



Flattrack-Fahrer aus der Schweiz: Tom van Nes (l.), Jarno Möri und Jan-Willem Jansen (r.).



Kalt statt dreckig: Jarno Möri beim Flattracktraining auf Eis.

Winterpause auf Eis gelegt

Text: Tobias Kloetzli
Bilder: Kloetzli, zvg

Flattrack ist ein klassischer Schönwettersport. Die Schweizer fanden jedoch selbst im Winter ideale Trainingsbedingungen. Noch dieses Jahr werden sie sich an der Schweizer Flattrack-Premiere mit der Konkurrenz aus Europa messen.

Der aus den USA bekannte Sport Flat track stösst in Europa auf zunehmendes Interesse, ist spektakulär, kann mit einer breiten Palette von Motorrädern betrieben werden und fällt dadurch vergleichsweise günstig aus. In den USA floriert der traditionsreiche Sport ungebremst, in Europa ist er erst am Kommen. Unter der FIM existiert zwar noch keine entsprechende Meisterschaft für die auf möglichst hartem Naturboden ausgetragenen Rennen. In England gibt es jedoch

eine grosse Flattrack-Szene mit einer starken Landesmeisterschaft, und auch die Italiener haben ihre eigene Rennserie.

Flattrack-Premiere in der Schweiz
Schweizer Supermoto- und Speedway-Piloten tobten sich gelegentlich in dem im Jahr 2000 in Deutschland gegründeten Shorttrack-Cup aus. Internationaler MEFO Sport Flattrack-Cup heisst die Serie inzwischen und umfasst Rennen in England, Deutschland, Tschechien,

Österreich und Holland. Am 7./8. August wird auch in der Schweiz in Rohrbachgraben BE im Emmental ein erstes Flattrackrennen ausgetragen. Die «Dutch Brothers Switzerland» mit den Holländern Jan-Willem Jansen, Mike Jansen und Tom van Nes führen seit 2007 den internationalen Cup an.

Driften auf Eis

Jan-Willem Jansen und Tom van Nes wohnen seit jeher in der Schweiz und

haben sich mit dem Flattrack begeistert und unermüdeten Supermoto-Prestige-Piloten Jarno Möri beim Eis-Oval von Flims GR, wo am 5. Februar die Eisspeedway-SM ausgetragen wird, zum Training getroffen. Die Reifen haben sie zu diesem Zweck mit Spikes beziehungsweise scharfen Schrauben versehen. Jansen strahlte nach den ersten Probefahrten überrascht: «Der Grip mit den Spikes ist erstaunlich gut, vergleichbar mit jenem auf Dirttrack-Pis-

ten. Die Koldkutter-Schrauben haften auf dem Eis sogar fast noch besser als die Dirtrack-Reifen auf dem glatten Naturboden.» Ihre Flattrack-Maschinen haben die drei selbst aufgebaut und dafür spezielle, kürzere Flattrack-Rahmen aus den USA verwendet. Kurzer Radstand und tiefer Schwerpunkt versprechen bessere Kontrolle beim Drift. Dasselbe Ziel haben auch die asymmetrisch angebrachten Fussrasten. Links bei der Schwingenachse montiert, rechts – also auf der Kurvenaussenseite – sitzt sie weiter vorne und so niedrig wie erlaubt, also auf der Höhe des Rahmenunterzuges. Federwege braucht es auf den flachen Pisten nur kurze, deshalb verwenden die drei jeweils eine USD-Gabel aus der Yamaha R1. Die Dutch Brothers fahren mit Rotax-Einzyliermotoren, Möri verwendet den einst in der Supermoto-SM eingesetzten aufgebohrten Einzylinder aus dem Yamaha-Crosser.



Spektakulärer Verzögerungsdrift von Jansen.

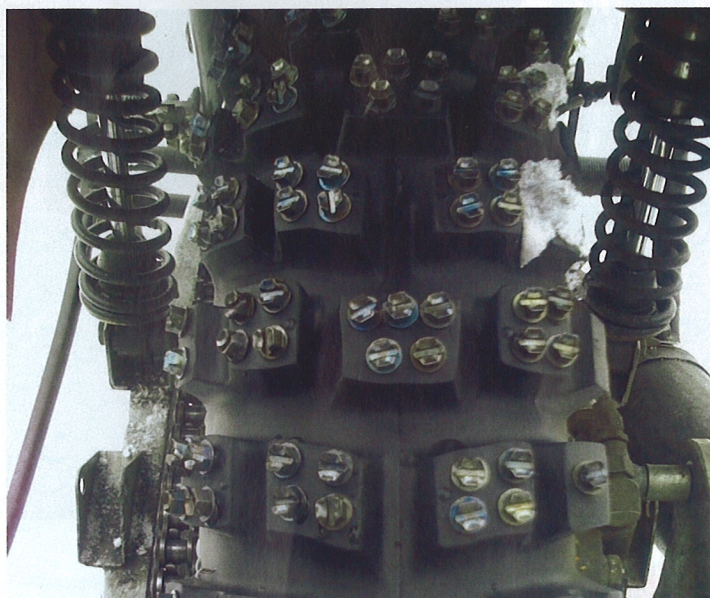
Bremsdrift ohne Bremse

Fasziniert verfolge ich das Eistraining. Tom van Nes hat zwar erklärt, dass es beim Flattrack nicht ums Driften gehe, sondern dass sie im Gegensatz zur Speedway-Fahrtechnik den Grip suchen würden. Dennoch resultieren aus der Suche spektakuläre Drifts – besonders faszinierend jene am Kurveneingang. «Eine Bremse haben wir nur für den Notfall. Wir verzögern, indem wir mit quergestelltem Töff über beide Räder in die Kurve reinrutschen. Damit dies geht, müssen beide Räder gleich gross sein», erklärt der Holländer das Phänomen.

Möri stellt mir seinen Flattrack-Renner für einen kurzen Selbstversuch zur Verfügung, und van Nes gibt mir noch die klassische Kurzinstruktion: «Go fast and turn left», also Vollgas und links abbiegen.

Die erste Verwirrung folgt bereits beim Losfahren, als ich die Füsse auf die Rasten stellen will – eine ungewohnte Position. Irgendwie sitzt man schräg auf dem Töff... Also Vollgas! Die Spikes verkralen sich, und im Wheelie brause ich los. Das Querstellen zum Verzögern ist die nächste Hürde, die erst nach einigen Schreckmomenten, vergeblichen Suchgriffen zum nicht vorhandenen Bremshebel und unfreiwilligen weiten Bremschlaufen bis zum Streckenrand halbwegs gelingt. Der stützende Fuss auf dem rutschigen Untergrund beruhigt dabei ungemein.

Um sich auf dem Töff wohlfühlen und ein anständiges Tempo fahren zu können, würde es noch lange dauern. Umso eindrücklicher ist, was Möri und die beiden Wahlschweizer aufs Eis zaubern. Wie wird das erst, wenn sie sich zudem noch in enge Positionskämpfe verwickeln. Rohrbachgraben am 6./7. August steht jedenfalls bereits gross in meiner Agenda. ■



Mit reichlich Kold Kutter ist der Grip auf Eis sensationell.



Klassischer Flattrack-Töff mit kurzem Radstand und tiefem Schwerpunkt.

FLATTRACK VS. SPEEDWAY



Flattrack, was zu Deutsch nichts anderes als flache Piste heisst, ist eine Sportart, die nach dem Zweiten Weltkrieg in den USA entstanden ist. Ähnlich dem in Europa bekannteren Speedway wird auf ovalen Rundstrecken gefahren – in Ausnahmefällen auch auf TT-Kursen mit Kurven in beide Richtungen.

Speedway-Ovale sind 260 bis 450 m lang. Flattrack – in Europa oft auch Dirtrack genannt – wird jedoch auch auf Bahnen mit bis zu 1600 m Länge gefahren. Als Untergrund ist harter Naturboden vorgeschrieben; von Sandbahnen über Grasbahnen, Aschbahnen bis zur griffigeren, in den USA beliebten Lehmbahn ist alles möglich.

Im Gegensatz zum Speedway, wo in kurzen Rennen à vier Runden jeweils nur vier Fahrer gegeneinander antreten, treten in Flattrack-Rennen grosse Startfelder mit bis zu 24 Fahrern gleichzeitig gegeneinander an. Sie stellen sich in drei Startreihen, die 10 m voneinander entfernt sind, auf. Fallen die Qualifikationsrennen noch verhältnismässig kurz aus, geht das entscheidende Finale über 25 Runden.

Die Speedway-Cracks stellen ihre mit Methanol betriebenen leichten Maschinen bereits am Kurveneingang bei Vollgas quer und gleiten dann gleichmässig im Drift durch die gesamte Kurve. Die Dirtrack-Spezialisten wählen eine weniger runde Linie: Sie verzögern, indem sie ohne Bremse über beide Räder in die Kurven reinrutschen und nach dem Kurvenscheitelpunkt auf möglichst direktem Weg Vollgas Richtung Kurvenausgang beschleunigen. Die Fahrzeugbeherrschung auf der letzten Rille verlangt dabei absolute Präzision, sonst kann die Linie nicht gehalten werden und der Konkurrenz werden Türen zum Überholen geöffnet. Nicht zuletzt deshalb haben viele GP-Grössen aus dem Strassenrennsport wie etwa auch die Weltmeister Nicky Hayden, Eddie Lawson oder Kenny Roberts ihre Karriere mit Flattrack begonnen.

Flattrack-Rennen werden mit 19-Zoll-Rädern gefahren. Nur Dirtrack- oder Strassenreifen mit maximal 6 mm Profiltiefe sind erlaubt. Die Motorräder dürfen über keine Vorderradbremse verfügen, Motoren mit maximal zwei Zylindern sind zugelassen. In den USA setzten die Cracks je nach Strecke leichte Einzylinder oder kraftvollere, schwerere Zweizylinder-Motorräder ein. Die Harley-Davidson XR 750 ist beispielsweise der Flattrack-Klassiker. Da in Europa vorwiegend auf Shorttrack-Ovalen gefahren wird, haben sich hier die Einzylindermotorräder durchgesetzt. Daneben werden in der Regel jedoch auch spezielle Zweizylinder- oder Supermoto-Klassen ausgetragen.

Als Fahrer-Schutzbekleidung werden meist Lederkombis getragen. Aus Sicherheitsgründen und um besser rutschen zu können, tragen viele Piloten auf der Kurveninnenseite einen Schliefschuh über dem Crossoverstiefel.