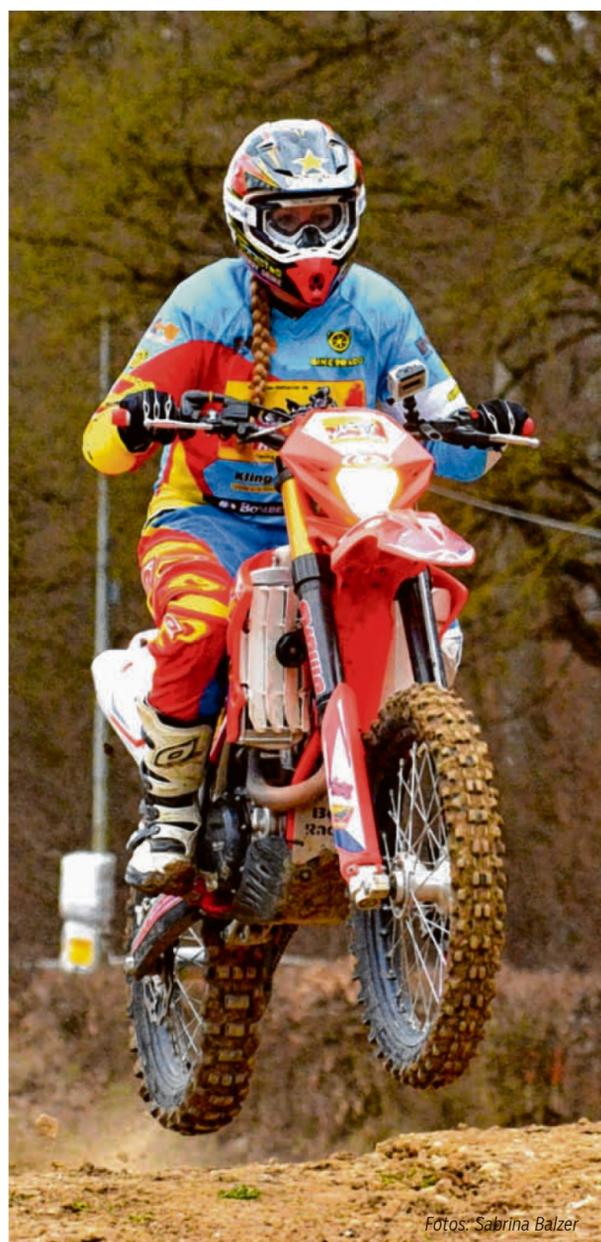


Voll infiziert

Sportarten selbst ausprobiert Am morgigen Sonntag steigt das 44. Schnaitheimer Motocross am Hafnerhäule. HZ-Volontärin Elena Kretschmer durfte die Strecke bereits einweihen.



Fotos: Sabrina Balzer

„Drei...! Ellbogen an Ellbogen. Die Augen starr nach vorne gerichtet. Zwei...! Am Gashebel drehen. Der Motor der Beta RR 390 dröhnt lauter. Der Geruch von verbranntem Benzin wird intensiver. Eins...! Nach vorne lehnen. Konzentrieren... und Start! Die linke Hand von der Kupplung lösen und es geht ab. Aber nicht mit viel Kraft schnurstracks nach vorne, wie die vorherigen zwei Male.“

Nein, stattdessen bäumt sich die Maschine auf. Das 110 Kilogramm schwere Motorrad schleudert durch die Luft. Schnell in den Matsch hechten! Der erste Gedanke, der durch den Kopf schießt. Trotz Schutzbekleidung einer Verletzung entkommen. Dann liegt sie da, die Beta. Mist, der Fuß steckt darunter fest. Egal. Schnell den Not-Aus-Knopf drücken. Der Motor verstummt. Immerhin war die Landung weich – wenn auch dreckig.

Trainer Uwe Theilacker hat kehrt gemacht und beugt sich besorgt von seinem Motorrad herunter. Sein Neffe, die Fotografin und der Vereinsvorsitzende kommen angesprintet. „Ist alles in Ordnung?“ Ein kräftiges Nicken und ein Daumen nach oben. Alles halb so wild. Die Knie zittern trotzdem ein wenig, als es wieder auf die Maschine geht.

„Letzter Start, letzte Runde“, sagt Theilacker mit einem herausfordernden Unterton in der Stimme und einem schelmischen Grinsen im Gesicht an. Herausforderung angenommen! Jetzt bloß keinen Fehler machen. Bei den zwei Starts zuvor lief es doch auch hervorragend. Alles hatte von Anfang an so reibungslos funktioniert. Vielleicht zu reibungslos. Deshalb musste wohl noch etwas passieren.

„Das gehört dazu“, sagt Theilacker beruhigend. Er muss es wissen. Schließlich fährt der 49-Jährige seit über 25 Jahren Enduro,

gibt regelmäßig Lehrgänge. Und dass bei Stürzen mal etwas zu Bruch geht, sei auch keine Seltenheit, ergänzt er, während sein Neffe Luca Elbert das schwarze Plastikteil in der Luft schwenkt, das sich beim Sturz gelöst hat.

Gefühl von Sicherheit

„Weiter?“ Weiter! Diesmal etwas vorsichtiger am Gashebel und mit dem Gewicht schön weit vorne am Tank geht es wieder auf die Strecke. In der ersten Linkskurve schlackern die Beine noch etwas. Doch spätestens als der Matsch wieder gegen den Kotflügel donnert und die Augen sich auf die Hügel fokussieren, ist das Gefühl von Sicherheit zurück. Ein bisschen Erhabenheit ist auch dabei. Schließlich hat MSC-Chef Franz Balle gesagt: „Ihr fahrt die Strecke sozusagen ein. Dieses Jahr ist sonst noch niemand hier gefahren.“

„Ihr fahrt die Strecke ein. Dieses Jahr ist sonst noch niemand hier gefahren.“

Franz Balle
1. Vorsitzender des MSC Schnaitheim

Es geht rauf und wieder runter. Durch dicken, zähen Schlamm und um ziemlich enge Kurven. In den Kurven das Gewicht nach vorne und die Ellenbogen nach oben abspreizen. So hat man mehr Kontrolle. Mit Theilackers Worten im Kopf geht es um die Rechtskurve. Auf der Geraden die „Racing-Position“ einnehmen, damit der Hintern nicht jeder Erschütterung abkriegt.

Also: Füße mittig auf die Fußrasten, die Knie an die Maschine pressen, Oberkörper leicht nach vorne. Es soll nicht auf die Oberschenkel gehen. Leichter gesagt als getan. Der Muskelkater kün-

digt sich jetzt schon an. Nach zwei kleinen Hügeln kommt der große. Der macht besonders viel Spaß, weil man hier springen kann. Auch als Anfänger. Anfangs eher ungewollt, aber mit jeder Runde wird die Freude größer. Mit Schwung nach oben und schon bleibt man einige Sekunden in der Luft. Wie in der Achterbahn. Schwerelos. Unbeschreiblich. Besonders wenn man sich vorher nicht einmal sicher war, ob man die Kuppen überhaupt raufkommt oder doch gleich wieder rückwärts runterrutscht.

Mit jeder Runde werden die Bewegungen sicherer. Die Strecke brennt sich ins Gedächtnis. Hier aufpassen, da sind besonders tiefe Furchen im Boden. Dort ein bisschen mehr Gas, da kann nichts passieren.

Wie ein Traktor auf Drogen

Den Krach des Motors im Ohr – er klingt ein bisschen wie ein Traktor auf Ecstasy –, den Benzin-Geruch in der Nase und den Trainer, der vorausfährt, fest im Blick, zieht Runde um Runde vorüber.

Schon Klasse, eine ganze Motocross-Strecke für sich alleine zu haben. Das wird am Sonntag beim Rennen ganz anders. Da stehen Hunderte von Zuschauern am Rand, die jubeln, grölen und die Fahrer anfeuern. Die wiederum preschen mit wesentlich höherer Geschwindigkeit über die Bahn. Dass der Dreck nur so spritzt. Das muss ein tolles Gefühl sein.

Das kann man vom Tag nach dem Training und auch von dem danach nicht behaupten. Die Muskeln brennen. Am schlimmsten ist es in den Oberschenkeln und am Po. Das mit der Racing-Position braucht noch mehr Übung. Am besten gleich heute. Und morgen. Und jeden Tag. Voll infiziert.

Ein Video gibt es im Internet auf www.hz-online.de/videos sowie eine Bildergalerie unter www.hz-online.de/bilder



„Ein bisschen Erhabenheit ist auch dabei.“



Elena Kretschmer
Motocross-Neuling

Über Stock und Stein

Motocross Kurz erklärt: Woher kommt die Bezeichnung? Und warum haben die Maschinen keine Blinker?

Motocross wird auf geländetauglichen Motorrädern mit langen Federwegen und Stollenreifen gefahren. Da die Wettkämpfe auf abgesperrtem, nichtöffentlichem Gelände stattfinden, brauchen die Fahrzeuge keine Straßenzulassung. Deshalb haben sie in der Regel auch keine Blinker oder Kennzeichenhalter.

Die Fahrer sind mit einer umfangreichen Schutzausrüstung ausgestattet. Sie tragen Helme, Stiefel, Handschuhe, Knie-, Rücken- und Brustprotektoren. Die Bezeichnung „Motocross“ ist eine Kontraktion der beiden Wörter Motorcycle (aus dem Englischen übersetzt Motorrad) und Cross Country (Geländefahrt).

Zeitplan am Sonntag:
ab 8 Uhr: Freies Training Seitenwagen und DM Open
ab 9.35 Uhr: Pflichttraining Seitenwagen und DM Open

13 Uhr: 1. Lauf DM Open
13.55 Uhr: 1. Lauf Seitenwagen
15.10 Uhr: 2. Lauf DM Open
15.55 Uhr: 2. Lauf Seitenwagen

„Stürze gehören zum Motocross dazu.“



Uwe Theilacker
Enduro-Pilot MSC Schnaitheim