

Zweitakt-Wolken und Viertakt-Donner

Unter dem Titel «Präsentationsfahrten für historische Rennmotorräder» verwandelten kreischende Zweitakter und donnernde Viertakter das Villingen-Schwenninger Industriegebiet in ein pulsierendes Motodrom.

Text und Bilder: Stephan Traber

Die Veranstaltung vom 3. und 4. Oktober erinnerte an die Motorsportrennen, die zwischen 1950 und 1955 im Schwenninger Stadtteil Hammerstatt ausgetragen wurden. Damals rasten Autos und Motorräder auf einem 1,2 km kurzen Rundkurs durch die Stadt. Etwas, was heute wohl nicht nur bei grünen Politikern für blankes Entsetzen sorgen würde. 45 Jahre nach dem letzten Rennen liessen initiativ Motorsport-Fans die Hammerstatt-Rennen als «Präsentationsfahrten» wieder aufleben. Die Stadt Schwenningen hatte sich in diesen Jahren stark verändert. Es war allen klar, dass eine solche Ver-

anstaltung in der Innenstadt keine Chance haben würde. Also machte man sich auf die Suche nach einer Alternative und wurde im Industriegebiet Ost fündig. Mit mehreren Hundert riesigen Strohballen wurde ein 1,6 km langer Kurs, bestehend aus vier Rechtskurven und vier Geraden, eingerichtet. Gefahren wurde auch an der diesjährigen Jubiläumsveranstaltung ohne Zeitmessung.

Motorräder und Seitenwagen unter sich

Bei der letzten Austragung des Revivals vor zwei Jahren waren auch 30 Autos am Start. Darauf wurde dieses Jahr verzichtet. Sicher die richtige Entscheidung, ist doch die Strecke für Autos ungeeignet. Gemäss Ausschreibung waren Rennmaschinen bis Baujahr 1985 und eine Open-Klasse für strassenzugelassene Motorräder ohne Hubraum- oder Baujahrbegrenzung zugelassen.

Um die Felder überschaubar zu halten, wurden die 180 Teilnehmer in zwölf Gruppen aufgeteilt (elf Solo-, eine Gespannklasse). Pro Tag waren zwei Durchgänge angesagt, was die stattliche Anzahl von 48 Läufen ergab! Dabei zeigte sich die langjährige Erfahrung des organisierenden Schwarzwälder Automobilclubs: Im 20-Minuten-Takt wurden die Fahrer auf die Strecke gelassen. Ein perfekt eingespieltes Team schaffte es, den straffen Terminplan ohne nennenswerte Verzögerungen durchzuführen. Bei der Fahrerbesprechung am Samstagmorgen war den Fahrern unmissverständlich klar gemacht worden: Wer rüpelhaft fährt, wird sofort aus dem Verkehr gezogen! Etwas, was sich die Teilnehmer zu Herzen nahmen. Während des ganzen Wochenendes waren nur einige kleine Ausrutscher zu verzeichnen. In der Nacht auf Sonntag setzte kräftiger Regen ein, der erst kurz vor dem Start des



180 Teilnehmer präsentierten den 2500 Zuschauern ihre Rennmaschinen.



Schnelle Amazone: Nina Langenberger aus Salem-Grasbeuren (D) mit der 125er Benelli, Baujahr 1971.



Rund die Hälfte der Seitenwagen kam aus der Schweiz. In Front das Team Eckert aus Weil der Stadt mit ihrem 1000er-BMW-Gespann.



Am Vorstart: Zweizylinder 450er-Honda, Einzylinder-Yamaha SR 500, Dreizylinder-DKW 500.

1. Laufs nachliess. Da für den Nachmittag wieder besseres Wetter angesagt war, liessen manche Fahrer ihre Maschinen bis zum Mittag in der Box.

Tüftler und Schrauber

Oldtimer-Events in der Zweiradszene sind immer ein Stelldichein für Tüftler und Schrauber. Früher war es normal, dass die Rennfahrer zusammen mit Freunden die Maschinen aufbauten, warteten und optimierten. Geschlafen wurde nicht im Hotel, sondern im Zelt, im Renntransporter (Lieferwagen) oder als vornehme Variante im Wohnwagen. Dies ist bis heute so geblieben. In den Pausen zwischen

den Läufen wurde auch beim Hammerstatt-Revival kräftig geschraubt und optimiert. Das Team um Jens Embach (Mannheim, D) wechselte etwa mal schnell den Motor an seiner Honda CB 77. Nicht weil die Defektheze zugeschlagen hatte, sondern weil noch ein weiteres Treibwerk vorhanden war, das es auszuprobieren galt. Nichts mehr zum Testen gab es für Alfred Moosmann (Schramberg-Waldmössingen, D) am Sonntagmorgen. In der zweiten Runde musste er seine 250er-Ducati Corsa mit einem kapitalen Motorschaden ausrollen lassen. Die Demontage von Kopf und Zylinder brachte ein unförmiges Stück Metall zum Vorschein, das ursprünglich mal ein Kolben war – aus die Maus! Bei den Seitenwagen stammte fast die Hälfte der Teilnehmer aus der Schweiz. Wie gewohnt zeigten die Dreirad-Akrobaten eine spektakuläre Show.

Viele Maico und Yamaha TZ am Start

Etwa 80 km nördlich von Villingen-Schwenningen ist das ehemalige Maico-Werk beheimatet. Die dreh-schiebergesteuerten Maschinen mit den gross verrippten Zylindern haben eine riesige Fangemeinde in Süddeutschland, entsprechend viele Maico wa-

ren gemeldet. Beliebte auch die Yamaha TZ 250/350, die während vieler Jahre die Production Racer schlechthin waren. Auch am Start waren mehrere Kreidler Van-Veen-Maschinen. Diese ultrakleinen, leichten und schlanken Töff hatten mehrere WM-Titel in der 50-cm³-«Schnapsglasklasse» geholt. Der Hauptharster der Rennmaschinen am Hammerstatt-Revival stammte aus den 1960er- bis 1980er-Jahren. Interessierte Blicke erntete die DKW 500 von Siegfried Jauch (Lenzkirch, D). Dessen Vater hatte die Maschine in den 60er-Jahren aufgebaut. Basis ist ein 750er-Dreizylinder-Automotor aus einem DKW Junior. Um damit die 500er-Klasse bestreiten zu können, wurden der Hubraum reduziert und in Eigenregie ein Fahrwerk zusammengesweisst. So entstand ein Rennmotorrad, das den Tüftlergeist der damaligen Zeit widerspiegelt.

Ein Feld voller prominenter Rennfahrer

In Feld 9 tummelten sich prominente Rennfahrer: Allen voran «Fast» Freddie Spencer, dreifacher Weltmeister, Mr. Superbike Peter Rubatto, Heinz Rosner, ehemaliger MZ-Werksfahrer, und der unverwundliche Bruno Kneubühler, dreifacher Vize-weltmeister und fünffacher GP-Sieger. Das Hammerstatt-Revival ist auch bei den Eidgenossen sehr beliebt. Die Startliste wies viele Schweizer Teilnehmer auf, und auch unter den Zuschauern war viel Schweizerdeutsch zu hören, lässt sich doch der Ausflug nach Villingen-Schwenningen ideal mit einer Töfftour durch den Schwarzwald verbinden. Gut möglich, dass bei der 11. Austragung noch einige Schweizer mehr an den Start gehen werden.

Weitere Bilder unter: www.motosport.ch



Vertrat die Schweiz beim Hammerstatt-Revival: Bruno Kneubühler auf der Ehrenrunde.

Hatte sichtlich Spass: «Fast Freddie» Spencer auf seiner 750er-Honda.

