

WAS ZU BEWEISEN WAR!

Text und Fotos: Tyson Jopson

Es muss nicht immer Bonneville sein. Mit dem „World Speed Trials“-Event gibt ein Schweizer Enthusiast Geschwindigkeitsfreaks die Möglichkeit, in Europa, genauer gesagt auf dem Lausitzring, Rekorde einzufahren. Wir waren auch beim zweiten Aufschlag dieser Serie dabei.



Im Film „Superman“ aus dem Jahre 1978 fliegt Christopher Reeves mit einer solchen Geschwindigkeit um die Welt, dass er die Drehung umkehrt. Dies hat den Effekt, dass die Zeit zurückgedreht wird, sodass er Lois Lane davor bewahren kann, von einem herabfallenden Felsbrocken zerquetscht zu werden. Nachdem er sie gerettet hat, fliegt er in die entgegengesetzte Richtung um die Welt und stellt den Normalzustand wieder her. Selbst im Kontext eines Films über einen Mann aus dem All, der seine Unterhose über einer Kombi trägt, ist es ein absurder Sprung in die Comic-Physik. Noch absurder ist allerdings, dass man sich bis heute im Internet (wo sonst?) darüber streitet, wie schnell er flog. Wäre die FIM da gewesen, gäbe es keinen Streit. Es würde Beweise geben. An einem glühend heißen Augustwochenende versammelte sich genau aus diesem Grund eine Handvoll Geschwindigkeitsfreaks und passionierter Petrolheads auf dem Lausitzring. Alles drehte sich um Beweise. Beweis für Geschwindigkeit. Nachweis der Leistung. Ein Beweis für harte Arbeit.

Was macht einen Rekord aus?

Es herrscht viel Verwirrung um die Geschwindigkeitsrekorde von Motorrädern. Warum? Weil es immer um die Art der Messung geht. Deshalb hier drei wichtige Punkte: Das Messen der Geschwindigkeit mit einem Tachometer ist ungefähr so genau wie das Messen der Länge eines Fußballfeldes mit einem Stück gekochter Spaghetti. Selbst bei niedriger Geschwindigkeit liegt die Tachoskala ein paar km/h daneben. Bei hoher Geschwindigkeit kann sie locker mehr als 25 km/h darüber sein. Der zweite Punkt ist technischer Natur, aber er dient der Fairness. Damit ein Geschwindigkeitsrekord gültig ist, müssen Kriterien von der FIM erfüllt, verifiziert und ermittelt werden. Auf diese Weise sind Rekorde, die an verschiedenen Orten, zu unterschiedlichen Zeiten und unter unterschiedlichen Bedingungen aufgestellt wurden, vergleichbar. Das FIM-Regelwerk für die Landgeschwindigkeit umfasst mehr als 70 Seiten. Die bemerkenswerteste Regel ist die „Mittelwertbildung“. Einfach ausgedrückt: Jeder Rekordversuch muss aus zwei Durchläufen bestehen. Um Windverhältnisse oder Abschüssigkeit zu egalisieren, müssen die Messfahrten auch in der entgegengesetzten Richtung erfolgen.

Der dritte Faktor ist etwas bürokratischer. Die Zahl der möglichen Geschwindigkeitsrekorde für Motorräder geht in die Tausende, von denen einige noch nicht einmal aufgestellt wurden. Sie sind unterteilt in Distanzen (darunter sind Flugstart- und Standstart-Varianten), dann in Kategorien, Gruppen, Typen, Divisionen, Klassen und Zylinderanzahl. Womit wir bei den World Speed Trials auf dem Lausitzring wären. Ein Event, der bereits

Dominique Gerber und sein Team aus Aarau in der Schweiz holten mit der Moto Mader KTM RC125 den Rekord in der Kategorie 1 – Gruppe A1 – Division B – Typ 1 (125 cm³) mit einer vorläufigen Geschwindigkeit von 138,85km/h. Das ist weniger, als sie sich erhofft hatten, aber es wurde viel gelernt



Renato Duracic aus Freiburg im Breisgau startete auf einer modifizierten Indian Challenger und stellte mit einer vorläufigen Geschwindigkeit von 217,6 km/h einen Weltrekord in der Kategorie 1 – Gruppe A1 – Division B – Typ 1 (2000 cm³) auf

Urs Siegristy aus Regensdorf in der Schweiz wählte einen unkonventionellen Weg zum Weltrekord und trat auf einem dreirädrigen Can-Am Spyder F3 mit Rotax-Motor an. Er stellte einen Rekord von 180,8 km/h in der Kategorie 3 – Gruppe 3D – Division B – Typ 1 (1350 cm³) auf



Peter Scheepers aus dem nordrhein-westfälischen Xanten erreichte mit seinem Turbo-Egli eine vorläufige Geschwindigkeit von 316,95 km/h und stellte einen Rekord in der Kategorie 1 – Gruppe A1 – Division B – Typ 2 (1350 cm³) auf



Torsten Robbens trieb seine batterieelektrische „La Belgitude Mark 0“ mit einer vorläufigen Geschwindigkeit von 229,50 km/h zu einem Weltrekord in der Kategorie 1 – Gruppe A1 – Division B – Typ 7 (150 kg)



zum zweiten Mal stattfand – PS berichtete in Ausgabe 12/2023. Bei dieser Veranstaltung geht es um das Ermitteln der Höchstgeschwindigkeit über eine Viertelmeile (402,336 Meter) mit fliegendem Start. Es ist eine relativ neue Disziplin, weswegen auch so viele Teilnehmer Weltrekorde mit nach Hause nehmen konnten. Im Grunde genommen haben sie den Maßstab für zukünftige Rekordbrecher gesetzt.

Am Samstag, 24.8.2024 um 9.15 Uhr ist es endlich so weit. Eine kollektive Ungeduld aus dem Fahrerlager macht sich breit, denn die Strecke sollte eigentlich um 9.00 Uhr öffnen, aber einige Sicherheitskontrollen auf der Strecke dauern länger als erwartet. Bei Temperaturen von bis zu 32 Grad am Nachmittag ist der Morgen die optimale Zeit für einen Lauf.

Ein Lehrstück in puncto Speed

Den Anfang auf dem Highspeed-Oval macht eine KTM RC 125 cm³. Es ist ein Projektmotorrad, das von den Mechaniker-Azubis Zoe Baumgarten und Miguél Baños von Moto Mader aus Aarau in der Schweiz und ihrem Teamchef Dominique Gerber gebaut wurde. Ihr Einzylinder mit 125 cm³ ist das perfekte Projektbike für den Einstieg in den Landspeed-Rennsport. Das Team schraubte im Vorfeld fünf Monate und konzentrierten sich auf den Motor und die Verkleidungen. Das Resultat: 17,5 statt zwölf PS. Auf's ABS, die Airbox und die Lichtmaschine verzichtete man, setzte stattdessen auf einen MIVV-Auspuff und montierte eine Moto3-Verkleidung, die angepasst wurde, um den c_w-Wert zu verbessern. Zurück vom ersten Lauf, schüttelt Dominique den Kopf. Die ermittelten knapp 139 km/h sind enttäuschend, dafür entschädigt der Sound. Es gibt noch viel zu tun.

Von einem Zylinder zu keinem

Am anderen Ende des Fahrerlagers bastelt Torsten Robbens an einem weiteren Kleinmotorrad, das kaum Sound hat, denn es ist elektrisch. Der Belgier entwirft und baut seit 2009 Elektromotorräder. Projektbikes seiner ehemaligen Firma Sarolea wurden auf der Isle of Man TT gefahren, für LeMans 24 getestet und für den ersten MotoGP-MotoE-Motorenvertrag ausgeschrieben. In diesem Jahr ist er mit einem 65 PS (40 kW) starken, selbst gebauten Prototyp namens La Belgitude Mark 0 angekommen. Torsten ist fasziniert von 125er- und Moto3-Motorrädern, und seine La Belgitude repräsentiert, wie ein elektrisches Grand-Prix-Motorrad mit kleinerem Hubraum aussehen könnte. Im Moment hat La Belgitude jedoch keine Fußrasten oder Hinterradfederung. Er ist mit Highspeed-Dragster-Reifen von Goodyear USA bestückt, die auf Aluminiumrädern montiert sind, die Torsten selbst entworfen und gebaut hat. Beim Passieren der Radarfalle klingen die Vorbeiflüge von La Belgitude eher wie eine Rakete als wie ein Motorrad und fühlen sich verdammt schnell an. Und das sind sie auch – Robbens' erster Versuch liegt bereits bei 218 km/h und bei jedem weiteren Versuch wird es schneller.

Back to the future

Peter Scheepers hat eine Rechnung offen. Im Jahr 2023 kam er mit einer luftgekühlten Suzuki Egli-GSX-1100 EF (1987) mit Turbo zu der Veranstaltung, für deren Vorbereitung er nur sechs Wochen Zeit hatte. Das Ergebnis war ein enttäuschender Durchschnitt von 217 km/h auf einem Motorrad, bei dem der Turbo letztlich nicht so funktionierte, wie er sollte. Der ehemalige Drag



Phil Wood
führte den Big CC Hayabusa mit einer vorläufigen Geschwindigkeit von 396,75 km/h zu einem Rekord in der Kategorie 1 – Gruppe A1 – Division B – Typ 2 (1600 cm³)

Racer ist mit dem gleichen Motorrad zurück, überarbeitet und bereit, bis ans absolute Limit zu gehen. Peter hält sich technisch bedeckt, verrät aber, dass er und sein Elektroingenieur Knut Lammers hoffen, mit dem getunten Motorsamt spezieller Kurbelwelle und einem jetzt fein abgestimmten Turbo-Managementsystem bis zu 450 PS aus dem Egli-Turbo herauszuholen und sich in den berühmten Club der 200 mph (321,86 km/h) zu katapultieren.

Vorhang auf für die Hayabusa

Um 15 Uhr am Samstagnachmittag sind es 32 Grad. Drei Engländer aus Wokingham Berkshire stehen um eine Suzuki Hayabusa herum und trinken heißen Tee. Es sind Phil Wood, Sean Mills und Phil Kearsley von Big CC Racing, und das ist nicht irgendeine Hayabusa. Es handelt sich um ein Modell der ersten Generation (1999–2007) mit Turbolader und aufgebohrt auf 1546 cm³, um eine Billet-Kurbelwelle mit 85 mm Hub und vier 83-mm-Big-Bore-Kolben aufzunehmen. Er ist in der Lage, 900 PS zu erzeugen. Darüber hinaus ist die Maschine straßenzugelassen. Laut Teamchef und Schöpfer Sean Mills ist es das schnellste straßenzugelassene Motorrad der Welt. Sie haben die ursprüngliche Verkleidung beibehalten, aber das Chassis und die Schwinge verbreitert, um ein breiteres Hinterrad für eine bessere Traktion einbauen zu können. Durch weitere

Änderungen gelang es ihnen, mehr Gewicht auf dem Vorderrad zu haben. Fahrer Phil Woods alias Woody erzählt mir, wie es ist, an Bord zu sein: „Es ist ein Balanceakt zwischen durchdrehendem Rad und Wheelie. Du kannst Wheelies viel einfacher kontrollieren als Wheelspin. Solange die Front weniger als zehn cm über dem Boden ist, kann man das Gas stehen lassen und die Gänge durchdrücken, bis der sechste drin ist.“ Da Phil einen Großteil des Laufs im Wheelie zurücklegt, nutzt er seinen Körper, um zu lenken. „Wenn ich zur Seite ausweiche, drücke ich meine Schulter in den Fahrtwind, um sie zurückzubringen.“

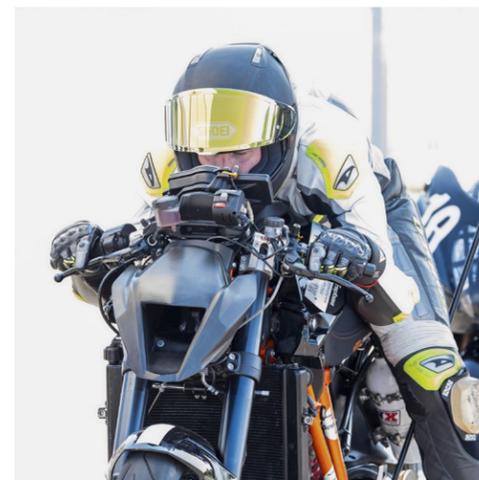
In Elvington in Großbritannien erreichte das Team eine Höchstgeschwindigkeit von 271,8 mph (437,4 km/h). Sie hoffen auf einen ähnlichen Speed zu kommen, aber haben am Samstag mit der Elektronik zu kämpfen. Der Sonntagmorgen verspricht kühler zu werden, wenn auch etwas windiger. Seine ganze Hoffnung zielt auf den nächsten Morgen.

Grenzwerte gefunden

Peter Scheepers verschwendet keine Zeit mit dem Warten auf den Sonntagmorgen und schießt seine Egli-Turbo-GSX am späten Samstagabend durch die Lichtschranke, um seine schnellste Geschwindigkeit in eine Richtung zu erreichen, 321,85 km/h, und damit in seinem erhofften 200 mph-Club landen. Doch sein Rücklauf bleibt hinter den Erwartungen zurück und senkt seinen offiziellen Mittelwert auf 316,95 km/h. Es ist immer noch ein Weltrekord, aber Peter will mehr. Beim nächsten Versuch erhöht er den Turbo-Boost. Bei mehr als 300 km/h sieht er, wie Teile seines Motors an seinem Helm vorbeifliegen. Der Motor ist hochgegangen, im Kurbelgehäuse klafft ein Loch. Die Grenze ist erreicht. Während Peter Scheepers mit gemischten Gefühlen zurückblickt, läuft es für Torsten Robbens rund. Er hat seinen Prototyp auf eine vorläufige Geschwindigkeit von 229,5 km/h gebracht, sein Konzept hat sich bewährt. Für das nächste Jahr baut er etwas Größeres auf. Phil Wood absolviert am Sonntagmorgen nur einen Run auf der Hayabusa. Der offizielle Durchschnitt liegt bei 396,75 km/h. Es ist rasend schnell, und obwohl es nicht ganz das ist, was sie sich erhofft haben, feiern sie den Weltrekord und machen Schluss. Viele Male stand ich in der Nähe der Zeitmessung, um die Hayabusa-Runs zu sehen. Wenn ein Motorrad mit rund 400 km/h vorbeifliegt, scheinen sich die Gesetze der Physik zu verbiegen. Meine Gedanken schwirren wieder um „Superman“. Und ich frage mich, ob vielleicht, nur vielleicht, bei diesen Geschwindigkeiten tatsächlich Zeitreisen möglich sind. Ich glaube, wir werden es nie erfahren. Zumindest nicht hier. Denn sie rasen ja gleich in die andere Richtung zurück ...



Adrien (Adi) Rich
aus Lustdorf der Schweiz fuhr auf einer getunten Kawasaki ZX-6R und stellte einen Rekord von 263,95 km/h in die Kategorie 1 – Gruppe A1 – Division B – Typ 1 (600 cm³) auf



Rico Traber
aus Waltalingen/CH fuhr seine mit Lachgas aufgeladene KTM 1290 Superduke auf eine vorläufige Geschwindigkeit von 295,75 km/h und stellte damit einen Rekord in der Kategorie 1 – Gruppe A1 – Division A – Typ 2 (1350 cm³) auf

Robin Steck
fuhr seine KTM 890 Duke mit einer vorläufigen Geschwindigkeit von 235,07 km/h in die Rekordbücher in der Kategorie 1 – Gruppe A1 – Division B – Typ 1 (1000 cm³)



Zur Person: Organisator Ruedi Steck

Als Ruedi Steck 2005 den Film „The World’s Fastest Indian“ (deutscher Titel: „Mit Herz und Hand“) zum ersten Mal sah, war sein erster Gedanke: Da muss ich hin und mitfahren, egal auf was, wann oder wie! Das Wo waren die weltberühmten Bonneville Salt Flats in Utah, USA. Aus dem Was und Wie wurde eine langjährige Geschichte, in der er drei Mal beim US-amerikanischen Landspeed-Event fuhr. Einen Höhepunkt markierte 2007, als er auf einem Dreizylinder-Bike mit 2540 cm³ des Herstellers Fueling einen Weltrekord aufstellte. Ein „relativer“ Tiefpunkt war das Jahr 2009, in dem er mit einer hochgezüchteten Suzuki Hayabusa startete. Am Ende fehlten ihm nur zwei Meilen pro Stunde, um in den gefeierten 200-mph-Club aufgenommen zu werden. Ruedi wusste um die Kosten und das Risiko für europäische Geschwindigkeitsfreaks, um an der Veranstaltung teilzunehmen. Denn: Nicht selten regnet es in und um Bonneville, was den Boden unbefahrbar macht. Dann müssen die Teilnehmer zusammenpacken und nach Hause fahren, ohne jemals einen Lauf unternommen zu haben. Nachdem seine ersten Pläne, eine Topspeed-Veranstaltung auf einer Salzwüste in Tunesien oder auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Nardo/Italien auszufragen, gescheitert waren, entdeckte Ruedi die neue FIM-Disziplin (Viertelmeile mit fliegendem Start) für sich. Sie ermöglichte es, einen Hochgeschwindigkeits-Event mitten in Europa zu etablieren: Die World Speed Trials auf dem Lausitzring wurden geboren.



Veranstalter Ruedi Steck ist ein alter Hase im Speed-Business