



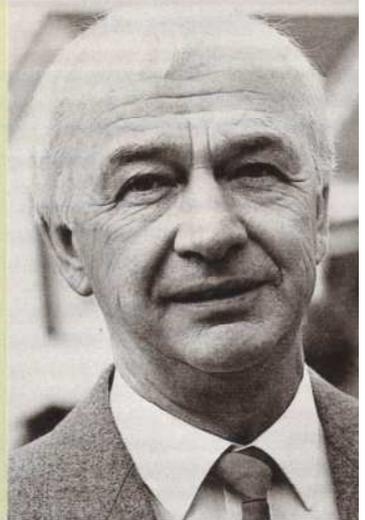
30 Jahre 1000 Kilometer von Hockenheim

KULT-TOUR

Stars, Sternchen und jede Menge Hobbyracer – auch nach 30 Jahren ziehen die 1000 Kilometer von Hockenheim die Rennsport-Szene magisch an. Warum? Weil die Marathon-Tour längst Kult ist.



Wer hat's erfunden? Gustav Lux (rechts), sein Name wird untrennbar mit den 1000 Kilometern von Hockenheim verbunden bleiben – genau wie der Start zur Dauerprüfung am Ostersonntag (unten, 1978) und heiße Action auf der Strecke (ganz unten, 1995)



Von Peter Mayer;
Fotos: MOTORRAD-Archiv, Markus Jahn

Vielleicht, nein ganz bestimmt war es gut, dass Gustav Lux konditionell nichts drauf hatte. „Ich war halt ein Bürohengst, ein Sesselfurzer“, lacht der 71-Jährige über sich selbst. Enduro- und Langstrecken-Wettbewerbe, das war seine Welt in den sechziger Jahren. Eine Welt, der er nicht gewachsen war. Lange Arme, schlaffe Schenkel – nicht die Voraussetzungen, um

stundenlang im Motorradsattel durchgeschüttelt zu werden. Weniger hinderlich jedoch für das Faible Nummer zwei des Elektroingenieurs: Dinge anzuzetteln, zu organisieren. So kam's. Fahrer Lux sattelte zum Organisator Lux um, Schwerpunkt Zuvi, wie die Zuverlässigkeitsfahrten auf Rennstrecken in jener Zeit mit deutscher Präzision bezeichnet wurden.

Doch 400 Kilometer, die damals übliche Distanz im Seriensport, reichten dem Orga-Neuling nicht. Eine Herausforderung

musste her. 1000 Kilometer Gesamtdistanz, ein Sprintrennen und Zweier-Teams, das reizte. Termin Ostersonntag, Hockenheimring. 1975 war es soweit. Eine Veranstaltung, die Epoche machte und zur damaligen Epoche passte: Resultate aus einem Beschleunigungs- und Bremstest, einem Slalom, ja sogar der gemessene Lärmpegel der Maschine zählte mit zum Gesamtergebnis. 60 Duos traten an. Noch behauptete sich Europa gegen die japanische Übermacht. Zündapp, Hercules,

WHO'S WHO?

Sei es als zusätzliches Warm-up vor dem Saisonstart oder als sportliches Gemeinschaftserlebnis, die 1000 Kilometer von Hockenheim locken Promis – und die Sportfraktion der MOTORRAD-Gruppe. Auch seit 30 Jahren.



Bekannte Motorrad-Rennfahrer

Hans Becker	GP-Fahrer
Rolf Dieffenbach	WM-Motocrosser
Harald Eckl	GP-Fahrer, MotoGP-Teamchef
Thomas Franz	Superbike-DM-Fahrer
Jürgen Fuchs	GP-Fahrer, TV-Moderator
Michael Galinski	Superbike-WM-Fahrer
Hagen Klein	GP-Fahrer
Jutta Kleinschmidt	Rallyefahrerin
Udo Mark	Superbike-DM-Fahrer
Laszlo Peres	Enduro-EM-Fahrer
Stefan Prein	GP-Fahrer, GP-Teamkoordinator
Gustav Reiner	GP-Fahrer
Reinhold Roth	GP-Fahrer
Mario Rubatto	Superbike-WM-Fahrer
Peter Rubatto	Superbike-WM-Fahrer
Bodo Schmidt	Superbike-DM-Fahrer
Michael Schulten	Superbike-DM-Fahrer
Alfred Teuchert	GP- und Enduro-EM-Fahrer
Jörg Teuchert	Supersport-Weltmeister
Hans Trinkner	Enduro-EM-Fahrer
Alfred Waibel	GP-Fahrer
Gerhard Waibel	GP-Fahrer
Martin Wimmer	GP-Fahrer

Redakteure und Mitarbeiter der MOTORRAD-Gruppe

Arne Beitlich, Andreas Bildl, Helmut Faidt, Hanns-Martin Fraas, Michael Funke, Robert Glück, Andreas Holzer, Norbert Kappes, Werner Koch, Ilse Reuter, Raphael Schmidt, Ralf Schneider (Foto oben), Matthias Schröter, Jörg Schüller, Horst Vieselmann, Gerhard Wagner, Axel Westphal



Strömender Regen – wer das nicht verträgt, sollte den 1000 Kilometern fern bleiben. Der wetterunsichere Ostersonntag ist ein Traditionstermin, daran ist nicht zu rütteln (1982)

Gleich geht es in die Sonderprüfung. Mit der Startnummer 120 macht sich Babett Schneider startklar (1990)



Maico und jede Menge BMW leisteten den Honda CB 500 und 750 oder Yamaha RD Widerstand.

Und vor allem einer: Helmut Dähne. Mit dem Nimbus des Tourist-Trophy-Kämpfers und Nürburgring-Spezialisten auf dem Weg zur sportlichen Legende, dominierte er auf Anhieb auch in Hockenheim: Gesamtsieg. 18 weitere Triumphe sollten bis heute folgen.

Der Promi-Erfolg brach das Eis endgültig. Ob Hagen Klein, Reinhold Roth, Gustav Reiner oder sonstige Größen aus der WM und DM (siehe Kasten links) – wer im Rennsport was auf sich hielt, suchte sich vor Ostern einen Partner. Die 1000 Kilometer avancierten zum Szene-Treff. 170 Startplätze waren regelmäßig überbucht, Siege bedeuteten Prestige und Image. Normalerweise. Nicht so für Edeltuner Schwinger. MOTORRAD-Redakteur Horst Vieselmann und Langstrecken-Koryphäe Egid Schwemmer traten 1980 für den Odenwälder auf einer Kawasaki Z 1000 an. Allerdings besaß das US-Modell noch einen Meilentacho, Schwemmer verrechnete sich

um eine Runde, fuhr zu früh in die Box und tauschte den sicheren Sieg gegen Rang 24.

Im Laufe der Zeit wurden die einst so populären BMW von der japanischen Übermacht verdrängt. 1983 ließ sich nur noch eine einzige Bajuwarin im Starterfeld blicken. Zeitgleich schoben sich in der 500er-Klasse neun Yamaha RD 350 unter die Top Ten. Nicht für lange. Jedes Jahr hatte das badische Frühlingslüftchen ein paar Zweitaktfahren weniger zu verwehen. Der Boom der 600er machte die Supersport-Kategorie zur dominanten Größe.

Dennoch distanzierte sich der Zeitgeist zunehmend von der Veranstaltung. Egal, ob es an den gelegentlich frostigen Witterungsbedingungen im Badischen oder der zunehmenden Konkurrenz der europaweit organisierten Renntrainings lag, Fakt war: Der motorisierte Osterspaziergang kämpfte ums Überleben. Lediglich 145 Teams begeisterten sich 1993 noch für das Rennen. Meister Lux schaltete auf Notprogramm. Nur durch begeisterungsfähige Sponsoren und höhere Nennfelder ließ sich die harte Zeit überbrücken.



Typisch 1000 Kilometer: Naked Bike Suzuki GSF 1200 (vorne) gegen Renn-Zweitakter Suzuki RGV 250 (1997)



1000-Kilometer-Legende Helmut Dähne - als Gesamtsieger 1997 (links) und großer Triumphator 20 Jahre zuvor



Alarm an der Box - ein eher untypischer Ausfallgrund bei den 1000 Kilometern von Hockenheim (oben, 2004). Zwei Freunde müsst ihr sein - Co-Pilot Manfred Gerecht schickt Heinz-Martin Glatt mit einem aufmunternden Schulterklopfen in den Wettbewerb

1997 kletterte der Kult-Event endlich wieder aus seinem Krankenbett. Ein zeitgemäßes Reglement, das nicht zugelassene Maschinen erlaubt und einen Reifenwechsel vor dem Abschlussrennen gestattet, sowie eine moderne Zeitnahme heilten alle

Wunden. Die Starterfelder wuchsen drastisch. Helmut Dähne hatte 1994 einen schweren Unfall auf der Isle of Man überstanden, war bereits jenseits der Fünfzig angekommen - und gewann noch immer. Meistens jedenfalls.

Leichter wird's für ihn nicht. Denn mit der Masse kam auch die Klasse zurück. Inzwischen gasen selbst Cracks wie Superbike-WM-Pilot Andy Meklau oder Claus Ehrenberger an - es geht weiterhin rund am Ostersonntag. Genau 219 Runden lang. ■



Die Disziplin nennt sich zwar Seriensport, doch der Blick ins technische Reglement kann ernüchtern. Jede Menge Ausnahmen erlauben Änderungen an Teilen der Standardmaschine (Beleuchtung, Auspuff, Lenker, Stoßdämpfer,

Kotflügel, Verkleidung, Bremsen, Übersetzung) und verwässern den Grundgedanken des kostengünstigen Rennsports. Dennoch: Im Vergleich zu allen anderen Rennsportklassen auf Rundstrecken rangiert der Seriensport immer noch an der

SPORT FÜR ALLE

Rennen mit fast serienmäßigen Motorrädern - das ist kostengünstiger Spaß auf zwei Rädern.

untersten Marke der Preisskala. Gefahren werden je Veranstaltung eine so genannte Dauerprüfung über 90 Minuten sowie ein 20 Minuten langes Sprintrennen. Acht Wertungsklassen stellen sicher, dass jeder das passende fahrerische und technische Umfeld findet. Zum Nenngeld von 150 Euro je Veranstaltung müssen die Kosten für eine Veranstaltungslizenz des Deutschen Mo-

tor Sport Bundes (DMSB) von 26 Euro addiert werden. Informationen: DMSB, Telefon 069/63 30 07 37, www.dmsb.de.

Termine 2005

24. April: Nürburgring; 14. Mai: Oschersleben; 19. Juni: Hockenheim; 9./10. Juli: Schleiz; 30. Juli: Hockenheim; 28. August: Nürburgring; 25. September: Nürburgring