

ADAC/DMC-Reinoldus-Sprint Nürburgring 2011

Im Winter das Auf und Ab der Gefühle

Für die Vorbereitung der DMC-Motorrad-Langstreckenrennen in diesem Jahr haben die verantwortlichen Vorstandskollegen eine Menge Nerven gelassen. Sie haben eine Achterbahn der Gefühle erlebt, wie man sie sich nicht extremer vorstellen kann. Dabei waren alle Arbeiten bereits Ende Oktober abgeschlossen und es sah danach aus, als würde 2011 ein bemerkenswertes Jahr in der Geschichte des Motorradsports für den DMC werden: Fünf oder sogar sechs Rennen standen auf dem Programm, ein nationales Prädikat sollte die Serie schmücken. Alle beteiligten Institutionen hatten grünes Licht signalisiert.

Vielleicht war es einfach zu früh gewesen, die Karten offen auf den Tisch zu legen. Vielleicht hatten manche Leute in den verschiedenen Institutionen zuviel Zeit zum Grübeln, als es der Sache gut tat. Bis Ende Januar knirschte das Gesamtkunstwerk so unüberhörbar, dass es einzustürzen drohte. Die komplette Absage wurde im Vorstand diskutiert. Ganze drei Renntermine waren geblieben, darunter die beiden wenig geliebten Sonntage im Mai in einem Abstand von zwei Wochen. Hier und dort konnten sich Leute nicht mehr an ihre Zusagen aus dem Spätherbst erinnern. Mehrfach hatte der Vorstand den Eindruck, man habe mit Leuten verhandelt und sich auf sie verlassen, die eigentlich nicht einmal über die Portokasse zu entscheiden hatten. Statt auf die Unterstützung von Sportkollegen bauen zu können, die das Projekt Motorrad-Langstreckenpokal für die Aktiven fördern und stärken, konnte man bisweilen vermuten, dass sich eher Missgunst und Neid durchsetzten als das bessere Produkt.

Unter der Bedingung, dass man einen vierten Termin erkämpfen könnte, hatte der Vorstand einstimmig beschlossen, im Sinne des Sports auch in 2011 die DMC-eigene Rennserie fortzuführen und sie fortan Reinoldus-Langstrecken-Cup (RL-Cup) zu nennen. An manchen Stellen war es tatsächlich nötig, zu kämpfen und die Ellenbogen auszufahren. Inzwischen sind die beiden ersten Rennen gelaufen – und die Erinnerung an die Ereignisse und Enttäuschungen im Winter verblasst immer mehr. Aber so ähnlich hatte es sich zugetragen.

Bilanz zur Halbzeit

Man musste kein Experte sein, um vorhersehen zu können, dass zwei Rennen in einem Monat mit gerade zwei Wochen Abstand nicht die vollen Starterfelder bringen können, die man sich im DMC für das Jahr 2011 erhofft hatte. Da spielt es keine Rolle, ob an einer anderen Stelle in der Republik eine ähnliche Veranstaltung läuft – oder nicht. Die Zahl der Starter betrug 49 und 48 Teams, was einerseits als ordentliches Starterfeld eingeschätzt werden sollte. In den letzten Jahren hatten wir bisweilen weniger Motorräder am Start. Die Idee des Langstreckenrennens setzt sich so langsam durch, was auch bei der Serie für Wagen vor 30 Jahren seine Zeit gedauert hatte, woran man sich dort gar nicht mehr erinnern kann. Verschiedene Teilnehmer aus dem benachbarten Ausland verbreiten auch dort die Idee, dass man für angemessene Kosten sechs Stunden auf der Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings fahren kann.



Auf der anderen Seite sind aber bei diesen angemessenen Kosten weniger als 50 Teams einfach nicht genug, um ein 6h-Rennen mit schwarzen Zahlen abzuschließen. So machte vor allem beim zweiten Rennen der Vorsitzende ein sorgenvolles Gesicht, wie lange man denn die Kasse mit roten Zahlen belasten könne. Es ist für einen ADAC-Ortsclub eine ehrenvolle Aufgabe, eine neue Disziplin über Jahre mit viel Geduld – und erheblichen finanziellen Zuwendungen aus der Kasse – aufzubauen und zum Erfolg zu führen. Für die Ehre und das

Gefühl, Pionierarbeit im Sinne des Sports zu leisten, haben kritische Vereinsmitglieder bei der Jahreshauptversammlung nicht immer uneingeschränktes Verständnis.

Auf dem dritten Rennen lasten große Hoffnungen, dass am 28. August endlich einmal der Laden voll ist und auch ein gewisser wirtschaftlicher Ausgleich geschaffen werden kann. Am Montag, 3. Oktober, wird man kaum noch auf ein volles Starterfeld hoffen können, weil der Sport-Etat vieler Teams verbraucht sein dürfte. Aber vielleicht sorgt wunderschönes Wetter noch einmal für jenes Kribbeln in der Gashand, dass man diese letzte Gelegenheit nutzen muss, um die lange Winterpause zu verkürzen.

Der organisatorische Rahmen der DMC-Motorradrennen passt, das konnten alle vor Ort zweimal mehr erkennen. Das kleine Team, das sich im DMC auf die Durchführung der Motorradrennen spezialisiert hat, lässt keinen Zweifel aufkommen, dass man die Sache im Griff hat. Was wiederum nicht heißt, dass alles gut ist. Ein Reibungspunkt bleibt die Übernahme des Fahrerlagers nach einem VLN-Lauf, vor allem wenn dieser über sechs Stunden geht oder eine Stunde Verspätung hat. So hatte Oli Kraus ausgetüftelt, frühzeitig die Papierabnahme am Scharfen Kopf abseits des Getümmels beginnen zu lassen. Da spielen die Motorradfahrer



weitgehend brav mit und erledigen ihren Papierkram und essen eine Bratwurst und trinken einen Kaffee. So sehr er sich auch bemühte, konnte er nicht verhindern, dass irgendwann der Punkt kommt, an dem die Geduld der Aktiven aufgebraucht ist. Irgendwann kommt der Moment, in dem ein einzelner Fahrer oder Mechaniker sagt: „Ich fahre mal los“ – wohin auch immer – und wie die Dominosteine gerät die Schlange in Bewegung. Man will ins Fahrerlager, die Wagenburg errichten, den Grill anheizen – obwohl man noch eine DMC-Bratwurst haben könnte, die technische Kontrolle erledigen und einfach den gemütlichen Teil des Samstags einläuten. Einige Vernünftige bleiben geduldig, um sich dann beim zweiten oder dritten Konvoi anstecken zu lassen. Und so hat es zweimal nicht geklappt, wie sich Chef Oli den Ablauf vorgestellt hatte: Er bekommt von seinem Fahrerlager-Aufpasser die Nachricht, dass der Weg frei sei. Er tutet in seine Trillerpfeife – und ein langer Treck startet

am Scharfen Kopf und zieht ins Fahrerlager ein – ohne Warten in einem geordneten Zug. Bis zum 28. August wird Oli nun tüfteln, wie man die Sportkollegen beschimpfen oder behindern kann, vor seinem Signal loszufahren. Das wurmt ihn, das kann er nicht leiden, dass die Teilnehmer machen, was sie wollen – und nicht nach seiner Pfeife handeln.

12. ADAC/DMC-Reinoldus-Sprint Nürburgring, 15. Mai 2011

Ich hatte mir vorgenommen, während des ersten Laufes mich zu orientieren und zu informieren über die Hintergründe dieser Disziplin, um vielleicht einige Sätze über den sportlichen Teil des Rennens schreiben zu können. Das hat gar nicht funktioniert, weil ich die annähernd 150 Motorräder weder nach ihrem Aussehen noch nach sonst was unterscheiden konnte. Eine Ducati oder eine MV erkenne ich, die Zweizylinder kann ich hören. Ende. Nicht einmal eine dieser neuen BMW kann ich von der Konkurrenz aus Japan unterscheiden. So ist es passiert, dass ich nicht bemerkt habe, dass ein Team mit drei 600er-Yamaha das Rennen gewonnen hat. Dabei hat es durchaus Kämpfe um den Platz an der Sonne gegeben, obwohl ich den Eindruck hatte, es wäre ein Start-Ziel-Sieg nach Trainingsbestzeit gewesen. So überlasse ich gern Thomas Böcker, unserem Rennleiter mit Durchblick, den Rennbericht mit allen sportlichen Hintergründen. Zu den Siegern des ersten Rennens in diesem Jahr kann ich mir nicht die Anmerkung verkneifen, dass es mir mächtig imponiert, wie sie mit den „kleinen Feuerzeugen“ eine tolle Leistung gezeigt haben. Da hilft auch der Hinweis nur begrenzt, dass Günther Knobloch, David Linortner und Gerald Pfund als Starter in der IDM schon ein etwas anderes Kaliber als Fahrer sind. Auf den zweiten Platz kam mit Ralf Mittrach, Thomas Kappel und Hagen Omlor ein Team auf drei Ducati 1198, was mir auch gut gefällt.

Begünstigt wurden die Ergebnisse dieser Teams durch die Nürburgring-typischen Wetterverhältnisse, die schon einmal einen ergiebigen Platzregen möglich machen. In einem Gespräch mit einem Streckenposten ergaben sich wenig schmeichelhafte Kommentare über einige der Herren Rennfahrer: „Was glauben die denn, wenn wir an der Strecke stehen und wie wild gelb schwenken? Selbst wenn man es auf der Strecke nicht sehen kann – es ist glatt,



glaahaaatt!“ Und so habe ich ziemlich oft dieses hässliche Geräusch gehört, wenn ein fahrerloses Motorrad durch die Mercedes-Arena schliddert und am Ende in die Reifenstapel kracht. Das sind hässliche Geräusche, die ich gar nicht hören mag. Umso mehr staune ich immer wieder, wenn solche Crash-Moppeds später in der Box stehen und man ihnen den letzten Sturz kaum mehr ansehen kann.

Dank der beiden anderen Motorräder im Team bleibt die Truppe im Rennen, was nach Auffassung erfahrener Motorradfahrer den Gedanken des Langstreckensports verwässert, aber dafür sorgt, dass alle reichlich Gelegenheit zum Fahren haben und dass nicht ein einzelner Patzer das Aus für das Team bedeutet. Auch stelle ich mir es einfacher vor, die Verantwortung und die Kosten gerecht zu verteilen, weil jeder für sein eigenes Motorrad zuständig ist.

Neu sortiert war das DMC-Team Kurpjuhn, in dem nur Thorsten seine kampferprobte Suzuki GSX-R 750 an den Start brachte. Oli Kurpjuhn ist umgestiegen auf eine KTM Superduke, wie es auch Stefan Helldobber, dritter Mann im Team, getan hat. Nach doppelter Belastung in Schleiz kamen die KTM-Treter spät am Nürburgring an. Richtig glücklich waren die Kurpjuhns an diesem Sonntag niemals. Das passte alles noch nicht so richtig, auch das wechselnde Wetter hatte seinen Anteil. Der Blick auf die Ergebnisliste zeigt mir allerdings, dass es sich um ein Jammern auf hohem Niveau handelt, denn am Ende kamen sie auf Rang 24 und in der Klasse auf den vierten Platz.

13. ADAC/DMC-Reinoldus-Sprint Nürburgring, 29. Mai 2011

Zwei Wochen später waren die Wetterbedingungen einfach, weil trocken und sonnig. Diesmal hatte ich mich vor dem Start umgehört, auf wen man besonders achten sollte. Da waren sich alle einig, dass Kevin Schmitt auf der BMW ein solcher ist. Das habe ich getan und mächtig gestaunt, wie man ein Motorrad mit 200 PS driften lassen kann, wie ich es vorher nie gesehen hatte. Man wusste, dass das Team nicht ins Ziel fahren würde, Termine, Termine.

Unter diesen Bedingungen kam das schnellste Team aus der 600er-Klasse erst auf Platz elf ins Ziel, vorn die dicken Pötte. So stand ich auch beim zweiten Rennen allein an der Strecke und musste mich auf meinen ganz persönlichen Geschmack verlassen. Und der brachte die Bestätigung, dass ich nur wenige Motorräder unterscheiden kann. Der große Rest sieht irgendwie gleich aus. Das fand ich früher schöner, als hier und da noch ein BMW-Boxer oder etwas anderes Altmodisches unterwegs war.

Im Team Kurpjuhn hielt man sich um Platz 20, die schnellste Runde war um mehr als vier Sekunden schneller als beim Rennen zuvor. Aber es war wieder „nur“ der vierte Platz in der Klasse – und man war wieder nicht richtig zufrieden.

Diesmal habe ich darauf geachtet, was der DMC seinen Teilnehmern bei den Motorrad-Langstreckenrennen bietet. Vieles stammt aus der Erfahrung der Wagenveranstaltungen und kann unter Kleinigkeiten einsortiert werden: die Tasse bei der Papierabnahme, der Kaffee, die

Bratwurst vorher. Auch die Dose Bier beim Zieleinlauf ist kein großes Ding, zumal verschiedene Teams hier sehr anspruchsvoll sind und nichts anderes als die mitgebrachte eigene Flasche Gesöff ertragen können. Zwischenergebnisse nach jeder Stunde gehören dazu. Bei allen diesen Dingen sollten die Teilnehmer spüren, dass wir uns um sie bemühen – und nicht einfach nur irgendein Produkt verkaufen wollen.



Es kann nicht anders ausgehen, als das die Langstreckenrennen für Motorräder sich durchsetzen werden, weil man nirgendwo mehr Rennsport für Motorräder für einen Sonderpreis geboten bekommt. In der Verbindung mit den kleinen Zugaben kann man am Ende des Rennens in viele zufriedene Gesichter blicken. Das werden die kritischen Mitglieder bei der Jahreshauptversammlung niemals verstehen, es wird aber auch niemals einen Dank für diesen Aufwand geben. Diese Welt ist hart und ungerecht. Wenn jemals jemand fragen sollte, wo der DMC das Geld gelassen hat, das er in

der VLN verdient, war es die Entwicklungshilfe für die Motorrad-Langstreckenrennen. Andere prassen, saufen und fressen – oder sie kaufen ein Slalom-Auto für die Luxus-Kids ihrer Mitglieder. Ist das besser?