

Seitenwagen: wilde Exoten im Rennsport

Wenige Zentimeter über dem Boden - Spiel mit dem Gewicht sorgt für Stabilität des Gefährts / Erfahrungsbericht eines Neulings

Von Katja Abt

Zwischen mich und den Asphalt passt kein Blatt Papier mehr. Unscharf rast Grau an meinem Visier vorbei - Zweifakt, Gummi und Bremsstaub drängen sich in die Lunge. Ich liege auf einem harten Brett knapp 10 Zentimeter über dem Boden und drücke mich unter der Plexigaskuppel - lang gestreckt und windschülfrig. Der Ort des Körperbetonten Schauspiels: Nürburgring, Internationales Oldtimer-Festival, die 10-Turnfläche eines historischen Zirkusgepans. Vor drei Wochen hätte ich niemals geglaubt, bei so einem Wahnsinn jemals mitzumachen. Doch plötzlich der Anruf: Ob ich als Ersatz-Beifahrerin bei einem Gespann-Rennen mitmachen möchte? Überrascht von mir selbst spuckte ich ein eindeutiges »Ja!« aus. Gefragt hat Lothar Singer aus Melstetten auf der Schwäbischen Alb.

Wir sind schwach motorisiert - aber alles was zählt, ist das Dabeisein

Er erledigt Kraftfahrzeugreparaturen aller Art, entwickelt sogar eigene Motoren und richtet historische Rennmaschinen her - ein technisches Genie mit eigener Werkstatt. Und er hat gleich zwei Gespanne zur Verfügung. Selbst lenkt Singer eine gut motorisierte BSA von 1968. BSA steht für Birmingham Small Arms Company - eine britische Traditionsmarke.

Ich soll jedoch in einem russischen Ural-Gespann von 1955 fahren. Im Ural zählt, dabei zu sein. In meiner neuen Disziplin hat mein Heimatlandkreis sogar eine lebende Legende zu bieten: Herbert Burkhardt aus Hechingen ist als Beifahrer 1960 und 1951 Vizeweltmeister im Seitenwagen geworden. Mir ist es egal, ob ich den Namen nicht ehrfürchtig geworden wäre. Mit seinen 58 Kilo Kampfgewicht hat er damals als kleinster Fahrer auf der Strecke gehalten - das ist die Aufgabe des Beifahrers - das Gewicht immer dorthin zu bringen, wo es nötig ist, damit sich das Fahrzeug nicht überschlägt. Ich habe mir von ihm wertvolle Ratschläge geholt, wie ich mich im Seitenwagen bewegen muss.

Freitagmorgen: Das erste Tagesziel gilt es durch die Wolkendecke. Immer wieder drohen Schauer den Formel-1-Kurs unter Wasser zu setzen. Für die ersten zwei Trainingsansätze. Die BSA soll alles geben - und mal wieder ein Piloten und mich geht es darum, sich kennen-zulernen. Als absoluter Neuling muss ich mir erst mal den Bewegungsablauf einprägen und den Mut aufbringen, mich weit hinauszuhebeln. Ich will nicht als Maulheld dastehen - so bin ich still und versuche mein Bestes.

Mein Fahrer Helmut Kleinfelder ist ein alter Hase - wenn auch nur einen Tick älter als ich. Mir fällt nicht mehr ein, was mich mit meinen bald 40 Lenzen zu diesem Wahnsinn getrieben hat - aber immerhin: Ich spüre auch diese unbändige Freude - wenn ich die kurze Pochen in der Schläfe vergesse. Aber Frauen sind selten in diesem Sport, aber in



Auf der Strecke kann es schon mal sein, dass das Visier des Seitenwagenfahrers auf dem Asphalt kratzt. Bettina Singer (links) macht das keine Angst mehr - sie beherrscht das Spiel mit dem Gewicht preisverdächtig gut.

unserer kleinen Gruppe ist gleich eine weitere: Bettina Singer aus Melstetten soll sich noch bei diesem Rennen mit Mut, Herz und Verstand im BSA-Gespann ihres Vaters Lothar nach ganz oben auf das Treppchen turnen. Ein Riesenerfolg. Sie ist erst 17. Samstag ist Renntag. Wir haben zwei Läufe. Einen vormittags und einen am Nachmittag. Es ist ein Gleichmäßigkeitslauf. Trotzdem fährt jeder so schnell er kann. Das morgendliche Rennen nehmen wir noch als Training - ich brauche Übung. Dann wird es ernst.

Auf dem Fahrerlager - wir sind zum Vorstart

begeben. Ich stecke in einer roten Lederkombi - der Rückenprotector fühlt sich ein wenig sperrig an, aber Sicherheit geht vor. Ich schwitze - die Mittagssonne brennt. Zuschauer schlendern durchs Fahrerlager. Wir werden neugierig beäugt. Seitenwagen-Oldtimer mit unterschiedlicher Motorisierung rollen laustark Richtung Rennstrecke. Langsam nehmen wir unsere zugewiesenen Plätze ein und warten still und gespannt. Der Rennleiter gibt uns zu verstehen, die Motoren zu starten - wir schieben an. E-Start oder Startmaschine haben wir nicht. Je größer der Hubraum, desto anstrengender ist

diese Prozedur. Wir werden in zwei Gruppen aufgeteilt - knapp 40 Gespanne würden sich sonst gegenseitig den Weg abschneiden - die Zeiten werden über Transponder gemessen.

Die Luft vibriert - ich denke an Grönemeyers »Sie hört Musik« nur, wenn sie laut ist

Die Startflagge geht - mein Kombi rutscht nach hinten und ich mit ihm. Ich klammere mich vorne an den Griffen fest. Es geht auf die 5148 Meter lange Südschleife. Die Luft vibriert. Ich denke an Grönemeyers »Sie hört Musik« nur, wenn sie laut ist. Helmut sucht die Ideallinie, kann mich nicht sehen. Und hören können wir uns sowieso nicht. Wenn ich einen Fehler mache, spürt er es nur an Fahrverhalten. Also heißt es am Platz zu bleiben.

Die erste Kurve windet sich nach rechts. Helmhut bremst an. Mit dem linken Fuß suche ich Halt an einem Bügel. Ausstanz - unsanft schlage ich mir das Schienbein an. Ich ziehe mich nach vorne rechts und schiebe alles, was ich habe, nach rechts auf die Kurveninnenseite. Ist der Fahrer nicht weit genug drüben, dann hebt sich das dritte Rad - das Gespann könnte sich überschlagen. Helmhut fährt vorsichtig. Der Asphalt zittert an meinem Gewicht. Vorbei - die Schulter reibt kurz über das rauhe Grau. Kaum ein Augenblick, um zu ver-



schnaufen. Ich schiebe mich nach hinten - liege wieder flach. Schoner kommt das Omega - eine lang gezogene Linkskurve. Halt suchen. Hinter dem Sitz sind zwei Griffe angebracht - etwas höher als normalerweise die Tritte für einen Sitz. Ich greife über das Hinterrad und ziehe mich rüber, knalle dabei mit den Rippen auf die Abdeckung. Stehe auf der Verkleidung des dritten Rades. Fühle mich wie beim Trapezfliegen.

Kaum zu glauben, dass unsere Maschine nur gut 85 Sachen fährt. Die Ural könnte wohl noch schneller, nur mit mir nicht. Der Fahrtwind nimmt mir fast den Atem. Schneller Wechsel rechts raus. Niemand den Griff lösen! Ich schlage kurz auf, es mal kratzt ins Visier. Jetzt schnell zurückschleichen.

Noch eine Rechtskurve. Ich keuche. Lehne mich über die Plattform auf die Innenseite. Wir rasen auf das Schumacher-S zu. Ich bringe mich so gut ich kann in Position. Nun eine scharfe Linkskurve. In meiner Augenbraue steht ein Schweißtropfen und droht mir die Sicht zu vernebeln. Sehe ich nicht klar, dann weiß ich nicht, auf welche Seite ich mich schwingen soll. Ich zwinkere das elende Ding irgendwie weg. Wir schießen an der Zuschauertribüne vorbei auf die Schikane zu. Scharf links, dann rechts in hartem Wechsel. Ich stelle mir vor, ich wäre geschmeidig wie eine Katze und lege mich richtig ins Zeug. Optimal ist meine Kür nicht, aber immerhin, wir fahren noch. Sauber vorbeireitet gehen wir in eine weitere Rechtskurve und kurz

darauf passieren wir den Start/Ziel-Bereich. Schluss! Nichts da. Es geht in die nächste Runde. Das Visier ist beschlagen, ich bumezschwangere Luft durchflutet mich. Ich verliere den Überblick über Raum und Zeit, die Anstrengung fixiert mich auf das Hier und Jetzt.

Betty sieht die Zielflagge und steht bei der Siegerehrung auf dem Treppchen

Wir schließen ideal aus einer Kurve heraus. Ein plötzlicher Ruck schüttelt die Maschine, das Hinterrad rutscht. Helmhut fängt die Ural ab, und wir rollen in Grün aus. Oh mein, das kann nur meine Schuld sein. Verwirrung. Das war's. Für uns ist das Rennen vorbei. Kurbelwelle gebrochen. Bisher ist mir nicht in den Sinn gekommen, dass es einen anderen Grund als mich geben könnte, aus dem Rennen zu fliegen. Trotzdem schade.

Wir sehen zu. Betty turnt sich auf der linken Seite des BSA-Gespans zusammen mit Pilot Lothar die vollen rechts Runden über den welligen Kurs und sieht die Zielflagge. Bei der Siegerehrung strahlt sie gegen die untergehende Sonne an - der stolze Vater daneben.

Mit Siegern in der Gruppe und ohne Verletzte - so lässt sich ein technischer Ausfall gut verkraften. Hauptsache dabei gewesen.

Herbert Burkhardt aus Hechingen ist als Beifahrer 1960 und 1961 Vizeweltmeister im Seitenwagen geworden.

