

Unimoto-WM

Szene

Rad ab und Spaß dabei



Wo ein **Wheelie** ist,
ist auch ein **Weg.**

Dominierte die Klasse bis 199 cm³:
Andreas auf Puch Maxi „Minimonster“



Von führenden Agrar-Ökonomen empfohlen: Gelegentliches Auflockern
sorgt für bessere Durchlüftung des Bodens und verspricht höhere Ernteerträge





Hanging-off: Die „Hessische Kampfsau“ von „Onkel Alex“ war klarer Favorit und bot eine mitreißende Vorstellung

von Horst Rösler und Michael Schumann
Fotos: motographer.de

Wer hat's erfunden? Nein, ausnahmsweise nicht die Schweizer. Dennoch findet die Unimoto-WM alle zwei Jahre im Emmental statt.

Sidecar Willy, das geben auch die Schweizer zu, der hat's erfunden: Unimoto-Rennen sind sein Baby. Und deswegen haben die Member des Schweizer Dead Riders MC den amerikanischen Vietnam-Veteranen eingeladen: von Florida ins Emmental. Um nach dem Rechten zu schauen. Um von höchster Stelle zu gewährleisten, dass bei der fünften Weltmeisterschaft im Unimoto-Racing, ausgerichtet von eben jenem Schweizer Motorcycle Club, alles nach seinem Regelwerk (Seite 95) korrekt abläuft. Fürs Unimoto-Racing ist Sidecar Willy der Godfather, ist FIFA-Präsident und IOC-Chef gleichzeitig.

Doch an einem konnte auch der eigens eingeflogene Einrad-Erfinder nichts ändern: Das Wetter über Sumiswald im Emmental (rund 30 Kilometer östlich von Bern) gehorchte an jenem Wochenende eigenen, ganz anderen Gesetzen. Während der parallel stattfindenden großen Bikerparty der Dead Riders goss es die meiste Zeit wie aus Kübeln, mit dem Effekt dass ein großer Teil Besucher lieber daheim blieb. Sehr

zum Leidwesen der Veranstalter, die für die insgesamt elfte traditionell alle zwei Jahre stattfindende Bikerparty mit bis zu 40.000 Motorradfahrern aus ganz Europa gerechnet hatten. Wetterfeste Biker, die dennoch den Weg nach Sumistal gefunden hatten, wurden mit einer extrem gelassen organisierten Veranstaltung belohnt: freier Eintritt, keine Kontrollen, keine Zeltplatzgebühren, kein Stress. Und nur eine Regel: Essen und Getränke gab es nur von den Ständen, durften nicht mitgebracht werden. Bands, Bühnen und Bierzelt mussten schließlich bezahlt werden. „Wir versuchen, die Dinge nicht unnötig kompliziert zu machen und trotzdem Spaß dabei zu haben“, erklärt Hans Ueli Eggimann, langjähriges Clubmitglied und Mitorganisator, das Konzept der Veranstaltung.

Erst zum geplanten Start der Unimoto-Wertungsläufe klarte der Himmel am Samstagnachmittag auf, und die als Rennstrecke dienende, völlig durchweichte Wiese trocknete wenigstens oberflächlich etwas ab. Optimale Bedingungen für U-Boote, die in der Schweiz eher selten auftauchen; nicht aber, um sich auf bis zu 150 PS starken, teils mit Stollenreifen, teils mit stählernen Schaufelrädern ausgestatteten halbierten Motorrädern, oder das, was davon noch zu erkennen war, wie auf einer Kanonenkugel über den Acker katalapultieren zu lassen. Das war allen 48 aus fünf Ländern gemeldeten Starterteams klar. Für die nässe- (und lärm-)resistenten Zu-

schauer jedoch versprach diese Weltmeisterschaft mit pro Team drei professionell gezeiteten Wertungsläufen ein besonderes Spektakel zu werden. Auch wenn der Guinnessbuch-Weltrekord von 2,47 Sekunden auf die 100 Fuß (30,48 Meter), gehalten vom Frankfurter Alex Roth („Onkel Alex“) und seiner „Hessischen Kampfsau“ mit Kawasaki-Antrieb, unter diesen Verhältnissen eher nicht in Gefahr schien.

„Strecke frei, Start frei“, signalisiert ein Offizieller dem Fahrer an der Startline. Der schiebt seinen mehr oder weniger sportlich gebauten Bikerkörper nochmal nach der idealen Balance suchend hin und her, während er den je nach Konstruktion vor oder unter ihm platzierten Motor in den höchsten Tönen aufheulen lässt. Es gibt keine Fahne, keine Ampel und auch keinen „Christmastree“, wie beim bürgerlichen Dragracing ansonsten üblich. Wann er die

Voll konzentriert und mit der Grazie einer Ballerina geht es auf die Strecke



Wer die Renndistanz darf kein Teil der Radachse den Boden berühren

Nicht besonders wartungsintensiv: Die Kontrolle des Reifendrucks entfällt



Unimoto-WM



Szene

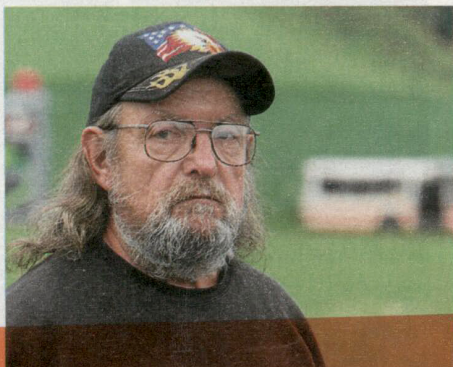
Rad ab und Spaß dabei



Statt Rasenmähen:
Ein eigenes Unimoto mit
FZR-Motor spart Garten-
besitzern viel Arbeit



Sidecar Willy, der geistige Urheber, wacht
über die Einhaltung seines Regelwerks



Ob Honda Bol d'Or (S. 92 oben) oder
VFR 750: mit cleverem Recycling ins Ziel



Holz macht's möglich: Je nach
Bodenbeschaffenheit lassen sich ver-
schiedene Lamellen einschrauben



Kupplung schmalzen lässt, entscheidet allein der Fahrer. Jetzt, Adrenalin! Und Drehmoment! Die Woge stemmt die amputierte Front des von der Leine gelassenen Stahlmonsters in die Höhe. Gute Emmentaler Erde fliegt gen Himmel. Das Rad dreht durch. Das Publikum auch. Der Fahrer versucht krampfhaft den vorwärts schlingernden Stier weiter an den Hörnern gepackt zu halten, sich nicht abwerfen zu lassen. Was nicht immer gelingt. Denn manchmal wirkt der Stier besoffen. Torkelt. Lässt sich von einer kleinen Unebenheit, und davon bietet der Acker reichlich, aus der Bahn werfen. Dann stoppen entweder Strohballen rechts und links der Piste den Höllenritt oder eine unterbrochene

Zündung. Wenn sich der Fahrer vorzeitig aus seiner Pilotenposition verabschieden muss, wird mittels Reißleine der vom ansonsten kargen Reglement vorgeschriebene Killschalter betätigt.

Ein paar spektakuläre Absteiger sind dabei. Den Titelinhaber „Onkel Alex“ beutelt seine „Kampfsau“ mehrfach gnadenlos von ihrem garstigen Rücken. „Aber kein Vergleich zu früher“, erzählt Gründervater William „Sidecar Willy“ Nassau von den Anfängen dieses Anti-Hightech-Motorsports: „Damals war das schon eine Mordsleistung, auf die gesamte Distanz überhaupt im Sattel zu bleiben. Und heute fahren die hier um Hundertstelsekunden, absolutely amazing!“ Spektakuläre Crashes

und Überschläge waren denn früher auch an der Tagesordnung. Heute sind die stählernen Einrad-Kanonen zwar schneller, bieten aber oft auch ausgefeilte Fahrwerkstechnik – und die Fahrer tragen Helme. So dass außer blauen Flecken (und den auch anderswo üblichen Party-Nachwirkungen) kaum gesundheitliche Folgen zu befürchten sind.

Ausgefeilte Fahrwerkstechnik gepaart mit alternativen Werkstoffen bot auch das „Friesenfighter-Monster“, das diesjährige Sieger-Einrad. In 2,57 Sekunden (nur neun Hundertstel über Guinnessbuch-Rekord) pflügte der 19-jährige Norddeutsche Kai Weerts auf dem von einem ZX-10R-Vierzylinder getriebenen Unikum durch die Wiese und deklassierte damit die übrigen 19 Teams der offenen Kategorie ab 750 Kubik. Der Clou des in langjähriger Teamarbeit entstandenen „Friesenfighter Monsters“: Seine Felge ist aus Holz. „Das erlaubt uns, einfach und blitzschnell die Stahllamellen zu wechseln und so das Rad den jeweiligen Bodenbedingungen anzupassen“, meint Kais Vater Arndt Weerts und grinst vor lauter Stolz übers ganze Gesicht. Für „Onkel Alex“ reichte es am Ende zu Platz vier, die Ränge zwei und drei belegten die Schweizer Lokalmatadoren „Pogo“, der bisherige Titelverteidiger (großes Foto links), und Christoph Heiniger vom Team G7.

Mehr im Internet unter www.deadriders.ch oder www.1wheel.de.

Die Regeln

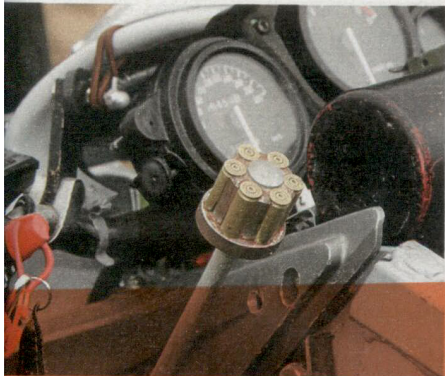
Gefahren wird auf Zeit über die Distanz von 100 Fuß (30,48 Meter) auf nicht asphaltiertem Untergrund. Der Start erfolgt aus dem Stand. Der Motor muss im Serienzustand sein (ob aus Motorrad, Roller oder Laubbläser ist egal) und älter als fünf Jahre. Das gesamte Unimoto darf nicht breiter als vier Fuß (1,22 m) und nicht länger als acht Fuß (2,44 m) sein. Während des Laufs darf kein Teil vor der Radachse den Boden berühren. Haltegriffe (Lenker) und Bremse dürfen sein, müssen aber nicht, ein Killschalter mit Zündunterbrecher bei Sturz ist Pflicht.



So sehen Sieger aus: neuer Weltmeister Kai Weerts, 19, mit Team Friesenfighter



Durchladen per Schaltstock: Die Gänge werden von Hand eingeschossen



www.motorradonline.de

Titelverteidiger „Onkel Alex“ legt Wert auf fröhlichen Look und freundliche Farben

