



EISDRECK

STATT

Ausruhen im Winter war früher. Dem modernen Menschen sind jahreszeitgemäße Pausen fremd, er pflegt das Vollgas als Dauerzustand. Motorsportaktive freut's. Wenn Stein und Bein gefrieren, verbinden Dirt Tracker, Supermoto-Junkies und Crosser auf rutschigen Pisten **SPASS UND TRAINING**

TEXT: GUIDO KUPPER FOTOS: MIO-FOTOGRAFIE.DE, BRETVELD (1)

Mefo Cup-Initiator Jan-Willem Jansen pflegt auf Kevin Tschümperlins Arbeitsgerät, einer MXV V2-Aprilia, seinen spektakulären Fahrstil



Empfehlung vom Teamchef: Supermoto-Rennfahrer Kevin Tschümperlin nutzt das Flimser Eis als Training und Vorbereitung für die nächste Saison

Es ist kalt unterhalb der Ski-Hänge von Flims in der Schweiz. Saukalt. Doch man darf nicht klagen. Die Kälte nämlich, sie ist der Gönner dieses sehenswerten Trainings-Spektakels auf der Eisfläche der Flimser Sportanlage Prau la Selva. Ein Eis, auf dem sich auch die Recken des Eisspeedways bisweilen ein Stelldichein geben und mit ihren fies langen Spikes in Schräglagen um die 180-Grad-Biegungen fräsen, die so weit in die Horizontale führen, dass der Kampf gegen die Schwerkraft schon verloren scheint.

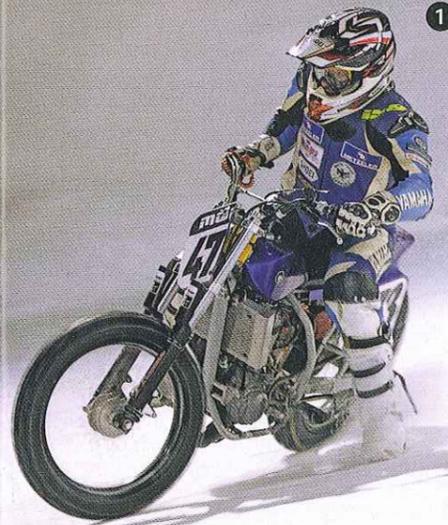
Die Spikes bringen auf dem Eis verblüffend viel Grip. Doch Driften ist auch hier das A und O, um schnell um die Kurve zu kommen



ger ist der Dirt Track. Manche sind aber auch auf eng gewürmten Asphaltbändern zuhause, die mit straßenbereiften Enduros bezwungen werden. Die Flimser Bahnform jedenfalls – Gerade, 180-Grad-Kurve, Gerade, 180-Grad-Kurve – ist typisch für den dreckigen Track, der ja auch Flat Track genannt wird. Jene Bahn aus einem Material, das der Motorsportart ihren Namen gibt: Sand, Lehm, Erde und Staub. Heute aber bleibt die Fahrerwäsche weiß – wie Schnee. Mehr als gefrorenes Wasser findet sich nicht auf dieser Bahn, die irgendwo drunter eigentlich ein gesplitteter Sportplatz ist. Beschneit, plattgefahren und gewässert, wird daraus ein unterkühlter Spielplatz.

Und über diese Eisschicht hat Neuschnee eine hauchzarte Schicht von Kristallen gelegt.

Ich habe mein Leder im Kofferraum, und dort lasse ich es auch. Mir ist erstens kalt, und zweitens habe ich die Hose voll. Als Straßenasphalt-Fahrer macht mir eine spiegelglatte Fläche als Motorradspielwiese irgendwie Angst. Und spielerisch einfach sieht es tatsächlich nicht aus, wie die Burschen dort ihre Bahn ziehen. Aber das tut es, offen gesagt, im Dreck und bei Plusgraden auch nicht. Ohne Driften kommst du da nicht richtig ums Eck. Deshalb heißt es Vorderrad einwerfen, in die Schräge kippen und wieder ans Gas gehen. Und zwar nicht nur ein bisschen. „Wenn du Traktion am Vorderrad brauchst, brauchst du Vortrieb“, sagt Jarno Möri. Vortrieb aber bringt das Hinterrad auf losem Untergrund irgendwann in die Gleitreibung. Wild keilt es aus, zieht Schneestaub speiend wieder in die Spur und schleudert Mann und Maschine mit Verve auf die kurze Gerade. Jarno kommt eigentlich aus der Supermoto-Ecke, war 2006 schon Schweizer Vizemeister in der



1 Jarno Möri auf seinem hübschen Flat Tracker mit Yamaha 450er-Herz

2 Zum selber Spicken: Enduro-Reifen mit eingedrehten KoldKutter-Spikes

3 Bei minus acht Grad freut man sich über die wärmende Startprozedur

4 Beim Trelleborg-Reifenklassiker sind die Spikes einvulkanisiert

5 Ganz nach Gusto: Spikes in unterschiedlichen Längen zur Auswahl

6 Für härtere Beanspruchung: Die grauen „Spax“ sind oberflächenbehandelt



Trelleborg. Wo Städte so heißen, hat man im Winter Nägel in den Reifen ziemlich nötig

Prestige S1-Klasse. Im letzten Jahr hat er beim Internationalen Mefo Sport Flattrack-Cup ein paar Läufe lang mitgemischt, und auch das Speedway-Metier ist ihm durch Gaststarts nicht ganz unvertraut.

Viel Gleitreibung und wilde Drifts also. Das ist auf Dirt auch so, oder? „Mit normalen Pneus hast Du auf dem Dirt Track weniger Grip als mit den Spike-Reifen hier“, sagt Jarno. Kaum zu glauben. Spikes also. Was auf der Straße verboten ist, ist hier essenzielles Mittel zum Zweck. Es geht nicht ohne. Und diese Spikes stecken unter anderem in Trelleborg-Reifen. Der Name verrät, aus welcher Region Europas die Gummis kommen. Aus Schweden. Dort haben sie die Metallstifte ziemlich

nötig. Sie werden in die Profilblöcke hineinvulkanisiert und halten dort deshalb ziemlich bombensicher. Aus den USA kommt die Möglichkeit, herkömmliche Enduro- beziehungsweise Dirttrack-Reifen aufzurüsten. Eine Art Spax-Schrauben namens KoldKutter sind das, die in die Profilblöcke eines Enduroreifens hineingedreht werden. Ihre „bissigen“ Köpfe klammern sich ins Eis.

In Deutschland hat Touratech verwandte Produkte im Angebot. Man kann die mit KoldKutter präparierten Reifen in den USA auch komplett kaufen. Dann ist in den Mantel eine weitere Gummischicht hineinvulkanisiert, um einem Durchstoßen der Karkasse vorzubeugen. Natürlich gibt es die Schrauben in unterschiedlichen Längen – und seit neuestem auch in der Schweiz (www.koldkutter.ch).

Jan-Willem Jansen, die eine Hälfte der Dutch Brothers (www.dutchbrothers.de) und unermüdlicher Initiator und Promotor des Inter-

nationalen Mefo Sport Flattrack-Cups (siehe Informationen auf Seite 103), hat in den 19-Zoll-Reifen seines Rotax-Flattrackers unfassbare 1023 Stück gezählt – pro Reifen. Heute ist er damit das erste Mal auf der Eisbahn – und wirkt fast enttäuscht, als er nach den ersten Runden wieder reinkommt. „Das hat so viel Grip, das macht ja fast keinen Spaß.“ Wer ihn fahren sieht, weiß, dass das eine Lüge ist. Das Hineindrücken des Motorrads in die Kurve fällt mit den Spikes aber schwerer, obwohl die Zahl der Schrauben zu den Profilrändern abnimmt. Man sieht die Schwierigkeiten, die Jan anfangs hat. Er kommt nicht richtig runter in Schräglage und muss dann gezwungenermaßen weitere Runden fahren. Was natürlich auch daran liegt, dass die Reifen mit so hohem Metallanteil auch ein gutes Stück schwerer sind.

Auch Tom van Nes, Jan-Willems langjähriger Freund, zweiter Dutch Brother und ebenfalls alter Flattrack-Cup-Recke, bestätigt das Unspekta-

kuläre der Eisfahrt: „Hat viel Grip, aber es ist trotzdem anders. Das Vorderrad rollt gefühlt gar nicht, es rumpelt übers Eis.“

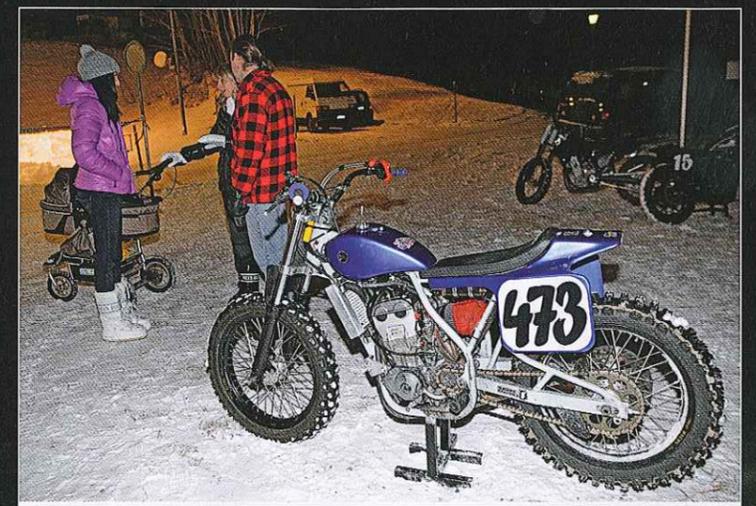
Von Rumpeln kann keine Rede sein, schaut man dem 450er Aprilia-

V-Twin von Kevin Tschümperlin hinterher. Er, 2006 Nummer drei bei den Junioren, 2007 Meister der Moto Cross National 125 und 2009 Supermoto Rookie-Meister der Schweiz, probiert das Eis auf

Anraten seines Teamchefs gerade das erste Mal aus. „Er hat mir das geraten. Es ist eine gute Gelegenheit, im Winter zu trainieren und in Form zu bleiben.“ Und es macht Spaß, spricht sein Gesicht tonlos weiter. ▷



19 und 21 Zoll fürs Eis, 17 Zoll für den Asphalt. Tschümpi und das VTR Race Team setzen auf Aprilia



Motorräder und Kinderwagen: Fahrzeuge, die im Leben eines Mannes oft eine wichtige Rolle spielen, sich aber nur in seltenen Fällen miteinander vereinbaren lassen



Eis ganz ohne Kühlung bietet der Schweizer Winter von alleine. Der Strom geht nur fürs Flutlicht drauf



Motorräder im Dirt Track-Look, ein Look zum Verlieben. Spricht was gegen diesen Look auf der Straße? Mit dem Tankinhalt käme man allemal zur Arbeit

Der Eismeister ist nervös: Auch hier in dieser Idylle gibt es Probleme mit dem Lärm

Gehört dazu. Doch weil der Fahrer keine Spikes oder sonstige Widerhaken und viel Schlupf hat, trennen sich Krad und Fahrer meist problemlos

Training im Winter ist neben dem Spaßfaktor ein starkes Argument für alle hier. Kevin hat Blut geleckt. Im Sommer erst hatte er beim Supermoto einen schweren Crash, drei Wirbel gebrochen. Doch er hat sich in kürzester Zeit wieder hochgekämpft. Die nächste Saison kann kommen. „Es fährt sich nicht so hart auf dem Eis, weicher als auf dem Asphalt. Man kann sich besser an die Grenzen herantasten, und doch

ist es sehr nah an der Supermoto-Fahrtechnik“, sagt Kevin. Er fährt hier seine Supermoto-Kiste, allerdings mit 19 Zoll hinten und dem großen 21-Zoll-Vorderrad. Die eingefleischten Flattrack-Drifter sind mit ihren typischen 19-Zöllern unterwegs. Jan-Willem und Tom van Nes haben heute ihre Rotax-Bikes am Start. Die Masse ihrer Harley-Kisten – Jan-Willem hat eine auf XR-, Tom eine auf XL-Basis – würde in den aus Schnee aufgeschobenen Banden sicher größere Löcher reißen.

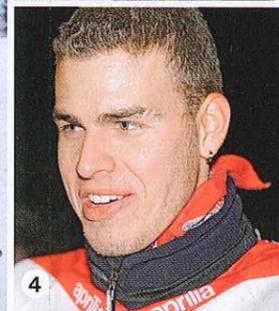
Jarnos Bike hat ein 450er Yamaha-Herz. „Ich hatte den Motor noch übrig und Jan-Willem gefragt, wo ich was für drumherum herkrige.“ Letztlich lieferte das Land der unbe-

grenzten Möglichkeiten die Teile für das Drumherum. Drüben in den USA, wo dieser Sport Heldenstatus hat, haben sich viele Firmen auf die Lieferung der passenden Hardware eingeschossen. Das Resultat ist hübsch geworden. Dieser anmutige Dirt Track-Style hätte doch jede Menge Potenzial für die Straße. Solch einem Krad würde ich im Alltag sogar die Blinker und den Spritzlappen verzeihen. Spikes und den Akkuschauber könnte man dann ja im Rucksack haben.

Um 19 Uhr gehen nach und nach die Flutlichter aus. Das Training ist vorbei – nach Zeitplan. Nochmal gut gegangen. Anfangs nämlich gab es Stress wegen des Motorlärms – wie nahezu überall auf der Welt, wo sich Motorsportler tummeln. Der Campingplatz ist ganz in der Nähe. Und die Speedway-Motorräder mit ihren 500er JAP-Motoren sind wohl leiser. Das warme Auto lockt, auch wenn für all die roten Nasen jetzt Glühwein, Brot und Käse serviert werden. Ich ärgere mich ein bisschen. Mein Leder wird das nächste Mal wieder mit von der Partie sein. □



- 1 Spikes und Futter: Die Koldkutter-Jungs sorgen für Grip und Wärme
- 2 Jan-Willem und sein Sohn Remco, zufrieden nach getaner Arbeit
- 3 Jarno Möri und Dutch Brother Tom van Nes beim Fachsimpeln
- 4 Kevin Tschümperlin, nach heftiger Verletzung wieder einsatzklar
- 5 Jan-Willem und ein strahlender Remco: driften auf dem Parkplatz



INTERNATIONALER MEFO SPORT FLATTRACK CUP

Seit vier Jahren läuft der Flattrack-Cup jetzt und hat sich eigentlich etabliert. Konzept und Reglement sind stabil, die Rennen ein Erfolg. Doch um mitzumischen, muss man kilometertauglich sein. Die Austragungsorte liegen in Deutschland, Italien, Österreich, Holland, Belgien, England und Tschechien. Trainings und Demos finden auch in Frankreich und in der Schweiz statt. Ein Problem, das zu stark schwankenden Teilnehmerzahlen führt. Viele Fahrer machen eine Zeit lang mit, bevor die zeitliche Belas-

tung ihrem Treiben ein Ende setzt. Deshalb konzentriert sich der Mefo Cup 2011 stärker auf Veranstaltungsorte in Deutschland und hofft, dass er damit für neue Fahrer attraktiver wird. Lizenz- und Anmeldegebühren sinken, wenn die Rennen nicht mehr europäooffen ausgeschrieben werden müssen. Und nach wie vor hat man eine Junior-Klasse im Blick.

Die europäische Szene insgesamt ist rührig. In England sind die Flattracker schon seit 2005 richtig in Schwung, die Szene

dort empfiehlt sich auch durch ihre Nachwuchsklassen. In Italien und in Tschechien gibt es neue Cups, und auch in Holland und Norddeutschland versuchen Fans, Veranstaltungen auf die Beine zu stellen.

So gibt es bereits Überlegungen, am Ende der Saison ein mehrtägiges internationales Festival zu organisieren mit Rennen über unterschiedliche Distanzen. Hier könnte die europäische Szene ihre Gesamtmeister ausfahren. Kontakt für Veranstalter und Fahrer: info@dutch-brothers.com.

Die vorläufigen Termine für den Mefo Sport Flattrack Cup 2011:

- 14. Mai, Neustadt (D)
- 5. Juni, Homberg (D)
- 16. Juli, Pelhrimov (CZ)
- 17. Juli, Mariánské Lázně (CZ)
- 23. Juli, Teterow (D)
- 6. August, Rohrbachgraben (CH)
- 7. August, Rohrbachgraben (CH)
- 28. August, Hof-Westerwald (D)
- 17. September, Heidenreichstein (A)
- 18. September, Pfarrkirchen (D)

Aktuelle Infos unter www.flattrack.de



Hard Fights im Dreck der Bahn versprechen auch den Zuschauern jede Menge Unterhaltung