

Schnell, schneller, am schnellsten



Weltrekordhalter Rocky Robinson folgte der Einladung von Ruedi Steck an die Swiss-Moto.

Text: Tobias Kloetzli
Bilder: Kloetzli, zvg.

Als Rocky Robinson, der schnellste Mann auf zwei Rädern, der Einladung von Ruedi Steck an die Swiss-Moto folgte, wusste er noch nicht, dass es Steck auf seinen Titel abgesehen hat.

Bereits seit 1997 bestreitet Rocky Robinson Speed Trials, eine Jagd auf den Geschwindigkeitsweltrekord. 2006 knackte der Kalifornier mit einem zweimotorigen Streamliner mit über 550 km/h erstmals den Rekord, der zuvor 16 Jahre unangestastet blieb. Damit war die Jagd neu entfacht; zweimal wurde Robinson seither der Titel des schnellsten Mannes auf zwei Rädern wieder entrissen. 2010 war es erneut Robinson, der den offiziellen Rekord fuhr, die Marke über die 600 km/h hievte und sich auf dem Salzsee von Bonneville (USA) mit knapp 606

km/h verewigte. Doch die Jagd geht weiter, und auch der Zürcher Ruedi Steck plant mit seinem Swiss Performance Team einen Angriff auf den Rekord. Im Gegensatz zu Robinson, der mit brachialer Leistung gegen den Luftwiderstand antritt, will sich Steck mit perfekter Aerodynamik die grössten Hindernisse aus dem Weg räumen und ist überzeugt: «Für 700 km/h reichen auch 300 PS!» Wir haben die beiden Speed-Junkies an der Swiss-Moto in Zürich getroffen und liessen uns von ihren Plänen in den Bann ziehen.

Robinson: Trial war zu gefährlich

Rocky Robinson war bereits als begeisterter Teenager in den Rennsport eingestiegen, bestritt Flat-Track-Rennen und wechselte später zum Speedway, wo er 1989 als 28-Jähriger nordkalifornischer Meister wurde. Dann folgte der Wechsel zum Trial, der langsamsten Motorsportart überhaupt. Zum Ausgleich machte sich der damals 36-Jährige 1997 bei Landspeed-Trials in Bonneville (USA) in zigarrenförmigen Streamlinern – dem Schnellsten, was es auf zwei Rädern gibt – auf die Jagd nach dem Ge-

schwindigkeitsrekord. «Irgendwann kam der Punkt, als ich mich zwischen den beiden so gegensätzlichen Disziplinen Trial und den Speed Trials entscheiden musste, denn im Trial-Sport fuhr ich inzwischen auf einem Level, bei dem die Verletzungsgefahr gross wurde. Das Fieber hatte mich bereits gepackt, also konzentrierte ich mich auf die Geschwindigkeitsjagd», erklärt Robinson den Wechsel. Nach jahrelanger Rekordjagd für das BUB-Team hatte er 2005 mit den Speed-Trials bereits abgeschlossen, als

Robinson knackte mit dem Ack Attack als erster Mann die 600-km/h-Marke.



ihn das Ack Attack Team anwarb. Bereits im nächsten Jahr holte Robinson mit 552 km/h erstmals den absoluten Geschwindigkeitsrekord. Seither gibt es mit BUB einen Schlagabtausch, denn sein bisheriges Team entriss ihm den Rekord zweimal. Vergangenen Herbst holte Robinson den Rekord zum dritten Mal und knackte die 600-km/h-Marke. Als einziges Topteam setzt Ack Attack auf einen Streamliner mit zwei Motoren: Zwei turbogeladene Suzuki Hayabusa Vierzylinder sorgen für rund 1000 PS am Hinterrad. Das 6,5 m lange Geschoss wiegt fast 1000 kg, verfügt über einen soliden Gitterrohrrahmen und ist von einer Verkleidung aus Karbon umhüllt.

_Moto Sport Schweiz: Herzliche Gratulation zum Rekord! Was geht bei über 600 km/h im Kopf ab?

_Rocky Robinson: Bevor ich abfahre, habe ich ein Kribbeln überall, doch wenn es losgeht, bin ich absolut auf meinen Job konzentriert. Meine Aufgabe ist es, die Spur zu halten, den Schwung mitzunehmen und so schnell wie möglich zu fahren. Da ist kein Platz für Angst.

Ich bin auch bereits mit über 500 km/h gestürzt, die Maschine überschlug sich zwölfmal, die Motoren wurden aus dem Rahmen gerissen, doch der Sicherheitskäfig blieb intakt und ich unverletzt.

Unsere Maschine ist grösser und sicherer als andere. Passieren kann selbstverständlich immer etwas. Man kann aber auch bei deutlich niedrigerer Geschwindigkeit tödlich verunfallen.

_Wo liegen deine Stärken als Fahrer?

Seit 1997 habe ich viel Erfahrung gesammelt, fühle mich wohl im Streamliner und weisse sofort, wie ich bei Problemen reagieren muss. Die Lenkmanöver müssen unglaublich schnell und präzise erfolgen. Wie schnell du gefahren bist, realisierst du erst, wenn der Bremsfallschirm öffnet, dann schlägt es dich fast aus der Maschine. Die Hitze ist eine weitere körperliche Belastung. Sonst sind die Hochgeschwindigkeitsfahrten in erster Linie eine mentale Herausforderung. Ich komme mit den Anforderungen einfach gut zurecht.

_Kannst du im Streamliner von deiner Offroad-Erfahrung profitieren?

Nein, was ich hier mache, ist absolut anders. In den Flat-Track-Rennen habe ich zwar gelernt, bei hohen Tempi zu sliden, doch mit über 400 km/h ist das nicht mehr vergleichbar.

_Was motiviert dich, immer noch schneller zu fahren?

Wieso ichs tue? Weil ichs tun kann! Von Anfang an war ich vom Virus infi-

ziert. Zudem bin ich in einem der besten Teams. Wir haben schon dreimal den Weltrekord geholt, und ich hoffe, dass ich der Erste sein werde, der die 400-Meilen-Marke (644 km/h) knackt.

_Was zeichnet euer Motorrad aus?

Die meisten Konkurrenten bauen ihre Maschine möglichst leicht und aerodynamisch, unser Motorrad ist grösser, schwerer und stabiler. Was wir bei der Aerodynamik verlieren, machen wir mit zusätzlicher Leistung wett. Wir sind die Einzigen, die zwei Motoren einsetzen.

_Die Abstriche bei der Aerodynamik bringen doch Traktionsprobleme mit sich. Wie löst ihr diese?

Es wird der Punkt kommen, an dem die Aerodynamik der limitierende Faktor ist, doch da sind wir noch nicht angelangt. Wir haben nur gerade 8 Prozent Schlupf am Hinterrad, ein Kontrolllicht im Cockpit zeigt mir an, wenn es mehr ist. Ich hatte auf einzelnen Messabschnitten gar schon 650 km/h erreicht und der Grip war immer noch in Ordnung. Wir haben zwar eine Traktionskontrolle, doch ich fahre schneller, wenn sie abgeschaltet ist.

_Was kostet eine Saison?

Wir fahren nur ein bis zwei Rennen pro Jahr, die Entwicklungskosten sind aber

immens. Ich schätze, das Motorrad kostete rund eine halbe Million, die ganze Infrastruktur wohl nochmals etwa so viel. Ich verdiene etwas Geld übers Sponsoring, in erster Linie ist es aber ein unglaubliches Erlebnis und eine Ehre, dass ich das erleben darf. Daneben arbeite ich als Schriftsteller, Journalist und Toyota-Verkäufer.

_Warum werden die Weltrekorde nur in Bonneville gefahren? In Bolivien beispielsweise gibt es doch auch einen riesigen Salzsee.

Salzseen sind die einzigen Orte mit solch grossen, ebenen Flächen, wie wir sie brauchen. Bolivien hatten wir vor Jahren in Betracht gezogen. Der See liegt auf 4000 m über Meer. Dank der dünnen Luft ist der Luftwiderstand geringer. Den nötigen Sauerstoff könnten wir mit dem Lader dennoch in den Motor schaufeln. Die geringe politische Stabilität im Land hielt uns schliesslich vom Bolivien-Projekt ab.

_Was werdet ihr für die Speed-Trials 2011 in Bonneville ändern?

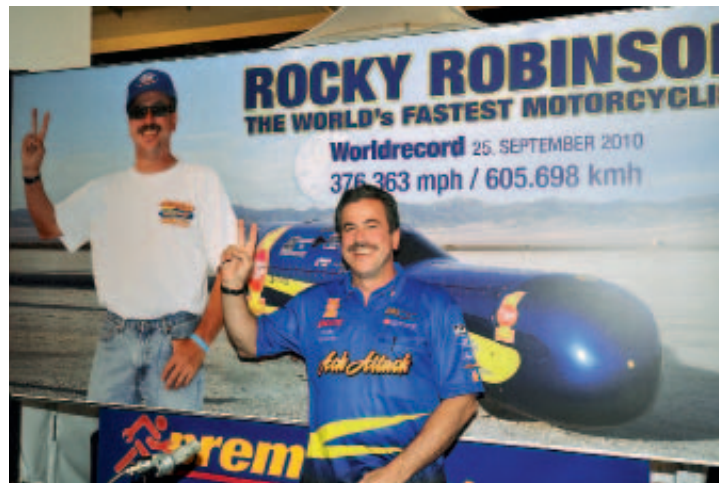
Das Ziel ist wieder, die 400 mph zu knacken. Für eine höhere Leistungsausbeute werden wir mit einem Ram-Air-System den Ladeluftdruck nochmals um etwa 0,7 bar erhöhen und mit einer Ladeluftkühlung mit Trockeneis arbeiten. So holen wir rund 200 PS zusätzlich raus, was uns bei guten Bedingungen mit dem nötigen Glück zum Ziel führen sollte.

_Es gibt aber einige, die dasselbe Ziel erreichen wollen. Wusstest du, dass Ruedi Steck auch daran arbeitet?

Ich hatte Steck in Bonneville bereits getroffen, als er und sein Team um diverse Klassensiege kämpften. Von seinem Projekt für den absoluten Rekord erfuh ich jedoch erst, als er mir hier an der Swiss-Moto sein Modell zeigte. Ich bin gespannt, wie er sich damit schlagen wird. Ich kenne den riesigen Ent-



Gitterrohrgeflecht unter der Verschalung des Ack-Attack-Streamliners. In den beiden Rohren im Heck sitzen die Bremschirme.



Der schnellste Mann auf zwei Rädern: Robinson strahlte auf dem Salzsee wie auch an der Swiss-Moto.

wicklungsprozess; ein packendes Projekt und eine unglaubliche Befriedigung, wenn es zum Erfolg führt.

Ruedi Steck: Schweizer Angriff

Der Zürcher Ruedi Steck ist wie Robinson auch bald 50 Jahre alt und plant, den Weltrekord 2013 an sich zu reißen. Seit 2007 tritt er regelmässig mit seinem Swiss Performance Team in Bonneville an. Fünf Weltrekorde hatte er sich auf einer Feuling W3 bereits gesichert und die Klassenbestleistung auf 273,825 km/h gesetzt. Jetzt soll es der absolute Weltrekord werden, Steck spricht gar von möglichen 700 km/h. Im Gegensatz zum aktuellen Rekordhalter steht beim Swiss-Performance-Rezept nicht die brachiale Motorleistung, sondern ein minimaler Luftwiderstand im Zentrum: Der von Dr. Peter Maskus entworfene Streamliner Swiss Performance Acabion soll einen sensationellen Cw-Wert von lediglich 0,08 aufweisen. Mit einem auf 600 PS getunten, aufgeladenen und mit Bio-Ethanol betriebenen Vierzylinder aus der Suzuki Hayabusa soll der 500 kg schwere Acabion den Weltrekord 2013 in die Schweiz bringen. An der Swiss-Moto präsentierte Steck erstmals ein Modell seines Streamliners.

„Moto Sport Schweiz: 2013 ist noch weit weg, dennoch scheint euer Projekt weit fortgeschritten. Wo steht ihr zurzeit?“

„Ruedi Steck: Das Projekt ist unglaublich komplex. Die Berechnung der Streamliner-Form mit minimalem Luftwiderstand und dennoch genügend Abtrieb war derart aufwendig, dass wir dafür extrem leistungsstarke Computer benötigten. Mit dem Acabion brauchen wir nach unseren Berechnungen lediglich 300 PS, um 700 km/h zu fahren. Da die Beschleunigungszone aber nur 8 km lang ist, brauchen wir dennoch mehr Leistung. Unser Motor wird 600 PS leisten. Statt von einem Turbo wird er von einem Kompressor aufgeladen. So wird die Reaktionszeit deutlich geringer, und die Traktionskontrolle kann die maximal übertragbare Leistung präziser steuern. Für optimalen Grip entwickelt Donners Suspension für uns zudem geeignete Federelemente, die der Arbeit im Herzfrequenzbereich bei diesen Geschwindigkeiten gerecht werden – ein normales Feder-

bein kommt da nicht mehr mit. Als Nächstes werden wir den Rahmen bauen.

„Wieso willst du den Rekord in die Schweiz holen?“

„Angefangen hatte alles mit einer Schnapsidee, just for fun. Inzwischen liegen die Ziele höher, wir wollten in die Königsklasse und greifen nun den absoluten Wertrekord an.

„Was ist dein bisheriger Maximalspeed?“

„318 km/h, doch das wird eine komplett andere Geschichte. Ob du 400 oder 500 km/h fährst, ist kaum wahrnehmbar, schnell reagieren musst du sowieso. Der Fahrer muss mental bereit sein. Ob ich als Fahrer zum Einsatz komme, ist noch nicht definiert.

Wer kommt auch infrage?

Am liebsten hätte ich eine Pilotin ge-

habt! Zu diesem Zweck war ich bereits mit Christina Surer und Katja Poensgen im Gespräch. Es haben jedoch auch gute männliche Rennfahrer Interesse gezeigt.

Der Fahrer ist also eine Frage der Vermarktung?

Ich will einfach das Beste für das Projekt! Mit einem bekannten Namen kann unser Projekt wesentlich besser vermarktet werden. Das ganze Unternehmen wird am Schluss wohl eine Million Franken kosten. Dass wir das Projekt durchziehen, das ist jedoch sicher!

Unsererseits wünschen wir Steck gutes Gelingen. Mit dem Rekord will Swiss Performance den Effizienzbeweis abliefern und damit Anstoss zu neuen, sparsamen Lösungen für den Alltagsverkehr geben. Steck geht es um weit mehr als um den Kick und die Befriedigung des Geschwindigkeitsrekordes: «Das Endprodukt unserer Vision ist ein Fahrzeug, mit dem man mit Energie für fünf Franken rasant und nonstop von der Schweiz nach Berlin fahren kann.»

«Die Aerodynamik ist unglaublich wichtig: Sam Wheeler kam mit 130 PS auf 480 km/h!»

Ruedi Steck

BIKER SYNDICATE
 Harley-Davidson Spezialist
 Customizing - Racing Aufrüstung
 Unterhalt - Zubehör
 Rue de Genève 44, 1004 Lausanne
 021 624 15 27
 biker-syndicate@windowslive.com
 www.biker-syndicate.ch

**Inhaber des Rennteams BSR
 Verteiler MBC Racing parts**

MOTOCASSE LAUSANNE
 Motorradverwertung
 Ankauf/Verkauf Motorrad-Occasionsteile
 Unterhalt u. Reparaturen alle Marken
 Abholung Motorradwracks in ganzer Schweiz
 Ersatzteil-Postversand
 moto-casse lausanne Sàrl
 Chemin de la Colline 6-8, 1007 Lausanne
 021 625 34 60
 www.motocasse-lausanne.ch
 info@motocasse-lausanne.ch
 commande@motocasse-lausanne.ch



An der Swiss-Moto entdeckte Robinson überrascht den von Dr. Peter Maskus (r.) designten Streamliner von Ruedi Steck (l.).



Von Pinguinen inspiriert: Der von Dr. Peter Maskus entworfene Acabion glänzt mit einem Cw-Wert von lediglich 0,08.