Busche/Benedikt Schauerte, 70 Runden; 7. „Eierbuser“: Sebastian Wessel/Jürgen Stüwe, 68 Runden; 8. „Halber Liter Sauerland“ I: Andreas Saltheim/Uwe Bachmann; 61 Runden; 9. Karl-Heinz Smolka, 58 Runden; 10. Uwe Brenne/Dieter Stüwe, 57 Runden; 11. Katrin Altenstein-Fricke/Tom Glodde, 55 Runden; 12. Jan Menzenhauer/



Lucas Gall, 50 Runden; 13. Marvin Hesse/Herbert Hesse, 49 Runden; 14. „**Stüwe Racing**“: Jessica Berg/Wolfgang Lemmens, 12 Runden.