Schräg und schnell: Bis zu hundert Sachen fahren die Mutigsten in den Steilkurven

AN DER WAND LANG

Einmal im Jahr kleben sich die Hasardeure unter den Kleinkrad-Piloten an die Steilwand der historischen Fahrradbahn IN BIELEFELD. Wir waren dabei und haben unsere Köpfe mitgedreht

TEXT UND FOTOS: UWE LÜTJOHANN

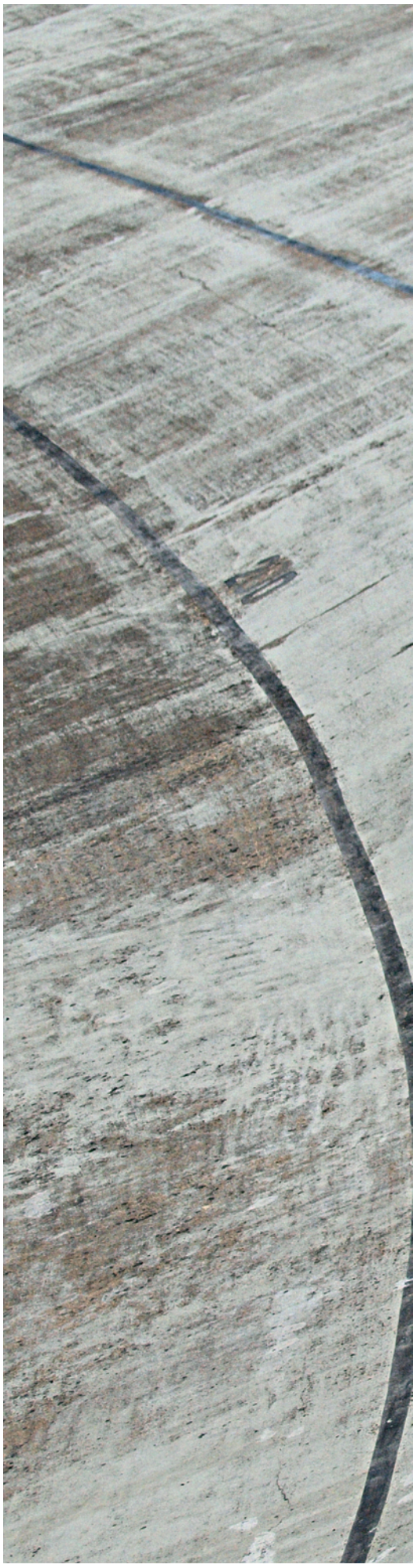
Respektvoll stehe ich im Inneren der Bahn und schaue auf die emporragenden Steilwände. Mein erster Gedanke ist: Und hier willst du fahren? So hoch? Bist du eigentlich noch zu retten? Das Startgeld ist aber bereits bezahlt, und außerdem: Im letzten Jahr ging es doch auch. Also ab zum Start. Nach Freigabe durch den Veranstalter drehe ich am Anfang der Geraden meine 80er Zündapp voll auf. Erster Gang, zweiter Gang, dritter Gang ...oha, die erste Kurve kommt, egal, weiter am Gas bleiben, vierter Gang. Ich versuche, in der Nähe der blauen Linie zu bleiben, welche die Fahrbahnmitte markiert. Die Fliehkräfte drücken mich nach außen, und ein Gefühl der Angst macht sich breit. Egal, weiter Gas auf, und den fünften Gang rein. Die Federn sind am Anschlag. Dann Kurvenausgang, direkt auf die Gerade zu, die Fliehkräfte lassen nach, und ich kann mal kurz einen Blick auf den Tacho werfen: 95 km/h, mehr geht gerade nicht. Dann mit voller Geschwindigkeit in die nächste Kurve, und wieder ist es da, dieses unglaubliche Gefühl der Fliehkräfte, die auf die Zündapp und mich wirken, die Angst vorm Zerreißen und diese absolute Euphorie.

Diese Euphorie wird mit zunehmender Sicherheit immer größer und treibt einen automatisch in die nächste Kurve. Oh Schreck, da fährt einer langsamer als ich auf „meiner“ blauen Linie. Also wohl oder übel weiter nach oben zum Überholen auf etwa sechs bis sieben Meter und hoffen, dass das mal gut geht. Mann, wird die Bahn auf einmal eng! Egal, Vollgas und ab dafür – geschafft. Es ist gut gegangen, die Angst wird immer weniger und die Euphorie immer stärker, jetzt bloß kein Gas mehr wegnehmen.“ So beschreibt Stephan Bieske die ersten seiner insgesamt 171 Runden.

Wie nennt man es, wenn zehn Mopeds gleichzeitig an einer Wand kleben? Richtig, „Steilwandfahren“. Zu dieser Gaudi lud die Interessengemeinschaft „Zündapp-Freunde“ nun schon zum fünften Mal in Folge ein. Das Spektakel am letzten Juli-Wochenende erwies sich als eine gelungene Mischung aus historischer Schnapsglas-Technik und einem ungewöhnlichen, Sportgeschichte atmenden Treffpunkt. Die alte Steher-Radrennbahn in Bielefeld bot genau das richtige Ambiente, um den KS’sen und Floretts mal so richtig die Sporen zu geben.

In das Rondell der traditionsreichen Beton-Radrennbahn gelangt man stilgerecht durch einen ebensolchen Tunnel. Sofort drängen sich in der Phantasie die Bilder vergangener Tage auf. Im Geiste sitzt man auf seinem Rennrad und fährt in ruhiger Anspannung hinter seinem „Steher“ her, einem Motorrad, auf dem der Fahrer aufrecht steht, um dem Rennradfahrer möglichst viel Windschutz zu bieten. Am Ende des Tunnels geht es dann bergan in das Innere der Rennbahn. 15 000 Menschen auf den Rängen springen von ihren Sitzen auf und jubeln den

Stilvoller Auftritt: Im VW Samba zum Tanz mit jung gebliebenen Fuffzigern



Fahrwerkstest mal ganz anders. In der Steilkurve presst die Fliehkraft die Federn bis zum Anschlag

Radrennfahrern zu, denn Steher-Rennen waren in der Nachkriegszeit sehr beliebt, und die erfolgreichen Fahrer wurden wie Helden gefeiert.

Wir befinden uns allerdings nicht mehr in den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, sondern im Jahr 2010. Die einst so stattliche Betonpiste bröckelt an allen Ecken und Kanten, die Zuschauerränge sind verwaist und von Unkraut überwuchert. Keine Radrennfahrer, sondern Mofas, Mopeds und Kleinkrafträder umkreisen das Oval mit seinen beiden acht Meter hohen und bis zu 49 Grad in den Himmel ragenden Steilkurven. Statt begeisterten Massen hört man das Gekreische der kleinen Motörchen. Viele von ihnen sind ob der Würde des Anlasses auf Hochglanz poliert, innen wie außen.

Wie surrende Insekten kreisen die 50er in der großen Suppenschüssel

Je nach fahrerischem Können, Mut und Motorleistung schwirren sie wie surrende Insekten in Bodennähe oder ganz oben am Rand der gigantischen Suppenschüssel.

Für viele Zündapp-, Kreidler- oder Herkules-Bewegte ist das Steilwandtreffen der Zündappfreunde mittlerweile der Höhepunkt des Jahres. Hier kann man Fahrerlebnisse sammeln, die sich einem auf der Straße verschließen, hier kann man den Erfolg der Tuning-Maßnahmen des letzten Jahres ausprobieren, und was das Wichtigste ist: Hier hat man jede Menge Spaß am Fahren und am Philosophieren. Das Steilwandrumgekurve beweist: Fuffziger fahren ist Abenteuer, die Härtesten der Harten kommen mit einem Schnapsglas voll Hubraum und achtzig Kilogramm Motorrad daher. Heute wird die „Große“ in der Garage gelassen und der ewigen Jugend gefrönt.

Thorben Niederfahrenhorst gehört zu den wenigen „Youngstern“ der Szene. Der 17-Jährige war bereits im letzten Jahr dabei und wurde damals auf seinem schnellen Zündapp-ZX 25-Mofa überraschend Dritter beim Zeitfahren, dem Höhepunkt der Veranstaltung. Dieses Jahr möchte er

Julia Höcker zeigt, wie es geht. Die meisten männlichen Teilnehmer sehen von ihr nur das Kennzeichen

71
HERCULES
RX-9
VER
KK 5
PLÖ
LF 6
KTM
WILLIMOTO
80 PL
ADVANCE

mit seinem getunten Kleinstkraftrad Schnellster werden. Dazu müsste seine kleine Mühle eine Endgeschwindigkeit von knapp Hundert schaffen. „Sie ist schneller als letztes Jahr, die Hundert knacke ich locker“, sprüht er vor Optimismus.

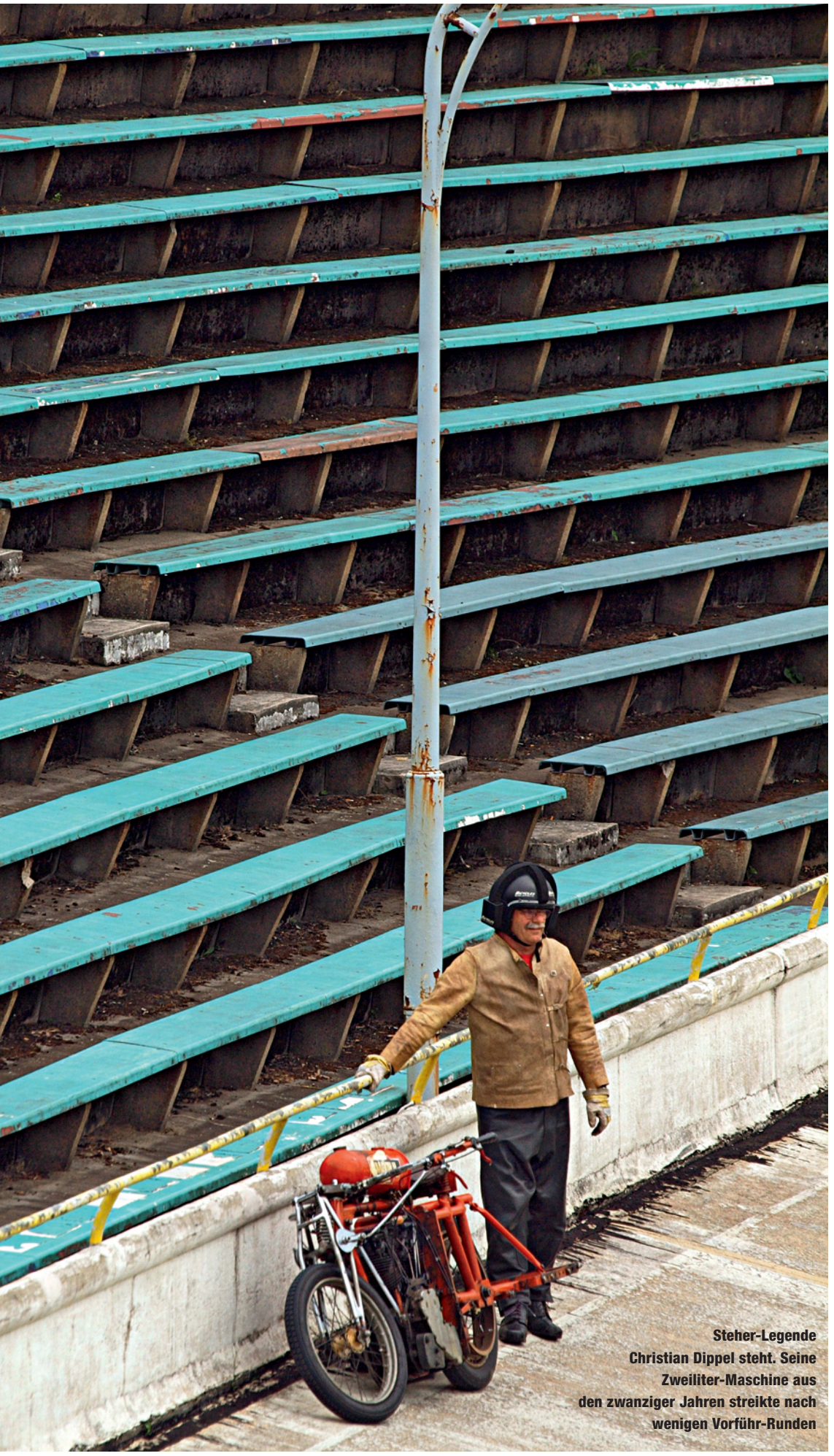
Über Mofas und Kleinkrafträder ist Thorben, wie viele von uns auch, zum Edelschrauben gekommen. Zunächst wurde ein Mofa angeschafft, das war dann natürlich zu langsam. Erste Tuningmaßnahmen machten es schneller, bis die Originalteile den Belastungen nicht mehr standhielten und die Karre auseinander flog. Die dann verbauten Veredelungsteile konnten noch mehr Leistung ab, und so kam die Leistungsspirale in Gang. Wir wissen ja, wie das läuft: Es geht immer noch ein wenig mehr, und die Konkurrenz schläft auch nicht. „Seit letztem Jahr ist ein geänderter und bearbeiteter Zylinder verbaut, ein anderer Auspuff ist drangekommen, die Zündung und die Steuerzeiten wurden verändert, ein 24er-Vergaser ist drauf und vieles andere mehr.“ In der heimischen Garage steht noch ein weiteres Mofa, das für Cross-Rennen umgebaut ist, und eine 125er-Sportmaschine von Aprilia für die Straße. Ungefähr 250 Euro sind innerhalb eines Jahres in das Mofa-Highspeed-Projekt geflossen.

Julia Höcker dagegen fährt lieber, als dass sie schraubt. Sie gehört mit ihrer 80er ebenfalls zu den Schnellsten auf der Betonpiste. Seit ihrem dritten Lebensjahr sitzt sie schon auf motorisierten Zweirädern. Schuld daran ist Vater Walter, der ein kleines Motorradmuseum unterhält. Motorisierte Zweiräder sind bei den Höckers immer ein Familienthema gewesen. „Steilwandfahren macht unheimlich viel Spaß“, schwärmt die 29-Jährige aus Versmold. Ihren Vater hängt sie hier locker ab. „Der ist zu schwer“, sagt sie lachend. Überhaupt liebt sie am meisten Tempo und Beschleunigung beim Motorradfahren – auf der Straße fährt sie eine Honda CBR 600, „mit der bin ich auch flott unterwegs“.

Die jüngeren Teilnehmer sind allerdings in der Minderzahl, Grauschöpfe dominieren das Gesamtbild. Damit die in ihre Jugend zurückgebeamten Altspunde in genau demselben unversehrten Zustand wie bei der Ankunft wieder abreisen können, nur besser gelaunt, gibt es klare Regeln auf der Bahn und vor allem eine Abnahme der Fahrzeuge durch Roland Meier vom TÜV Nord. Neben dem Lenkkopf- und dem Schwingenlager, dem Kettensatz und der Bremsanlage liegt sein Hauptaugenmerk auf den Reifen. Diese dürfen nur in Ausnahmefällen und nach eingehender Begutachtung älter als fünf Jahre sein. „In den Kurven gehen die Fahrwerke durch die Fliehkraft voll auf den Block. Wenn da die Reifen nicht halten, dann gute Nacht“, erklärt Veranstalter Marco Wiebusch die Problematik.

Die Idee zu diesem kreativen und absolut spaßigen Treffen kam Marco Wiebusch anlässlich einer deutschen Meisterschaft der Steher. In der Pause

Not gegen Elend? Weit gefehlt, diese kleinen Dinger gehen fast hundert Sachen



Steher-Legende Christian Dippel steht. Seine Zweiliter-Maschine aus den zwanziger Jahren streikte nach wenigen Vorführ-Runden

drehten ein paar Motorrad-Oldtimer einige Runden auf dem Fahrrad-Oval. Warum sollte das nicht auch mit den Zündapps möglich sein? Nach den üblichen Grabenkriegen mit den Behörden um entsprechende Genehmigungen waren die ersten vier Veranstaltungen derart erfolgreich, dass es immer größer wurde. Siebzig Fahrer sind in diesem Jahr mit ihren Mopeds zugelassen gewesen, mehr geht aus Sicherheitsgründen nicht. Zehn von ihnen dürfen gleichzeitig dem Rausch der Geschwindigkeit frönen.

Doch ob und wie es mit der Veranstaltung weitergehen wird, ist fraglich. Marco Wiebusch steht voll und ganz hinter dem Konzept, aber er haftet der Stadt gegenüber persönlich für alle Schäden, die an Bauten und

Zehn Fahrer dürfen gleichzeitig dem Rausch der Geschwindigkeit frönen

Gelände auftreten können. Da überlegt man es sich schon, wie es weiter geht. „Vielleicht machen wir es nur alle zwei Jahre öffentlich, dann ist der Aufwand nicht so groß“, überlegt Wiebusch bereits laut. Abgesehen von den Schwierigkeiten mit der Stadt, hat sich der Zündapp-Freund über eine Sache besonders geärgert: Das Zeitfahren wurde, wie im letzten Jahr auch, von Stefan Petzold gewonnen – ausgerechnet auf einer Herkules. „Für mich ist Herkules Schrott“, lacht Wiebusch mit einem Augenzwinkern über die Marken-Animosität. „Nächstes Jahr gewinnt mit meiner Zündapp wieder die richtige Marke. Sie war in diesem Jahr leider noch nicht fertig.“

Hoffentlich geht es weiter. Denn das Steilwandtreffen beweist: Die Fünfziger-Szene ist so lebendig wie kaum eine andere Motorrad-Nische, und das auf eine politisch erfrischend unkorrekte Weise. Als ich mit meiner Kamera über das Gelände schnürte, war außer der Freude über mein Interesse die häufigste Reaktion: „Aber bitte das Kennzeichen nicht fotografieren.“ Warum, habe ich bis heute nicht herausfinden können.

Infos zum Steilwandtreffen gibt’s unter www.zuendappfreunde.de. □