



STELLENWEISE HEITER

Ostersamstag, die Sonne drückte dominant ins Hockenheimer Motodrom. Volle Hütte, pralle Starterfelder und das allseits beliebte Durcheinander auf der Strecke. Friede, Freude, Eierkuchen bei den 1000 Kilometern? Leider nicht ganz.

■ TEXT UND FOTOS: MARKUS JAHN

Wer kennt den existentiellen Unterschied zwischen einem „Herbrenner“ und einem „Dahergebrannten“? Genau: einmal Aktiv, einmal Passiv. Für Grammatiker und Rennfahrer ein gleichermaßen wichtiges Unterscheidungsmerkmal, und die Dahergebrannten sind selbstverständlich immer die anderen. Für solche Feinheiten war dieses Jahr in Hockenheim ein ausgewiesener Fachmann auf der Strecke: der Berzerk. Seltsamer

Name, erklärender Reisepass: Der Mann ist Österreicher – beileibe kein Einzelschicksal – und von Berufs wegen Vorsteher einer beinahe amtlichen alpenländischen „Herbrenner-Postille“. Oder so ähnlich. Tut aber auch nichts zur Sache. Der Berzerk ist nicht mehr der Jüngste, geht an manchen Körperstellen etwas aus dem Leim, weshalb er ab und an Diät hält. Dadurch kann er sich prima unauffällig im Seriensport einreihen.

Am Karfreitag wusste der Berzerk mit den Feinheiten einer so urdeutsch-strammen Sache wie den 1000 Kilometern von Hockenheim noch recht wenig anzufangen. Dauerprüfung? Strafzeiten? Sprintrennen mit Startaufstellung nach Vorjahresplatzierung und Nennungseingang? Jawohl, Herr Berzerk. Mehr Respekt, bitte! Damit der Alpenrepublikaner in der badischen Provinz nicht zu sehr fremdele, pilotierte er sicherheitshalber Material seines Heimat-





Was wäre ein Ostersonntag ohne Stau? In Hockenheim kamen alle auf ihre Kosten.

DIE MOTORRADBAUER UND REIFENHERSTELLER NUTZEN DIE 1000 KILOMETER, UM EINER MOTIVierten RENNGENEINDE DAS PORTFOLIO NÄHER ZU BRINGEN.

landes: KTM Super Duke – mit Werksunterstützung. So läuft der Hase: Die 1000 Kilometer boomen seit einigen Jahren. Die Motorradbauer und die Reifenhersteller kommen gern und machen sich diese einst leicht angestaubte Freizeitnummer zu einer Plattform, um einer motivierten Renngemeinde zum Frühjahrsauftakt das Portfolio näher zu bringen.

Bei KTM kümmert sich der derzeit eigentlich immer sturzgeplagte Pressesmann Thomas Kuttruf höchstselbst um eine ganze Armada von werbewirksamen Szenedarstellern. Continental beordert gleich die Abteilungen Fahrversuch, Rennsport und Marketing zur Selbstinszenie-

rung. Bei Mitbewerber Bridgestone galt Tim Röhlig auf Ducati 1098 als Sieganwärter in Klasse 4. Für Triumph drehten Pressesprecher Uli Bonsels und Außendienstler Kai Schlieper in verschiedenen Klassen am Kabel, während Helmut Dähne bereits seit 1975 für Metzeler durchs Motodrom donnert. PR-Multitalent Knut Briel promotet als Ü50er seinen Kunden Buell.

Zurück zum roten Faden: Wer hat nun wen hergebrannt? Es war kurz nach halb drei in der Klasse der dicken Zwei- und Dreizylinder, als eine Ducati 1098 mit Seriensport-Champ Rainer Kopp an den Stummeln das Sprintrennens anführte. Das Favoritenduo Röhlig/Schwickerath

hatte sich in der Aufwärmrunde mit einem Sturz verabschiedet. Der Berzerk fuhr schneidig, demonstrierte dem Publikum einen sauberen und zügigen Stil, war aber trotzdem zu dieser Zeit schon jämmerlich dahergebrannt worden.

Das Unglück fürs Feld zeigte sich in Form eines „Schorsch-Meier-Gespensches“ alias BMW R 1200 S, die sich vom letzten Startplatz aus so durchs Feld boxte, dass gestandene Männer den Tränen nahe waren: Der zum Rennsport zurückgekehrte Ex-Superbike-WM-Fahrer Markus Barth bremste die weiß-blaue Gummikuh vehement in Runde 3 vor der Sachskurve publikumsfreundlich an einem fortan traumati-



Siegt die Leistung, oder hat die Rennkuh ihre Duelle doch eher auf der Bremse gewonnen?

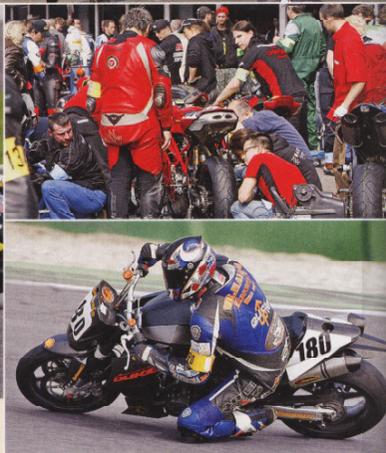


Schnellste Runde? Nachrangig. Im Vordergrund stand der Spaß am gepflegten Rauchen.





Wie Perlen in einer Schatztruhe, so bunt zeigte sich das Starterfeld.



BESONDERS DIE AN FAHRERN UND MOTORRÄDERN BUNT GEMIXTE KLASSE 4 ZEIGTE REICHLICH SPEKTAKEL.

sierten Rainer Kopp vorbei und zog von dannen. Ein besseres Beispiel der klassischen Aktiv-Passiv-Gegenüberstellung hatte höchstens Casey Stoner beim Katar-GP geliefert, als er Herrn Rossi auf der Geraden wie einen Schulbus aussehen ließ. Barths Teampartner, der 250er-Grand-Prix-erfahrene Jürgen Fuchs, vollendete nach der Fahrzeugübergabe zur Rennmitte mit weiter hohem Tempo ohne Fehl und Tadel.

Für eine solch derbe Art der Herbbrennerei muss mindestens die Feuerwehr, besser noch die Werks-Feuerwehr vor Ort sein: Offiziell war die Barth/Fuchs-Nummer ein Auftritt des Teams Motobike, inoffiziell ein Einsatz der mächtigen AG aus München. Nach der Dilettantenschmach

des Vorjahres inklusive einer kleinen Betrügerei in Form eines Motorradtauschs verlangte BMW nun mit einem gut gefüllten Maßkrug in der Hand Satisfaktion. Zur vollkommenen Dämpfung der anderen Fahrer fehlte nur noch ein Klapphelm.

Bot die an Fahrern und Motorrädern bunt gemixte Klasse 4 noch reichlich Spektakel, zeigten sich die Klassen 600er und 750er beim gemeinsamen Sprintrennen – die Fahrer mögen es verzeihen – eher eintönig und zementierten den Ruf als Teilnehmerveranstaltung. Wer nicht genau hinsah, verlor nach wenigen Runden den Überblick, wer gerade vorne lag, weil sich die beiden Klassen über die gesamte Strecke lässig durchmischten. Zur Unter-

haltung hätte sicherlich Rico Penzkofer mit der kleinen Dreizylinder-Triumph beigetragen, aber mechanisch wollte die Daytona 675 in der Dauerprüfung nicht so, wie ihre Treiber sich das vorgestellt hatten.

Bei den Tausendern rumpelte Peter Preussler auf dem Weg zur Spitze in der Opekurve ordentlich durchs Kiesbett, und letztlich entschieden die Überholvorgänge während der Überrundungen. Am Ende überquerte das Team Remus/Kircher vor den Gebrüdern Schiller die Ziellinie.

Die traurigste Nachricht der Veranstaltung: Als während der Mittagszeit die Dauerprüfung nur augenscheinlich ruhig vor sich hin lief, verlangten plötzlich rote Flaggen das abrupte Ende der Fahrt. Holger



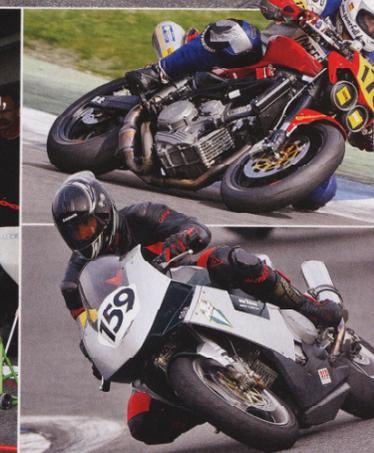
BERZERK
Berzerk (oben) ging auf Nummer sicher und trug Rücken- sowie Bauchprotector.



Gewiefte Fahrer wie Uli Bonsels (135) wissen: Ein Aprilmorgen in Hockenheim kann saukalt sein.



TNT: beim Feinkontakt den Bremshebel verloren, aber schlurzfrei in die Box gekommen.



Turni, ein 43-jähriger Rennfahrer aus Hamburg, unterwegs mit einer Buell, war ohne Fremdeinwirkung eingangs der Parabolika tödlich verunglückt. Das Wie und Warum wird wahrscheinlich für immer ungeklärt bleiben. Einen technischen Defekt schließt die ermittelnde Kriminalpolizei zum jetzigen Zeitpunkt aus.

Dürtig zeigte sich das Krisenmanagement des Veranstalters ADAC Hessen-Thüringen: Abbruch und Annullierung der Dauerprüfung, vorgezogener Start der Sprints. Offizielle Verlautbarungen blieben aus, was viel zu vielen Spekulationen im Fahrerlager und in der Boxengasse Vorschub leistete. Ein schöner Frühlingstag hat **PS** unschöne Spuren hinterlassen.

ERGEBNISSE

KLASSE 1

Viertakter, 4 Zylinder, 750 bis 1200 cm³

1. Thilo Remus/Bernd Kirchner, Suzuki GSX-R 1000;
2. Leonhard Schiller/Alex Schiller, Suzuki GSX-R 1000;
3. Axel Reimann/Ray Buchmann, Kawasaki ZX-10R;
4. G. Anker/P. Kratt, Honda CBR 1000 RR; 5. H. Dähne/J. Müller, Suzuki GSX-R 1000

KLASSE 2

Viertakter, 4 Zylinder, 600 bis 750 cm³

1. Dirk Schnieders/Meik Minnerop, Suzuki GSX-R 750;
2. Andreas Nittel/Klaus Hämmelmann, Suzuki GSX-R 750;
3. Willi Petry/Georg Spindler, Suzuki GSX-R 750; 4. T. Häfele/H. Ellmauer, Suzuki GSX-R 750; 5. T. Pfisterer/K. Herzog, Suzuki GSX-R 750

KLASSE 3

Viertakter, 4 Zylinder, 450 bis 600 cm³; 3 Zylinder, 450 bis 675 cm³

1. Marc Bornhäuser/Michael Wiebusch, Yamaha R6; 2. Aaron Lang/Rainer Bachen, Honda CBR 600 RR; 3. Miriam Wieber/Joachim Scholz, Kawasaki ZX-6RR; 4. S. Schulz/M. Götz, Yamaha R6; 5. R. Simon/K. Wahr, Yamaha R6

KLASSE 4

Viertakter, bis 3 Zyl., kein Hubraumlimit

1. Markus Barth/Jürgen Fuchs, BMW R 1200 S; 2. Rainer Kopp/Harry Gres, Ducati 1098; 3. Andreas Bildl/Matthias Neukirch, Aprilia RSV 1000 R; 4. M. Kehrman/F. Willem, Honda SP2; 5. A. „Berzerk“ Werth/O. Schmidt, KTM Super Duke