

SALZKRANK

Von Imre Paulovits (Text & Fotos) und Horst Rösler (Fotos)

Es gibt einen trostlosen Fleck auf dieser Erde, zu dem es Speedfreaks unweigerlich hinzieht: Die Salzwüste Bonneville. Mit dabei: Das Team Swiss Performance.



Schweizer Power in Bonneville: Fritz Egli schockte die Gespann-Welt mit einem 335-km/h-Run. Sven Traber brachte Big-Twin-Power aufs Salz und Hans Versfeld seiner Bio-King den Speed bei. **Klein, aber fein:** 125er-Weltrekordler John Buddenbaum.

Weiss und eben, so weit das Auge reicht, nur am Horizont Berge. Ein Anblick wie von der Mitte des gefrorenen Zürichsees. Nur dass es 35 Grad heiss ist, und das Weisse nicht Schnee und Eis, sondern Salz. Bonneville ist eine Laune der Natur. Hier war einst ein riesiger, in der Eiszeit durch Regenwasser entstandener See, der Lake Bonneville, der die halbe Fläche der Staaten Utah und Nevada bedeckte. Heute ist von ihm nur noch der Grosse Salzsee nördlich von Salt Lake City übrig und eben diese Salzwüste. Als es nach der Eiszeit weniger regnete, ist das Wasser verdunstet, es blieb das aus der Umgebung herausgewaschene Salz. Seine topfebene Oberfläche bietet nicht nur ein einzigartiges Naturschauspiel, sondern seit über hundert Jahren die Spielwiese für Geschwindigkeitsbesessene. Zu den alljährlichen Rekordwochen, in denen Auto- und Motorradfahrer gemeinsam um Bestmarken führen, hat der rekordver-

sessene Auspuffhersteller Dennis Manning 2004 die BUB Motorcycle Speed Trials ins Leben gerufen. FIM und AMA sind anwesend, so werden alle gefahrenen Rekorde gleich beglaubigt und ratifiziert. Kein Wunder, dass sich von Jahr zu Jahr mehr Rekordjäger einfänden.

Ruedi Steck war 2007 zum ersten Mal dabei, letztes Jahr nahm er Tuner-Legende Fritz Egli mit, nur so, zum Zuschauen. Doch der Schweizer Altmeister der Pferdestärken und der Geschwindigkeit wurde sogleich vom Salzvirus infiziert. Er erinnerte sich an die Rekorde, die Urs Wenger 1986 mit seiner MRD-1 mit 320 Turbo-PS aus einem Kawasaki Z-1000-Motor fuhr, und entschloss sich, 2009 dabei zu sein – selbst zu fahren. Für den passionierten Gespannfahrer Egli sollte der absolute Rekord mit Beiwagen her. Als die beiden dann noch die Bio-King in TÖFF sahen und mitbekamen, dass die FIM ab diesem Jahr alle Klassen auch für Bio-Fuel E85 ausschreibt, war der Plan perfekt. Das Swiss Performance Team sollte geschlossen mit E85 fahren und so neben der Jagd nach Rekorde auch eine Vorbildfunktion für die Industrie wahrnehmen. Und beweisen, dass der umweltfreundliche Treibstoff – E85 ist in der Schweiz ein Abfallprodukt der Holzverarbeitung – der Leistungsfähigkeit der Motoren eher förderlich als hinderlich ist. Dass mit Alkohol Höchstleistungen erzielt werden

können, war dem prominentesten Mitglied der Swiss-Performance-Mannschaft schon lange klar. Sam Wheeler, der mit seinem Streamliner den absoluten Geschwindigkeitsrekord für Motorräder jagt, setzt mit seinem Tuner, dem legendären Mr. Turbo Terry Kizer, schon lange auf Alkohol. Zu dem ehrgeizigen Schweizer Team gehören mittlerweile auch die schnellste Frau der Welt, Leslie Porterfield, sowie Sven Traber, der letztes Jahr mit seinem Svencylce den Rekord für verkleidete Twins bis 3000 ccm setzte. Hans Versfeld schliesslich hatte es dieses Jahr mit der Suzuki Bio-King auf den Rekord der unverkleideten Motorräder bis 1350 ccm abgesehen.

Der professionellste Auftritt

Der Auftritt des Schweizer Teams mit amerikanischer Verstärkung konnte sich sehen lassen. Leslie betreibt mit ihrem Freund einen gut gehenden Motorradhandel, ihr gewaltiger Truck bot dem Team den feudalsten Hintergrund des gesamten Fahrerlagers. Neben klimatisierten Umkleieräumen und Materiallager bot es Satelliten-Internet, eine überdachte Tribüne sowie ein für alle Fälle ausreichendes Stromaggregat. Dazu war vom Reifenmontiergerät bis zur Waschanlage alles vorhanden, was erfahrene Bonneville-Fahrer für erfolgreiche Rekordversuche so brauchen.



Ein bisschen Komfort muss sein: Der gewaltige Truck machte den Schweizern die Rekordjagd ein wenig leichter. Wer nicht selbst fährt, kann trotzdem auffallen. **Selbst ist die Frau:** Leslie beim Entsalzen ihrer Hayabusa, und Eglis Maskottchen.

DAS SWISS PERFORMANCE TEAM



Fritz Egli

Als Fritz Egli nach Tagen der Einkehr in seine Technik gleich 16 Rekorde in der Tasche hatte (Gespanne absolut, Gespanne teilverkleidet, Gespanne E85, Motorräder 1350 ccm aufgeladen E85, alle sowohl auf dem fliegenden Kilometer als auch auf der fliegenden Meile, AMA und FIM), sprudelte es nur so aus ihm heraus: « So ein Rekordversuch hat seelisch vier Phasen: Am Vorstart, beim langen Warten hat man Angst. Wenn man dann an der Linie steht, geht die Angst in Konzentration über. Nachdem die Startflagge gefallen ist, ist es nur noch pures Adrenalin. Und wenn man den Rekord

gebrochen hat, ist es eine unbeschreibliche Euphorie. Hier erlebt man in wenigen Minuten Gefühlswandlungen, die ein normaler Mensch in dieser Intensität in einem Jahr kaum durchmacht.»

Diese Euphorie strahlte auch öfter von den Gesichtern der anderen Teammitglieder. Ruedi Steck schaffte mit seiner Bio-Hayabusa die Rekorde für 1350 ccm Saugmotoren mit E85, war trotzdem nicht ganz zufrieden. «Ich wollte auch die Marke der Motorräder mit Benzin in



Hans Versfeld

dieser Klasse überbieten und hätte noch deutlich schneller fahren können. Doch leider ist mir die Steuerelektronik eingegangen und ich konnte keine Versuche mehr fahren.» Sven Traber schaffte die Rekorde für unverkleidete Töff bis 3000 ccm knapp, Hans Versfeld scheiterte an den Rekorde für unverkleidete mit E85 bis 1350 ccm um ganze 2 km/h. Dafür knallte Leslie Porterfield mit 389 km/h den schnellsten Lauf aller konventionellen Motorräder auf das Salz.



Ruedi Steck

REKORDE DES S.P. TEAMS

	Fliegende(r) Kilometer (km/h)	Meile (km/h)
Fritz Egli (Gespanne)	331,056	331,516
Ruedi Steck (E85 1350 ccm)	312,003	312,052
Sven Traber (3000 ccm unverkleidet)	253,356	252,040
Leslie Porterfield (1350 Turbo)	389,000	389,100

Alle Rekorde vorbehaltenlich der FIM-Prüfung

Dagegen sahen selbst die restlichen professionellen Rekordbrecher fast ärmlich aus. Auch der BUB-Streamliner wurde nur mit einem von einem Semi-Truck gezogenen Sattelaufleger gebracht. Genau wie der aktuelle Rekordhalter, der Ack-Attack, der diesmal nur ausgestellt wurde. Ohnehin besteht der grösste Teil der mittlerweile über 400 Teilnehmer aus enthusiastischen Amateuren, teils mit abenteuerlichem Gerät. Sehr auffällig: Es kommen mehr Oldtimer als aktuelle Maschinen, für die meisten geht es also um die pure Lust am Fahren ohne Geschwindigkeitsbegrenzung und in grenzenloser Freiheit. Unter den Oldtimern dominieren die gleichen legendären Marken, die in der langen Geschichte der Rekordjagden unvergessene Akzente setzten: Indian, Vincent, Norton und Triumph – nicht zu vergessen natürlich die Harleys und Buells,

die mit unvergleichlichem amerikanischem Patriotismus vorgeführt werden.

Die Kraft von Ruhe und Erfahrung

Rekordfahrten sind vor allem eines: Die Prüfung von Geduld und Perfektion. Schon der kleinste Fehler bei der Vorbereitung kann fatale Folgen haben. Dazu müssen sich die Fahrer oft stundenlang in sengender Hitze anstellen, bis sie drankommen – und dann nach Stunden des Wartens in wenigen Minuten die 11 Meilen oder 17,7 Kilometer der internationalen Rekordstrecke ohne den kleinsten Fehler hinter sich bringen.

Geht ja sowieso nur geradeaus? Klar, aber das Salz bietet bei weitem nicht den Grip von Asphalt. Es ist, als müsste man die bis zu 600 PS der Rekordmotoren auf dem losen Untergrund eines Feldweges in Traktion umsetzen. Dazu ist Salz nicht gleich Salz. Bonneville kehrt nämlich immer wieder zu seinem ursprünglichen Zustand zurück: Wenn es regnet, wird er wieder zum See. Nach heftigen Gewittern steht das Wasser schon mal wieder einen halben Meter über der Salzfläche. Dann dauert es manchmal Wochen, gar Monate, bis alles Wasser verdunstet ist. Dieses Jahr sah alles perfekt aus und war es in der Rekordwoche der Autos, das zwei Wochen zuvor stattgefunden hatte, auch. Doch dann regnete es drei Tage lang,

das Salz weichte auf, und selbst als die BUB-Woche begann, war es noch alles andere als richtig trocken. Es war, wie auf Schneematsch zu fahren. So galt höchste Disziplin und Fahrzeugbeherrschung. Fritz Egli kristallisierte sich gleich als Meister von beidem heraus. Der Tuning-Papst, der am 27. Juni seinen 72. Geburtstag feierte, war in seinem Element. Den Tunnelblick auf seine Maschine gerichtet experimentierte er mit verschiedenen Reifenbreiten, Luftdrücken, Dämpferabstimmungen sowie der Verteilung der Bleigewichte. Er war morgens der Erste, der sich noch in der Dunkelheit zum Vorstart aufstellte. Mit der Ruhe der Erfahrung beschleunigte er die 400 Turbo-PS jedes Mal möglichst schlupffrei bis zur Messstrecke. Doch was die Zeitnahmeprotokolle ausspuckten, war die Sensation der Rekordwoche schlechthin: Kein anderer hat bestehende Rekorde in einem Ausmass pulverisiert wie der stille Mann aus Bettwil. Er hat nun auch die Mission Bonneville erfolgreich gemeistert. •



NICHT VERPASSEN!

LEASINGZINSSATZ 0%!

Bis Ende Oktober 2009, wenden Sie sich an einen unserer Triumph Vertragshändler. Profitieren Sie von diesem Leasing Angebot ohne zusätzliche Kosten gegenüber dem Kauf.



GO YOUR OWN WAY

www.triumphmotorcycles.com

TRIUMPH

Speed Triple 1050

Speed Triple: Chf. 17'290.--* oder Chf. 3'000.--*, 1. Anzahlung und 24 Raten von Chf. 595.--

* + Chf. 160.-- Transportpauschale, Exkl. Ablieferungs- Pauschale. 2 Jahre Werksgarantie ohne Km Beschränkung. Eine Leasingvergabe ist verboten, falls sie zur Ueberschuldung der Konsumentin oder des Konsumenten führt.