



FLATTRACK

Das Redaktions-Selbstexperiment

In dieser Ausgabe ging es bei unserem Selbstexperiment auf der Jagd nach anderen Dirtbike-Disziplinen rund, denn die ursprünglichste Form von Dirtbike-Racing wartete auf uns: Flattrack.

✍️ Busty Wolter | 📷 Busty Wolter

Flattrack war mir zum ersten Mal in meinem Leben im Zusammenhang mit Roadracing-Berichten und Kenny Roberts untergekommen. Damals war ich noch ein Junge und etwas erstaunt, warum die Herren Straßenrennfahrer so sehr auf Flattrack als Trainingsmethode für kontrolliertes Driften abfuhr. Da könnten sie ja gleich Motocross fahren, dabei rutscht man auch im Dreck herum. Die hatten wohl Angst vor den Sprüngen... Im Laufe der Jahre nahm ich jedoch auch andere Seiten wahr: die Coolness, die von den dicken Kisten ausgeht, die Geschichte, die hinter dieser Disziplin steht, der Style, der Flattrackfahren anhaftet und die Reinheit, die in diesem Sport liegt.

Vor meinem Ausflug nach Hof im Westerwald, wo ich mich mit einem der Köpfe hinter den Dutch-Brothers, Jan-Willem Jansen, traf, war ich gespannt, was mich erwarten würde. Jan-Willem arbeitet als Konstrukteur im Sauber Formel-1-Rennstall und lebt fürs Flattrackfahren und Motorräder. Er hat einige Jahre lang den Mefo Flattrack Cup in unseren Breitengraden organisiert und ist nach wie vor begeistert dabei, andere Leute vom Flattrack zu begeistern. Mit ein paar Freunden hat er ein Training organisiert und mich dazu eingeladen.

Als ich auf das Gelände fuhr, fingen meine Augen schon zu leuchten an, denn die Atmosphäre zog mich direkt in ihren Bann. Da standen coole, alte und stylische Maschinen rum, drum herum ein Haufen cooler Jungs in coolen Klamotten, die natürlich in Benzingespräche verwickelt waren. Die Typen waren alle, nun ja, Typen halt, echte Individuen, die ihren eigenen Stil ausdrücken. Natürlich gibt es beim Flattrack auch irgendwie eine Richtung, in die der Bekleidungsstil hingeht, doch keine starren Regeln. Auch bei den Maschinen und dem Reglement sollte sich das bestätigen, denn irgendwie gibt es auch dort grobe Richtungen, aber letztendlich ist erlaubt, was Spaß macht.

Im Laufe des Tages kam ich zu dem Schluss: Flattrack ist eine coole Mischung aus Custombiking und Sport. Dabei werden vor allem

auch die Wurzeln und Traditionen des Sports gewahrt. An Bikes und Bekleidung wird die Geschichte zelebriert und es geht eher um ein Lebensgefühl als um reine technische Performance. „Natürlich geht es bei den Profirennern auch um Geld und Sponsorenverträge und die setzen auch moderne Maschinen ein“, erklärt mir Jan-Willem. Doch die meisten Flattracker haben andere Ambitionen. Sie wollen sich ein schönes, altes, aber dennoch möglichst vernünftig funktionierendes Bike aufbauen. Und sie wollen mit ihren Klamotten ihre Kreativität und Individualität ausdrücken.

Jan-Willem hat sich eine 500 EXC zum Flattrack-Bike umgebaut, auf dem ich mich dann auch austoben durfte. Bei den modernen Rennen wird mit umgerüsteten Enduros oder Crossern gefahren. Ein großer Unterschied ist aber, dass vorne und hinten mit 19 Zoll Rädern gefahren wird. Es war Zeit, dass ich selbst ein paar Runden um das Sandbahn-Oval drehte!

Schnell fand ich heraus, dass der einzige Gang, den ich benötigte, der vierte war. Auch die Kupplung brauchte ich nur zum Losfahren und Hochschalten. Im Vergleich zum Speedway hat man beim Flattrack immerhin noch eine Hinterbremse, was durchaus ein beruhigendes Wissen ist. Vorsichtig tastete ich mich an das richtige Tempo heran, bei dem ich mich wohl fühlte und trotzdem in den Kurven ins Driften kam. „Wie sehr man driftet, hängt auch stark vom Untergrund ab“, klärte mich Jan-Willem in der Pause auf. „Bei manchen Böden ist es besser, nicht so stark zu driften, bei anderen ist es besser, wenn das Heck etwas mehr ausbricht.“

In der nächsten Session traute ich mich schon etwas mehr und wurde von den Dutch Brothers mit einem ihrer linken Stiefel ausgestattet, damit ich mir den Schleifschuh anziehen konnte. Dieser Metallschuh gab mir gleich noch Mal ein ganzes Stück mehr Kontrolle und Sicherheit. Da die Strecke inzwischen etwas mehr Grip entwickelt hatte, bestand bei meinen MX-Stiefeln die Gefahr, dass die Gummisohle beim Fußabsetzen zu sehr Grip

bekommt und mir das Bein verdreht. Mit dem Schleifschuh konnte ich die Drifts über beide Räder etwas dosieren und kontrollieren. Wie beim MX ist es zwar das Ziel, den Fuß nicht unbedingt abzustützen, es ist aber gut, das tun zu können, wenn das Vorder- oder Hinterrad mal ausbricht – zumal man sich beim Flattrack im vierten Gang befindet, also nicht ganz langsam unterwegs ist!

Wo wir schon beim Thema linkes Bein sind: Im linken Hüftbeuger war ich schon bei meinem ersten zehnminütigen Ausritt kurz vor einem Krampf, da man in den langgezogenen Kurven das Bein schon deutlich länger angehoben halten muss als beim MX oder Enduro in Anliegern. Und es ging ja nur links herum! Je älter der Tag wurde, desto mehr verspürte ich dann auch ein Ziehen im rechten Schultermuskel, weil man die Drifts stark mit einem Ziehen am rechten Lenkerende kontrolliert. Gewöhnungsbedürftig war es auch, dass man sich in den Kurven nicht in einer Linie mit dem Motorrad reinlehnen soll, sondern den Oberkörper eher aufrecht lässt. Beim MX und Enduro wendet man diese Haltung zwar auch an, aber eher nur auf sehr harten Böden oder Wiesen, wo es weder Spurrillen noch Anlieger gibt.

Alles in allem schlug ich mich wohl recht gut, die anderen Jungs klopfen mir auf die Schulter und fragten, ob ich vorher schon Mal Flattrack gefahren bin. Motocross ist also definitiv eine gute Schule fürs Driften im Dirt, meine Einschätzung als kleiner Junge war damit wohl bestätigt. Jan-Willem, der selbst ab und zu MX fährt, verriet mir jedoch: „Beim Flattrackfahren habe ich das Driften sehr gut gelernt und kann somit beim MX Spuren wählen, die sonst keiner fährt, da ich nicht zwingend einen Anlieger oder eine Spurrille benötige, um eine Kurve fahren zu können.“

Nachdem ich mein Fahrkönnen unter Beweis gestellt hatte, ließen mich die Jungs auch mal auf eine alte, mit Rotax Motor bestückte Maschine steigen. Das Feeling auf diesem Bike ging noch mal mehr in Richtung der guten, alten, legendären Zeiten des Dirtbike-Racings. Ich weiß zwar nicht, ob ich damit schneller war, auf jeden Fall fühlte ich mich noch ein ganzes Stück cooler. Wenn ich jetzt statt meiner MX-Klamotten noch eine coole Lederkutte mit alten Patches drauf gehabt hätte...

Mit einem dicken Grinsen im Gesicht fuhr ich am Abend wieder nach Hause. Flattrack ist cool und hat mir sehr gefallen. Gerade der Mix aus Lifestyle, Custombiking und Sport hat mich inspiriert. Nur einen kleinen Drehwurm vom ständigen Linksherum-Fahren hatte ich mitgenommen und freute mich deshalb umso mehr auf die erste Autobahnausfahrt, wo ich mal mit Gas rechts rum fahren konnte.





! DAS BIKE

„Die klassischen Bikes sind im Prinzip Straßenrenner, bei denen man weiter vorne sitzen kann, ausgestattet mit Cross-Lenkern“, erklärt Jan-Willem Jansen. Der Rotax Motor, der im roten Bike verwendet wird, muss mit einem Starter von außen angemacht werden, weil er keinen Kickstarter mehr besitzt. Möchte man ein modernes Flattrack-Bike bauen, dann bedient man sich meist einer MX- oder Enduro-Maschine, deren Fahrwerk jedoch tiefergelegt wird und härter abgestimmt ist.

01 | Reifen Ursprünglich wurden Straßenreifen benutzt. Von Goodyear gab es dann einen Motorrad-Ableger ihrer Dirttrack-Autoreifen, die inzwischen unter dem Label Dunlop vertrieben werden. Aus Europa ist außerdem mit Maxxis und Golden Tyre Konkurrenz auf den Markt gekommen, wodurch sich die Reifen gut weiterentwickeln. Da in der Vergangenheit 19 Zoll die gängige Reifengröße war, ist das bis heute im Flattrack so, vorne und hinten! Der Hinterreifen ist dabei gut einen halben Zoll breiter und besitzt einen halben Zoll mehr Außendurchmesser. Speichenräder sind seltener anzutreffen, da sie mit Schlauch gefahren werden, was sich im Handling bei dem großen Volumen der Reifen negativ bemerkbar macht. Die meisten Fahrer sind also schlauchlos unterwegs.

02 | Fahrwerk Die Fahrwerke ähneln denen von Straßenrennern sehr und sind relativ hart abgestimmt. MX und Endurogabeln werden in der Regel gekürzt, um mehr Gewicht aufs Vorderrad zu bekommen. Meist sind breitere

Gabelbrücken, zum Beispiel vom Supermoto, notwendig, damit die dicken Reifen genügend Platz zwischen den Gabelholmen haben.

03 | Motor Bei den modernen Rennern stecken meist große Viertaktmotoren vom MX oder Enduro drin, die etwas länger übersetzt sind. Die klassischen Bikes haben oft großvolumigere Triebwerke verbaut, die bis zu 100 PS haben und 200 km/h Spitzentempo erzielen können. Ein breites Drehzahlband lässt sich angenehmer fahren. Mit Zweitaktern kann man sehr schnell in die Kurven fahren, sie haben aufgrund ihrer Leistungsentfaltung beim Beschleunigen aber eher die Tendenz auszubrechen. Profis fahren meist mit einer Slipper Clutch.

04 | Bremsen Zu Anfangszeiten wurde ohne Bremse gefahren, die Hinterbremse diente eigentlich eher als Notbremse. Heute ist ihr Einsatz aber üblich und ermöglicht ein schnelleres Fahren und besseres Anstellen der Bikes. Bei TT, Tourist Trophy, Rennen sind Vorderbremsen erlaubt. Dort geht es auch mal rechts herum und die Strecken haben Sprünge.

05 | Balance Beim Flattrack kommt es auf eine ausgewogene Balance zwischen Vorder- und Hinterrad an. Dadurch ergibt sich auch die Sitzposition, die dann letztendlich beeinflusst, was für einen Lenkertyp man fährt, den klassischen gekröpften oder eher einen geraden, wie man ihn vom MX her kennt. Je kürzer der Radstand, desto mehr Grip hat man, aber umso nervöser und bockiger wird das Fahrverhalten.

06 | Kotflügel Früher waren Kotflügel verboten, als diese noch metallisch waren. Auch für die Aerodynamik ist es sinnvoller, ohne vorderen Kotflügel zu fahren. Letztendlich ist es aber jedem freigestellt.

Straßen zugelassene Flattrack-Reifen von Golden Tyre

Golden Tyre bietet euch jetzt die Vorzüge von Flattrack-Rennreifen mit Straßenhomologation an. Mit dem größeren Durchmesser als Supermoto-Räder bieten euch die 19 Zoll Versionen mehr Komfort über Löcher und andere Unebenheiten. Und wenn ihr euren Straßenflitzer mit einem besonderen Eyecatcher ausstatten wollt, dann könnt ihr euch auch einen Satz der Superwheels der Dutch Brothers ordern, die es in mehreren Breiten gibt.

Mehr Infos gibt es unter www.dutch-brothers.com und www.goldentyre.com.



! DRESS TO IMPRESS

In Sachen Bekleidung gibt es keine wirklichen Vorschriften. Wir haben bei unserem Redaktions-Ausflug von MX-Bekleidung über Overalls, Straßenlederkombis bis hin zu Retro-Leder-Zweiteilern alles gesehen. So geht Jan-Willem mit Style an den Start.

01 | Helm Ob man einen MX- oder Straßenhelm aufsetzt, ist persönliche Vorliebe, ich habe beides im Transporter. Der Straßenhelm liegt bei hohem Tempo besser und ist leiser. Beim MX-Helm zieht einen der Luftdruck am Helmschirm bei hohem Tempo schnell mal den Kopf nach oben. Wenn es etwas feucht ist und man viele Tearoffs benötigt, ist der MX-Helm mit Goggle allerdings die bessere Wahl.

02 | Bekleidung Motocross-Bekleidung ist bei Hitze angenehmer und man kann sich besser drin bewegen. Aber wenn man mal bei Highspeed wegschmiert, ist sie schnell durchgeschliffen und die Haut dann direkt mit. Von daher setze ich lieber auf Leder, damit traue ich mich auch mehr ans Limit zu gehen, weil ich mir geschützter vorkomme.

03 | Protection Zum Teil sind bei Rennen Rückenprotektoren vorgeschrieben, ansonsten ist es einem freigestellt. Ein Knieschutz macht ebenfalls Sinn und Straßenhandschuhe sind aus dem gleichen Grund wie Lederbekleidung nicht das verkehrteste.

04 | Stiefel Ganz wichtig ist der Schleifschuh, denn er gibt die Sicherheit, sich abstützen zu können, wenn das Motorrad beginnt wegzurutschen. Was für eine Art Stiefel man fährt, ob Speedway, Straße, Trial oder Motocross, ist oft davon abhängig, ob man einen Schleifschuh drüber gezogen bekommt. In Europa gibt es aus dem Speedway fertige Schleifschuhe, deshalb fahren hier viele Fahrer mit Speedway-Stiefeln. Wichtig ist das Auftragsschweißen, das sogenannte Hardfacing, der Sohle, damit sie nicht sofort wieder durchschleift. Unbehandelter Stahl hält höchstens einen halben Tag! ☹

Facts zum Flattrack

- Gefahren werden kann ohne Altersbegrenzung, das gilt in beide Richtungen. Wie beim MX können schon kleine Kids auf 50 cm³ Automatikmaschinen Flattrack fahren und auch bei älteren Herren erfreut es sich hoher Beliebtheit.
- Man bekommt von der Szene schnell Hilfe zu Fragen, wo man bei sich in der Nähe fahren kann, ein Verein sitzt und mehr. Recherchiert einfach im Internet und ihr werdet schnell fündig werden.
- Für die ersten Versuche benötigt man kein spezielles Flattrack-Bike, eine normale MX-Maschine oder Enduro tut es auch. Optimal ist eine Supermoto mit Regenreifen.
- Meist wird auf Sandbahnen gefahren und linksrum im Oval. Es gibt aber auch Strecken mit drei Kurven und es muss nicht zwingend nur im Kreis gehen. Bei den sogenannten TT Rennen geht es auch rechts herum und über Speedsprünge. Ein fester Lehm Boden ist die beste Basis für eine Flattrack-Strecke.
- Vom 23. bis 26. Oktober findet in Spanien das Dirt Track Festival statt. Ein anderes bekanntes Dirttrack Happening ist das Dirtquake in England, das jeden Sommer stattfindet.

Mehr Infos rund ums Flattrack findet ihr unter www.dutch-brothers.com



Die Videos zu unserer Dirtbiker-Challenge findet ihr übrigens in der Video-Sektion unserer Website www.dirtbikermag.de unter dem Suchbegriff „Dirtbiker-Challenge“. Angucken lohnt sich!