



FLATTRACK: EINE NEUE DIMENSION

FLATTRACK HEISST FLACHE BAHN UND DAS IST GENAU DIE DEFINITION FÜR BAHNSPORT, NUR DASS HIER ANDERE MOTORRÄDER VERWENDET WERDEN. ANALOG ZUR AMERIKANISCHEN DIRTRACKSZENE WERDEN SEIT 2007 ECHE FLATTRACKRENNEN IN EUROPA DURCHFÜHRT UND DIE FIRMA MEFO SPORT BRINGT DEN FLATTRACK CUP 2008 AUF DEUTSCHEN DRIFTOVALEN RICHTIG IN FAHRT.

2001 wurde in Deutschland das erste Shorttrackrennen durchgeführt: In Landshut traten 45 Fahrer aus allen Motorradisziplinen (Cross, Enduro, Supermoto, Straßenrennsport, Eisspeedway) an, bauten die Vorderradbremse aus, zogen profillose Reifen auf und los ging die wilde Driftjagd um das Oval der Aschenbahn.

Das Ganze hieß damals Shorttrack und hatte noch wenig Ähnlichkeit mit dem US-Dirtrack oder Flattrack. Als im letzten Jahr die Schweizer Flattrack-Piloten Jan-Willem Jansen und Tom van Nes (www.Dutch-Brothers.com) die Organisation

der Rennserie in Deutschland übernehmen und Mefo Sport mit Geschäftsinhaber Joachim Liebl den internationalen Mefo Flattrack Cup ins Leben rief, ging alles ganz schnell: Mehr und mehr Fahrer mit Einzylindermotoren von KTM oder Rotax, aber bereits in amerikanische Dirtrack-Fahrwerke von Harley Davidson verpackt, sprangen auf den driftenden Zug auf und gaben dem deutschen Flattrack den „American Style“.



Die Flattrackrennen finden auf Sand-, Gras- und Speedwaybahnen inzwischen in Deutschland, Holland und Tschechien statt und im Unterschied zu Speedway- und Langbahnrennen gehen bis zu zwölf Fahrer aus zwei oder drei Startreihen gleichzeitig auf die Reise über sechs bis zu acht Runden (d.h. bis zu acht Kilometer Renndistanz).

Dabei waren in der Vergangenheit schon die Weltmeister Robert Barth und Gerd Riss zu Gast auftritten und in 2007, in der ersten offiziellen Saison des Mefo Sport Flattrack Cups zeigten Dennis Wienke (in Norden) und Michael Diener (in Lübbenau) auf den ungewohnten Motorrädern beachtliche Leistungen.

Während die meisten Profis zwei Motorräder haben, die je nach Bahn eingesetzt werden, können Neu- und Quereinsteiger aus der Offroadszene mit ihren fast unverändert serienmäßigen Maschinen sofort an einem Flattracktraining oder auch -Rennen teilnehmen. Gaststarter sind immer und überall willkommen. Einzige notwendige Änderungen an einer Motocross-, Supermoto- oder Enduromaschine: Die Vorderradbremse oder einfach der Bremshebel müssen ausgebaut werden. Reifen mit maximal sechs Millimeter Profiltiefe (17"-Supermoto oder 19"-Räder) sind erlaubt. Ideal ist der 19" Maxxis DTR 1 Flattrackreifen, der einzig in Europa verfügbare Reifen. Die Maschine ist mit einem Zündunterbrecher-schalter zu versehen – schon geht's los.

Durch diese rigorose Reifenreglementierung, die seit 2006 gilt, werden zwei Dinge garantiert: Beim Flattrack kann richtig gedriftet werden, Motocrossfahrer mit Motocrossreifen werden nicht geduldet, und zweitens leiden die Bahnen nicht unter den vielen Flattrackmaschinen, da die Reifen nur minimalen Grip erzeugen.

Theoretisch kann jedes Motorrad bis maximal Zweizylinder verwendet werden. Federbeine aus dem Straßensortiment sind von Vorteil und Verkleidungen sind nicht erlaubt. Fahrer mit DMSB-Lizenz, mit ausländischen Lizenzen und mit Veranstaltungslizenz („Tageslizenz“) können mitdriften.

In 2008 sind mindestens sechs Rennen um den Mefo Sport Flattrack Cup geplant. Dazu kommt als absolutes Saison-Highlight eine Weltpremiere am 29. Juni auf der Highspeed-Sandbahn in Mühldorf am Inn: Mefo Sport präsentiert zum ersten Mal in Europa das Flattrack der Nationen, bei dem Nationalmannschaften aus mindestens acht Ländern in den Disziplinen Flattrack und Quad antreten – eine erste inoffizielle Mannschafts-Weltmeisterschaft im Flattrack- und Quadsport!

Schon in der vierten Saison findet 2008 der Mefo Sport Shorttrack-Quadcup statt: das Pendant zum Mefo Sport Flattrack Cup auf vier Rädern. Dieses Jahr sind hier sogar neun Rennläufe in Deutschland, Österreich (St. Johann) und Tschechien (Marienbad) geplant. Hier gilt analog zum Flattrack: Im Prinzip kann jeder Quad-Treiber bei jedem Rennen mitdriften. Bei den drei hessischen Grasbahnklassikern (siehe Termine) gibt es neben den beiden Cupklassen 450 ccm und Open sogar noch Jedermannsklassen, in denen Fahrer und Fahrerinnen ohne Lizenz sich mit ihren serienmäßigen Quads einmal im Oval messen können.

Infos und Anmeldungen zum MEFO Sport Flattrack Cup 2008:

info@dutch-brothers.com, www.flattrack.de
www.dutch-brothers.com,
www.amafattract.com, www.flattrack.com.

Infos und Anmeldungen zum Mefo Sport Shorttrack-Quadcup 2008:

PS-Team, Tel. 06073/88515, Fax 06073/87176,
E-Mail: PS-Team@t-online.de
oder im Internet: www.shorttrack-online.de

Flattrack- und Shorttrack-Quad-Termine 2008

Int. MEFO Sport Flattrack Cup: Termine unter www.Flattrack.de	24.05. Speedwaystadion St. Johann i. Pongau/A
29.06. Flattrack der Nationen, Mühldorf am Inn/D (Solo u. Quads)	12.07. WM-Sandbahn Marianske Lazne/CZE
Int. Mefo Sport Shorttrack-Quadcup	26./27.07. Grasbahn Alsfeld-Angenrod/D*
29./30.03. Training Lübbenau	03.08. WM-Speedwaystadion Norden/D
12.04. Training Harsewinkel	09./10.08. Grasbahn Melsungen/D*
26.04. Training Hechthausen	30.08. Flutlicht-Grasbahnrennen Bad Hersfeld/D*
08.05. Training Mühldorf	07.09. Grasbahn Berghaupten/D
12.06. Training Mühldorf	20.09. Sandbahn Lübbenau/D
10.07. Training Mühldorf	12.10. Speedwaystadion Olching b. Münche
11.09. Training Mühldorf	

*mit lizenzfreien Jedermannsklassen

Der spektakuläre Mefo-Shorttrack-Quad-Cup tritt oft mit den Flattrackern auf • Foto: T.Schiffner



Die Organisatoren des Mefo-Flattrack-Cups sind die Fahrer: links Tom van Nes, rechts Jan-Willem Jansen • Foto: dutch-brothers.com





• Foto: T. Schiffer

Interview mit Flattrack-Promoter
Joachim Liebl (Mefo Sport GmbH)

FLATTRACK IST KEIN FEIND DES BAHNSPORTS

Bahnsport aktuell: Sie sind Zeit Ihres Lebens im Motorsport und im Motorradreifen- und Zubehör-Groß- und Außenhandel tätig. Wie kam es zu der Idee, den Mefo Sport Flattrack Cup ins Leben zu rufen?

Joachim Liebl: Die Shorttrackfahrer Jan-Willem Jansen und Tom van Nes kamen vor einem Jahr wegen des Themas Shorttrack mit der Bitte um Unterstützung auf mich zu, nachdem es eine Umstrukturierung des damaligen Shorttrack-Cup gegeben hatte. Statt nur einen Sponsorbeitrag abzuliefern, erschien es mir sinnvoller, gemeinsam mit den „Dutch Brothers“ ein Veranstaltungs- und Promotionkonzept zu entwickeln und den Weg zu gehen, den wir mit dem Mefo Sport Flattrack Cup nun schon in der zweiten Saison bestreiten. Sozusagen die erste Amtshandlung war, dass ich den Begriff Shorttrack, der im Solosport mit einem negativen Image versehen war, in Flattrack umbenannt habe. Weiterhin wollte ich Verwechslungen mit dem von uns bereits etablierten Mefo Sport Shorttrack-Quadcup vermeiden.

Zu einem Großteil vertreiben Sie Reifen und Teile für Motorrad-Offroadfahrzeuge. Wäre es da nicht naheliegender gewesen, eine Motocross- oder Enduroserie ins Leben zu rufen?

Wir engagieren uns schon seit Jahrzehnten im Offroadsport. Aber wir haben auch seit Beginn unserer Tätigkeit Verbindungen zum Bahnsport inklusive Eisspeedway. Und seit vier Jahren betreiben wir den Mefo Sport Shorttrack-Quadcup. Wir sehen im Flattrack die Möglichkeit, zusätzliches Potenzial – was Zuschauer und was Fahrer betrifft – an den Bahnsport heranzuführen. Flattrack bietet die Möglichkeit, örtliche Motorradhändler und passionierte Offroadfahrer auf die Sand- und die Speedwaybahn zu holen. Neue Fahrer aus der gesamten Motorradszene inklusive Mitglieder der Harley-Szene, die sich im Bahnsport der heutigen Tage mit den Offroad-

Motorrädern nicht engagieren und nicht ausleben können, sind hier direkt angesprochen.

„Flattrack ist nicht der Feind des klassischen Bahnsports, sondern ein positiver Zugewinn“

Flattrack wird auf Sand-, Gras- und Speedwaybahnen gefahren. Aber Bahnrennen gibt es in Deutschland genug. Warum jetzt noch Flattrack?

Der Riesen-Bonus von Flattrack ist in meinen Augen die Popularität dieser aus Amerika kommenden Sportart durch einen interessanteren Modus, als die Bahnrennen ihn haben: zwei bis drei Startreihen, zwölf statt vier oder sechs Fahrer auf der Bahn, nicht nur vier, sondern sechs, acht, zehn Runden, seriennahe Offroadmotorrader statt Jawa oder GM, verschiedene Disziplinen wie Shorttrack oder TT-Rennen. Die Veranstalter können ihr Infield öffnen und schon wird aus Flattrack eine Mischung aus Bahnsport und Supermoto. Es gibt die verschiedensten Möglichkeiten, die ausgeschöpft werden können.

Gibt es noch andere Argumente, die für die Durchführung eines Flattrackrennens sprechen?

Sicher, viele. Der Veranstalter hat hier viel breitere Vermarktungschancen als im klassischen Bahnsport. Er kann wegen des Bezuges zu den seriennahen Maschinen mit der Motorradindustrie und den regionalen Motorradhändlern kooperieren. Über den Motorradfachhandel kommt er an neue Zuschauer ran. Man kann dem Trend folgen, aus einem Motorradrennen ein Event mit Show, Musik und vielem Drumherum zu machen. Damit kann man einen größeren Zuschauerkreis als beim bisherigen Bahnsport ansprechen – und vor allem auch jüngere Zuschauer.

Und last but not least lässt sich ein Flattrackrennen ideal mit Quaddläufen unseres Mefo Sport Shorttrack-Quadcups kombinieren. Im

klassischen Bahnsport haben wir Solo- und Seitenwagenrennen, beim Flattrack amerikanische Harleys und spektakuläre Quads. Und Flattrack kommt aus den USA – alles, was von dort kommt, ist bekanntlich „hip“.

Was würden Sie sich von den Veranstaltern der Bahnrennen in Deutschland in Bezug auf Flattrack wünschen?

Dass sie den Organisatoren des Mefo Flattrack Cups gegenüber offener sind für deren Angebot und für das Konzept „Flattrack“. Bei objektiver, unvoreingenommener Betrachtung unseres Konzeptes kann der Bahnveranstalter leicht erkennen, dass er mit einer Flattrackveranstaltung neben seinen klassischen Bahnrennen einen Zugewinn für den Club und für seinen Standort bekommt. Er kann sich bei der Motorradindustrie und vor allem beim Handel wieder ins Gespräch bringen. Er kann völlig neue Zuschauerschichten gewinnen und eigene Clubmitglieder, die sich im Bereich „Offroad“ zu Hause fühlen, stärker in seine Veranstaltungen einbinden. Und es gibt ganz andere Möglichkeiten, aus einem normalen Rennen ein ganzheitliches „Event“ zu machen – Stichwort „Harley-Davidson-Fraktion“, Live-Musik, Showacts zwischen den Läufen usw.

Beim Bahnsport sehen die Zuschauer Rennen mit Hochleistungs-Rennmaschinen, die genau auf diesen Wettbewerb zugeschnitten sind. Warum denn jetzt noch eine weitere Sparte auf Ovalbahnen mit vergleichsweise schweren und schwer beherrschbaren Motorrädern?

Wir können hier Fahrer wieder auf die Bahn zurückholen, die durch die Spezialisierung vor vielen Jahren das Terrain gewechselt haben. Flattrack ist ideal mit amerikanischen Flattrackmaschinen wie Harley Davidson oder CCM zu fahren. Aber es kann auch mit minimalem Umbau-Aufwand mit einer seriennahen Enduro oder Supermotomaschine betrieben werden. Jeder interessierte Offroadpilot kann hier quasi von heute auf morgen mit seinem vorhandenen Maschinenmaterial in eine völlig neue Welt hineinschnuppern. Die Markenvielfalt ist beinahe unbegrenzt. Und im Flattrack kann sich die japanische, die amerikanische und die europäische Motorradindustrie miteinander messen. Das ist weltweit einzigartig!

Was sind ihre Ziele? Wie war die bisherige Resonanz, auch bei Bahnsporveranstaltern, auf Flattrack?

Wir haben einen großen Zuspruch aus Motorsportkreisen und aus der Motorrad-Fachpresse erfahren. Die Reaktionen kamen aus der Harley-Szene, der Straßenrennsportszene, von Fabrikanten wie Ducati, Buell, BMW, Husqvarna, KTM, CCM usw. Alle diese Hersteller und Interessengruppen finden sich hier in einer Sportart, wo sie sich zu einem noch erschwinglichen Preis sportlich messen können. Ohne eine aufgeblähte Logistik wohlgehemmt, wie sie heute schon in anderen Motorsportarten Voraussetzung ist. Auch von den Bahnsporveranstaltern kommt ein gutes Feedback. Besonders erwähnen muss ich hier den MSC Mühldorf, der Shorttrack- und Flattrackveranstalter der ersten Stunde war und dieses Jahr mit der Weltpremiere des „Flattrack der Nationen“ (mit Quads) auf der 1000-Meter-Bahn Zeichen setzen wird.

Das alles bestärkt uns darin, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Schauen Sie, in den USA ist Speedway fast bedeutungslos, dagegen ist Dirttrack und Flattrack ganz groß mit zehntausenden von Zuschauern pro Rennen. Warum sollte in Deutschland der seit Jahrzehnten erfolgreiche, klassische Bahnsport nicht weiterhin erfolgreich bleiben und durch die Ergänzung mit Flattrack, wohlgehemmt auf den gleichen Bahnen, noch erfolgreicher werden?