

15. Internationaler Kölner Kurs

NÜRBURGRING - 1. Mai 2005

Ich muss verrückt sein. Es ist Sonntag. Ein ungläubiges Blinzeln in Richtung des Weckers verrät mir, dass es 7:45 Uhr am Morgen ist. Die ersten schmerzfreenen Motorradfahrer treten gerade 6 Meter neben meiner Lagerstätte ihre offenen 4-Takter an,



um mit unglaublichem Getöse den Hahn aufzudrehen.

Warmfahren. Sind die denn völlig bescheuert? Auf der anderen Seite kann ich die Überreste eines Rollertreffens erkennen. Der Grill qualmt noch leicht. Ein lustiger Reigen aus leeren Becks-Flaschen ringelt sich um den Klappstisch.

Ich grinse. Es war spät gestern. Und läge ich nicht auf der Ladefläche meines Vans im Fahrerlager des Nürburg-Rings, ich würde sie alle verfluchen. Tue ich aber nicht. Das leichte Kribbeln im Bauch ist sofort da. Heute geht es wieder auf den Grand-Prix-Kurs. Mit Rollern aus Blech, mit Schaltung und vor Baujahr '78. Hatte ich schon erwähnt? Ich muss verrückt sein.

Es ist der 1. Mai 2005. Der MSC Porz hat zum Kölner Kurs geladen. Beim MSC Porz bedeutet das "Historische Rennmotorräder in Gleichmäßigkeitsfahrten" auf dem Nürburger Formel 1-Kurs. Für alle beteiligten Fahrer bedeutet das Rennspaß pur. Und seit letztem Jahr hat es Stefan Menke geschafft, dass wir Rollerfahrer mitfahren dürfen.

Vielleicht liegt darin auch die Hoffnung, etwas Schwung in die gesamte Veranstaltung zu bringen. Der Kölner Kurs hat Tradition, und viele der Fahrer sind schon lange dabei. Traditionell werden am Samstag um 23:00 Uhr die Lichter ausgemacht.

Am Samstagmorgen hat meine Lambretta "D" zum ersten Mal aus eigener Kraft eine Runde durchs Dorf gedreht. Die richtige Düse werde ich vor Ort abstimmen, der Ring liegt schließlich in der Eifel. Das sind ganz andere Verhältnisse dort. Das war schon so geplant. Außerdem ist der Auspuff jenseits der Toleranzgrenze meiner Nachbarn.

Letztes Jahr habe ich mich darüber amüsiert, dass alle irgend etwas zu schrauben hatten. Ich hatte einfach meine Alltags-Lambretta eingepackt. Ohne Leistungssteigerung



und mit Hauptständer. Als einziges Zeichen die Startnummer am Beinschild und an den Flanken. Das man auch die Streuscheiben an der Beleuchtung abklebt, hat uns Hans Cramer erklärt. Die Hans-Cramer-Show gehört zu den Highlights des Samstagnachmittags. Dort erklärt uns ein alter Hase, auf was wir bei einer "Gleichmäßigkeitsfahrt" achten müssen. Das ist eigentlich der formelle Teil. Aber das muss man erlebt haben, dass lässt sich nicht

beschreiben.

Vor der Hans-Cramer-Show steht der eigentliche Grund für die Anreise am Samstag auf dem Programm: die technische Abnahme. Bei unseren Rollern wird kontrolliert, ob die Bremsen funktionieren. Die Inspektoren sehen sich den Allgemeinzustand der Roller an. Er sollte keine allzu offensichtlichen Lecks haben, und einen Killswitch besitzen. Und ein kundiger Blick entscheidet, ob der Auspuff nach einer Schallmessung verlangt.

Mein Auspuff verlangte nach einer Schallmessung und wurde prompt abgelehnt. Wer meine wenigen Aufwärmrunden durch das Fahrerlager miterleben darf, weiß, warum ich den Originalauspuff sicherheitshalber mit im Gepäck habe. Und da stand ich nun. Ich musste irgendwie den Auspuff austauschen. Das geht natürlich nicht ohne Schweißen. Ich habe schon gesagt, dass ich mich letztes Jahr über diese Schrauber amüsiert habe. Den Vergaser wollte ich auch noch abstimmen ...



Dank der Kollegialität unter Rollerfahrern lief die Kiste vor Ende der technischen Abnahme. Öl verliert sie auch keins mehr. Eine LI S2 konnte mit einer Mutter gedämpft werden. Ich war nicht der einzige, der nachbessern musste. Jetzt konnte ich noch etwas hin und her heizen, und so tun, als ob ich etwas von dem verstehe, was ich da gerade mache.

Langsam war alles getan, was noch getan werden konnte. Es kehrt Ruhe ein. Ruhe ist ein sehr relativer Begriff. Das merkt man besonders dann, wenn ab 19:00 Uhr keine Motoren mehr laufen.

Der gemütliche Teil des Samstags war angebrochen. Mittelpunkt war die Box der Lambretta-Fahrer und die direkt daran grenzende Box der SCK. Es wurde ein sehr netter Abend. Die augenscheinlichsten Folgen habe ich anfangs schon geschildert.



Nun gut, es ist Sonntag morgen, die Sonne scheint. Es verspricht, ein sehr sonniger und warmer Tag zu werden. Habe ich eigentlich dieses Jahr die Sonnencreme eingepackt? Das Training ist um 9:30 Uhr. Soll ich gleich meine Rennpelle anziehen? Wo gibt es Kaffee? Hat mein Sohn noch was vom Nutella übrig gelassen? Eigentlich müsste ich den Vergaser noch abdüsen. Mach ich nach dem Training, dann ist der Motor wenigstens

schön warm ...

Der Start rückt näher. Die Sonne verwandelt das Renndress in eine Sauna. Ich sehe nur noch gut gelaunte Gesichter, die auch allmählich in Hektik verfallen. Nachdem letztes Jahr 52 Roller am Start waren, sind es dieses Jahr 75 Starter. Angemeldet hatten sich noch mehr. Es ist ein unbeschreibliches Bild, wenn sich 75 Blechroller im 2-Takt-Nebel auf die Startposition bewegen. Das Feld ist bunt gemischt. Meist sind es Vespas, aber es haben sich auch ein paar Heinkels und Bellas eingefunden. Und immerhin 14 Lambrettas fast aller Baujahre.

Das Startsignal ertönt und es geht los. Ich bin den Kurs letztes Jahr mit meiner NSU Lambretta gefahren. Mit Weißwandreifen und Hauptständer musste ich die Kurven etwas besinnlich durchfahren. Dieses Jahr gehe ich die ganze Sache etwas beherzter an. Wenigstens in den



Kurven lasse ich leistungsstärkere Roller hinter mir. Da der Ring aber einige ewig lange Geraden hat, habe ich das Vergnügen, viele Roller wenigstens einmal in Aktion zu sehen. Die meisten mehrmals. In etwas klareren Worten heißt das "Überrunden". Aber es gibt einige, die noch langsamer sind als ich. Damit habe ich mich zum letzten Jahr schon mal verbessert. Die Trainingsrunden werden in eine Startaufstellung für das eigentliche Rennen umgerechnet. Auch hier habe ich folglich den ungemeinen Vorteil, dass ich das ganze Spektakel aus sehr guter Position aus der letzten Startreihe beobachten kann.

Die Zeit zwischen Training und Hauptrennen zieht sich wie Kaugummi. Es wird wieder geschraubt, viele Kollegen sitzen aber auch nur in der Sonne und genießen das



Wetter. Ein Teil meines Auspuffs hat sich im Training losgerüttelt. Das Teil wird beim nächsten Formel 1-Rennen für einen spektakulären Reifenplatzer sorgen. Oder wird der Kurs nach jedem Rennwochenende gefegt? Jetzt ist der Roller wieder fast so laut wie mit der Tüte am Samstag. Wenn schon nicht schnell, dann wenigstens laut ... Ein Glück, das ich noch nicht abgedüst hatte, das wäre ja wieder völlig für den Arsch gewesen.

Es ist genug Zeit, sich auch ein paar der Motorradrennen anzuschauen. Besonders haben es mir die Beiwagenrennen angetan. Das ist eine spektakuläre Akrobatik, die da abgeliefert wird. Der Beiwagen an einem Roller muss aber leider abgeschraubt werden. Hans Cramer hielt das für einen Scherz und war sehr erstaunt, als der Kollege tatsächlich mit Beiwagen starten wollte. Auch dieser Umbau wurde gemeistert. Wer Rennen fahren will, muss schrauben können.



Am frühen Nachmittag steigt die Spannung ins Unermessliche. Der Start steht kurz bevor. Ich koche schon seit 20 Minuten im eigenen Sud. So ein Rennleder ist vielleicht sicher, aber von Hitzestau haben die in den 70ern noch nichts gehört. Am Vorstart angekommen bietet sich ein Bild, für das allein es sich gelohnt hat, auf dem harten Wagenboden zu schlafen. Ein Kollege hat es gerade noch rechtzeitig geschafft, den Roller zum Laufen zu bringen. Alle anderen stehen da mit einem Gesichtsausdruck, der eine Mischung aus freudiger Erregung und Anspannung widerspiegelt. Je nach Motivation und Tuningstufe des Motors überwiegt das Eine oder das Andere ...



Es geht los. Gestartet wird in 2 Gruppen. Ich stehe am hinteren Ende der zweiten Gruppe. Die Vorderen brausen los und hinterlassen eine beeindruckende blaue 2-Taktwolke. Da sollen wir jetzt auch durch, denn das Startsignal für die Langsameren ist gefallen. Das Grinsen auf meinem Gesicht wird größer und bleibt so, bis ich die schwarzweiß karierte Flagge

sehe. Durch meine gleichmäßig langsame Geschwindigkeit habe ich einen sehr guten Überblick über das Renngeschehen. Es gibt einige harte Zweikämpfe zu beobachten. Es bleibt durchweg fair, auch wenn sich leider 2 Roller berühren und abfliegen. Das gehört dazu, ist ja nichts passiert, sagt Hans Cramer im Anschluss.



Meine 2 Kontrahenten, die ungefähr mit meinem sagenhaften Topspeed mithalten können, machen schon nach 2 Runden schlapp. Ich drehe also meine Runden und genieße. Ich kann erkennen, dass einige Zuschauer wegen uns da sind. Letztes Jahr waren wir noch als Pausenclovn angesehen. Mittlerweile denke ich, dass die Veranstaltung durch

uns einiges an Attraktivität dazu gewonnen hat. Nach 6 Runden ist der Spass leider schon vorbei. Ich habe eine beste Rundenzeit von 4:51 min. Damit habe ich mich im Vergleich zum letzten Jahr gesteigert. Nun ist nicht nur der olympische Geist befriedigt.

Eine Ergebnisliste des Gleichmäßigkeitsrennens ist auf der Seite des MSC Porz gespeichert. Dort können auch eine ganze Reihe von Fotos bewundert werden. Eine interne Ergebnisliste liegt vor und ist auch irgendwo im Netz verfügbar. Anmeldungen für das Rennen 2006 können dann 1-2 Monate vorher abgeschickt werden. Ich empfehle, dass frühzeitig zu tun, denn die 75 Startplätze werden schnell vergeben sein.

Ich werde wieder dabei sein. Ich bin infiziert. Auch beim Run & Race ist dieses Jahr eine Klasse für Oldiefahrer geplant. Vielleicht klappt es ja auch mit einem Rennen in Hockenheim. Wünschenswert wäre natürlich, wenn die an sich schon schnellere Technik der Lambrettas nun auch mal zahlenmäßig besser vertreten wäre. Wir sehen uns anfang Mai am Nürburgring!!