



# EGAL IST 88

**L**eonhard Schiller ist ein ausgebutter Seriensport-Rennfahrer. So steht er Ostersonntag kurz nach 7 Uhr morgens ziemlich unaufgeregt im Rennbüro des Hockenheimer Motodroms und hat bis zum Start der Dauerprüfung noch knapp eine Stunde Zeit, um seine Papierabnah-

me zu regeln. Ebenso entspannt wie der Pilot bleibt Harald Rabe, der Verantwortliche des veranstaltenden ADAC Hessen-Thüringen auf der anderen Seite des Treppens. „Ganz locker“, meint der Mann im ADAC-Dress. „Dich bringen wir auch noch durch die technische Abnahme pünktlich

**Die 1000 Kilometer von Hockenheim sind der traditionelle Saisonauftakt. Hier messen sich Amateure, Einsteiger, Profis – und die besten Stürzer.**

■ **TEXT UND FOTOS:** MARKUS JAHN



Ob Martin Rauterkus mit der VFR (88) diesen heimtückischen Überholvorgang der blauen R6 (146) überhaupt bemerkt hat?



## WO IST MEKKA?

„Der Start der Sprintprüfungen mit dem spektakulären Le-Mans-Start ist ein Highlight, das i-Tüpfelchen für Fahrer und Zuschauer.“ – Zitat des Fahrleiters Torsten Witter im Programmheft der 1000 Kilometer von Hockenheim.

zur Dauerprüfung.“ Die neue „Kundenfreundlichkeit“ und die friedliche Atmosphäre fallen angenehm auf; früher hätte es für Leonhard Schiller wegen Zuspätkommens erst mal einen Anpfiff gegeben.

Üblicherweise füllen die Teams nämlich Karfreitag das Fahrerlager, beziehen die Boxen und erledigen alle Stationen der

Abnahme bis zur Verwahrung des Mopeds im Parc Fermé. Der Erfolg spricht für das Konzept. Der Frühjahrsklassiker ist seit Längerem ausgebucht, etliche Teams kamen gar nicht zum Zuge.

Kurz vor acht Uhr nimmt die Beschaulichkeit rasant Abschied. Hektische Aktivitäten allerorten, Rennfahrer und ein paar

wenige Rennfahrerinnen stehen vor den Parc-Fermé-Boxen, warten ungeduldig, bis sie an der Reihe sind und ihre Motorräder ins Morgenlicht schieben dürfen. Nach Startnummern geordnet ziehen sie dann bis zur Boxenausfahrt vor, um auf Kommando die Rundfahrt auf dem großen Kurs von Hockenheim zu beginnen.

Auch auf die Gefahr hin, erfahrene PS-Leser zu unterfordern, ein kurzer Regelüberblick: Es starten maximal 150 Teams à zwei Fahrer. In einer für jede Klasse festgelegten Sollzeit müssen zum Beispiel in Klasse 1 (Viertakter bis 1200 cm<sup>3</sup>, Vierzylinder) 203 Runden à 4,6 Kilometer innerhalb der Dauerprüfung bewältigt werden.

Wer das schafft, startet beim Sprint. Vier Fahrerwechsel sind vorgeschrieben, plus tanken. Reifenwechsel etc.

Die Klassensieger werden in diesem Sprintrennen ermittelt. Die Startnummer regelt die Position in der Startaufstellung, gestartet wird in Le-Mans-Manier. Auch im Sprint ist ein Fahrerwechsel Pflicht.



Rauchende Colts und die fiesen Burnouter in der Sachskurve. Kein Problem für die schnelle Besen-truppe aus Hockenheim.

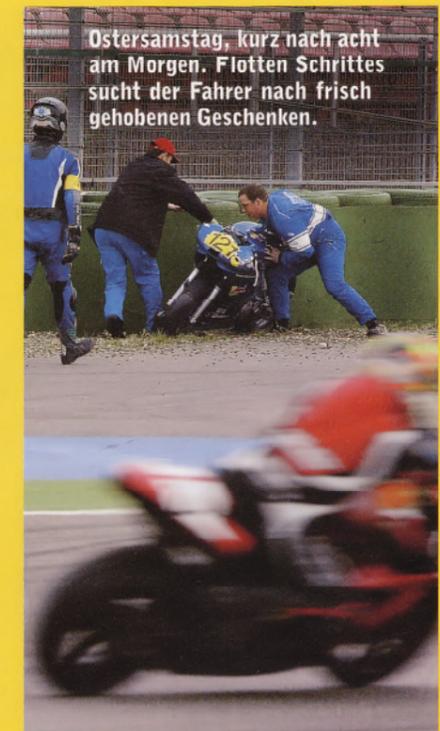


## WO IST DER GRIP?

Regennasse Strecke, Restöl einer zerstückten 600er und Straßensportreifen. Da greift dieser Fahrer schon mal zum Hilfsmittel und zeigt seinen starken linken Stützfuß.



Osterverkehr in vier Klassen. 600er, 750er und bis zu 1200 cm<sup>3</sup> mit vier Zylindern. Dann gibt es noch Zwei- und Dreizylinder.



Ostersamstag, kurz nach acht am Morgen. Flotten Schrittes sucht der Fahrer nach frisch gehobenen Geschenken.



## WO IST DAS ÖL?

„Halt doch mal dat Ding gerade!“ Spiel, Satz und Sieg für das Team 42. Zu spät bei der Anmeldung. Ölkontrolle, während die anderen losfahren. Und dann der lässige Klassensieg.

Während auf der Strecke die Teilnehmer mit steifen Knochen den Rhythmus suchen, findet sich in der Boxengasse ein bekanntes Gesicht wieder: Leonhard Schiller, inzwischen im Leder, nutzt den Raum zwischen Parc Fermé und Ende Boxengasse zur Ölkontrolle – und kippt vor seiner ersten Runde noch mal ordentlich nach.

Doch schon bevor sich alle Teilnehmer eingereiht haben, passiert das, was jedes Jahr zum Standard gehört: Es scheppert. Motivation verfehlt Bremspunkt. WM-Niveau läuft auf Kreisklasse auf. Auch die Gewinnermannschaft des von PS verlorenen Startplatzes muss Lehrgeld abdrücken: Auf der alten Honda VFR mit

99 959 abgspulsten Straßenkilometern übersteht Fahrer Martin Rauterkus zwar den Anfangsturn, aber Kollege Dominic Hiel zahlt Blutzoll, weil er beim Überholtwerden so erschrickt, dass er in die Wiese donnert, stürzt und ins Krankenhaus muss. Mit Aufopferung machen die Schrauber den alten Galopper, Baujahr 1995, wieder fit.



„Eine Eilmeldung aus dem Verkehrszentrum: Auf dem Hockenheimring besteht Gefahr für und durch umherliegende Transponder.“

Für die vielen Promis auf der Strecke sind die Ostereier aber auch nicht gülden: Supersport-Crack Arne Tode stürzt über einen verloren gegangenen Transponder. Jürgen Fuchs beklagt eine kaputte Kuppelung am neuen Sportboxer von BMW. Michael Galinski highsidet sich ausgangs der Boxengasse. Ex-Supersport-Weltmeister

Jörg Teuchert stürzt in der Sonderprüfung und besudelt anschließend die halbe Strecke mit Öl. PS-Testchef Matthias Schröder scheidet mit technischem Defekt aus.

So ist die Geschichte schnell zu Ende erzählt. Wer gewinnt die Klasse 1, in deren Sprintrennen es aus Kübeln regnete? Leonhard Schiller. 



Um sich in die Gefühlswelt der Rennfahrer einzuleben, schraubt der Posten seinen Roller mehrmals täglich auseinander.



Die Schlange an der Pommeshude entspricht dem quirligen Rennbetrieb.



„Viel hilft viel“, denkt sich der Schweizer und spart an gar nichts.



Die Freunde des britischen Motorradbaus hatten einen löchrigen Samstag.



## WO RAUCH, DA FEUER

Wie es diesem Fahrer letztlich erging, wissen wir nicht. Aber er schaffte es rundenlang, unbehelligt mit seiner Qualmmöhre durch die Dauerprüfung zu juckeln.