

KLASSIK- RACERS

Von Daniel Riesen (Text & Fotos)

Mit Läufen in Boécourt, am Gurnigel und auf dem Hockenheimring ging die Vintage-Schweizermeisterschaft zu Ende. Vier Protagonisten trafen wir im Fahrerlager des Gurnigel-Bergrennens.



Auch wenn die Rennerei mit klassischen Motorrädern ein nostalgisches Vergnügen ist, bleibt die Szene nicht stehen. Die FHRM-Vintage-Schweizermeisterschaft ist seit fünf Jahren vom Sportverband FMS offiziell anerkannt. Und: «Seit drei Jahren fahren wir auch Läufe auf Rundstrecken. Damit und dank Fahrtrainings steigt das Leistungsni-

veau», freut sich Peter Hochuli. Er präsidiert die «Freunde historischer Renn-Motorräder» (FHRM), eine Untergruppe des FAM (Freunde alter Motorräder), und ist selber mit einer Einzylinder-Ducati am Start. Der Charme des Ausstragungsmodus: Ex-Rennfahrer, Profischrauber und Spätberufene können sich miteinander messen. Derzeit wird in drei nach Jahrgängen

gestaffelten Kategorien gestartet sowie in einer Gespann-Klasse. Naturgemäss werden die Bikes allmählich moderner und schneller, was auf kniffligen Strecken nicht ganz unproblematisch sein mag. Das Gros in der Kategorie «Post Classic» bilden Töff aus der ersten Hälfte der 1970er-Jahre – Production Racer wären bereits bis Jahrgang 1984 zugelassen.

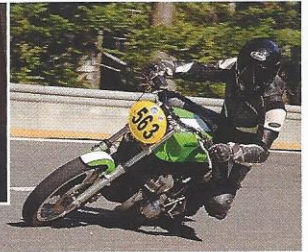
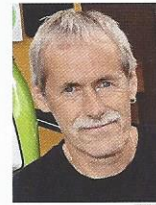
Baschung-Wegmann, MCM Triumph Bonneville Kneeler

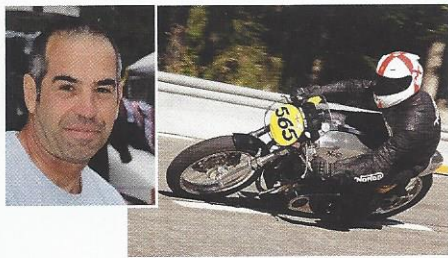
Es wirkt reichlich spektakulär, wenn sich «Plampi» Sarah Wegmann (28) buchstäblich voll ins Zeug legt und Marcel Baschung (50) stramm am Kabel zieht. Rennfahren jenseits des Limits jedoch sei nicht sein Ding, sagt der Klassik-Spezialist («Classic Bikes» in Niederbipp), «deshalb wäre ich wohl nie ein guter Rennfahrer geworden.» Ein konstanter aber schon: Der zweite Platz in der Meisterschaft 2015 ist der achte Podestrang in Folge. Baschung hätte sich auch als Solo-Pilot gesehen, doch als er sich einmal in den Kopf gesetzt hatte, das Klausen-Revival 2006 zu fahren, standen die Chancen in der Seitenwagen-Klasse besser. Also baute er eine 1929er-Condor auf und hatte mit der damals noch nicht 20-jährigen Töff-Mechanikerin Wegmann eine hochmotivierte Beifahrerin. Aus dem Klausenrennen wurde damals nichts, die Gespann-Karriere der beiden – privat nicht ein Paar, falls jemand fragt – aber war lanciert. Inzwischen ist das Duo in der Vintage-Meisterschaft mit aufgebohrten Bonneville-Twin im Mead-Chassis unterwegs, derweil die Condor auf eine Generalüberholung wartet, nachdem der Motor letztes Jahr an der Seebodenalp einging.



Peter Freiburghaus, Kawasaki H1

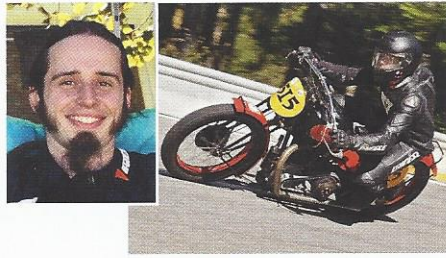
Vintage Racing hat, wie alle Klassik-Liebhabereien, oft mit Bubenträumen zu tun. «Natürlich, ich wäre früher gerne Rennen gefahren», sagt Peter Freiburghaus. Das klappte nicht, dafür tut es der 57-Jährige heute. Mit seiner Partnerin Marianne Ebner fährt er mit einem ausrangierten Postbus an die Rennen, an Bord zwei Kawasaki H1: eine verkleidete mit EMC-Rahmen sowie für winklige Bergstrecken eine unverkleidete mit hohem und breitem Lenker. Angesichts des Fuhrparks könnte man auf einen «vergifteten Grünen» tippen, doch der gelernte Töffmechaniker hat schon Bikes fast aller Marken gekauft, in Form gebracht, gefahren und dann wieder verkauft. Auch seine EMC-Kawasaki habe er als «Schrotthaufen» erworben, erzählt «Fribi». Seine Zweitakt-Renner machen Peter Freiburghaus viel Freude und laufen auch sehr zuverlässig – ausser er mache bei der Arbeit an den Motoren einen Fehler, was ihm auch schon passiert sei, wie er einräumt. In der SM läuft's «Fribi» dieses Jahr nicht rund, er fuhr auch schon gleichmässiger. Das wurmt ihn zwar, doch weiss er, wie alle FHRM-Piloten, dass dies nicht das Wichtigste ist.





Rolf Flury, Norton Dunstall Domiracer

Es kann vorkommen, dass Rolf Flury nächtens aufwacht, weil ihn ein technisches Problem an einem der Brit-Bikes in seiner Werkstatt nicht loslässt. Klassische englische Töff sind für Rolf Flury Hobby und Lebensunterhalt. Flury Motors in Biberist ist spezialisiert auf Bikes der Marke Norton, BSA und klassische Triumph gehören ebenfalls ins Repertoire. «Früher bin ich Seitenwagen-Motocross gefahren. Den Rennvirus bin ich nicht losgeworden. Ich sah mir einige Bergrennen an. Dabei gefiel mir die familiäre Atmosphäre im Fahrerlager.» An den Start geht Rolf Flury, bald 53, mit einem neu aufgebauten Norton Domiracer, angetrieben von einem Commando-Motor mit Ingredienzen von Tuner Paul Dunstall. Am 750er-Twin hat Flury den Primärtrieb auf Zahnriemen umgebaut, eine elektronische Zündung installiert, die Kanäle optimiert und grössere Vergaser eingesetzt: «Aber alles im Rahmen, man soll es nicht übertreiben.» Einen Racing-Traum hegt der Solothurner: eine Saison in der historischen englischen Meisterschaft. Da wacht er dann vielleicht auf, weil er von der Ideallinie oder einem Platz auf dem Podest träumt.



Philipp Weber, Horex S5

Horex mag eine durchaus erfolgreiche Vergangenheit im Rennsport haben, aber von der weit verbreiteten Regina abgesehen, sind die Kräder aus Bad Homburg eher Exoten. Auch Philipp Weber (29) musste sich erst mal kundig machen, als Nachkommen deutscher Einwanderer Einzelteile einer Horex T6 in die väterliche Klassik-Werkstatt brachten. Zwei Saisons bestritt Philipp Weber damit die FHRM-Vintage-Meisterschaft. Dieses Jahr nun ist er mit einer S5 von 1934 am Start. Vieles ist original, am 500er-Einzyylinder wurde lediglich die Verdichtung erhöht. Dafür baute er den Töff von Handschaltung auf Fussschaltung um, wobei das Hinterrad-Bremspedal nach links wechseln musste – hebeln am Tank, das kannte Weber schon von der T6. Zu tun gibt's für den Fahrersmann immer noch genug. «Die Bremsen sind da, aber es brems kaum», so war das halt früher. Damals auch üblich: die Zündverstellung entsprechend der Drehzahl. Die S5 sei diesbezüglich aber deutlich gutmütiger als noch die T6. Der junge Klassik-Racer scheint es jedenfalls im Griff zu haben, er holte 2015 mit vier Laufsiegen in der Veteranen-Klasse (bis 1950) den Titel.

Kniff mit der Gleichmässigkeit

Was auf Anhieb etwas langweilig klingt, nämlich Ranglisten nicht nach der besten Zeit, sondern nach der geringsten Differenz in zwei Läufen zu erstellen, ist eine intelligente Methode, gleich mehrere Probleme zu meiden. Da ist einmal eine politisch-taktische Komponente: Behördliche Bewilligungen für «Rennen» auf öffentlichen Strassen sind leichter zu erlangen, wenn sie «Gleichmässigkeitssfahrten» heissen.

Ausserdem ebnet die Austragung nach Gleichmässigkeit Leistungsunterschiede aus, es können also ganz unterschiedlich schnelle Töff direkt gegeneinander antreten. Deshalb sind auch teure Materialschlachten unnötig. 5 PS mehr oder weniger? Für die Meisterschaft ohne Bedeutung. Und natürlich fehlt so der Anreiz, auf der Suche nach der letzten Zehntelsekunde grosse Risiken auf den teils nicht ungefährlichen Bergstrecken einzugehen.

Das alles bedeutet jedoch nicht, dass an einer Klassikmeisterschaft motorsportliche Eunuchen teilnehmen. Erstens gelingen gleichmässige Zeiten nur am persönlichen und materialtechnischen Limit. Und zweitens werden die Zeitenlisten selbstverständlich auch auf die absoluten Bestzeiten durchforstet. Nur in den offiziellen Tabellen spielen die Bestzeiten keine Rolle. Am Gurnigel war Urs Kaufmann mit seiner Egli Honda Replica der schnellste Gipfelstürmer auf zwei Rädern. DR

VON PROFIS EMPFOHLEN...

...WWW.MOTOSCOUT24.CH



MOTO
SCOUT 24