

Trial mit Oldtimern

Teilnehmer von elf bis 77 Jahren balancierten im ADAC-Fahrsicherheitszentrum auf bis zu 60 Jahre alten Motorrädern.

Peter Hansaul
Lüneburg

Es war eine eher zufällige Begegnung auf dem weitläufigen Übungsgelände des ADAC bei Lüneburg. Rund um den riesigen, mit Gras bewachsenen Schuttberg hatten die Trial-Sportler den größten Teil ihrer Sektionen ausgesteckt. In die Sektion 2 knatterte mit seiner fast 30 Jahre alten Honda TL 125 der erst elf Jahre alte Gero Kressel. Der Junge gab Gas, schoss die enge Spur hoch, blieb fast stehen, um seine Maschine dann mit gekonntem Schwung über einen mächtigen Betonbrocken zu balancieren. Unten stand ein alter Herr und schaute fasziniert zu. „Toll, wie der Junge sein Motorrad schon beherrscht“, sagte Walter Brandes, der inzwischen 77 Jahre alt ist, aber noch immer Motorrad fährt.

Mit diesem letzten Lauf um den Deutschland-Cup im Classic-Trial feierte der ADAC-Ortsclub Lüneburg ein besonderes Jubiläum. Vor 50 Jahren organisierte der Club sein erstes Trial. Und Walter Brandes, der Zuschauer mit dem schlohweißen Haar, fuhr damals mit. Der Junge, den er jetzt bei seinem artistischen Ritt im steilen Berghang bewunderte, war der jüngste aller 93 Teilnehmer und gilt in Lüneburg als das hoffnungsvollste Talent. Der Elfjährige kommt vom Trial mit dem Fahrrad und war dort schon Norddeutscher Vizemeister und DM-Fünfter. Beim Jubiläum wurde Gero Kressel Zweiter in der Anfängerkategorie der Twinshocker (Motorräder mit zwei Federbeinen, die bis in die 1980er-Jahre gebaut wurden). Alle übrigen Classic-Trial-Motorräder müssen vor 1965 gebaut worden sein.

Der älteste Teilnehmer wiederum war Manfred Westermann. Und der ist nicht nur in Lüneburg, sondern im gesamten Deutschen Trialsport eine feste Größe: „Meine Zündapp ist Baujahr 1956, und ich selbst bin Baujahr 1930“, stellte sich der Dachdeckermeister aus Lüneburg lachend



Sven Maschmann vom Trial-Team Bendestorf zeigt auf seiner historischen Oldtimermaschine sein Können im Gelände. Nicht Geschwindigkeit, sondern der Umgang mit dem Motorrad ist gefragt, wenn es über Stock und Stein, Berge und Steinhindernisse geht.

FOTOS: SENGBUSCH



Organisierten vor 50 Jahren die erste Trial-Veranstaltung in Lüneburg: Heinz Meyer (links) und Manfred Westermann.

vor. „Und seit 54 Jahren bin ich jetzt als Trialfahrer in ganz Deutschland und Europa auf Achse.“ Bei der Premiere vor 50 Jahren auf dem Panzerübungsgelände der Engländer war Manfred Westermann auch schon dabei. Gemeinsam mit Architekt Heinz Meyer, der auch lange Jahre Ortsclub-Vorsitzender war, organisierte er damals die Veranstaltung.

Als jetzt für den Jubiläums-Wettkampf die acht Sektionen angelegt und ausgesteckt werden mussten, war Manfred Westermann gemeinsam mit Werner Piepho wieder Chef der Strecke. Beide stiegen auch auf ihre Motorräder und stellten sich dem Wettkampf mit Gästen aus allen Teilen der Bundesrepublik.

Trial ist sozusagen die Basis und der Ursprung des gesamten Motorradsports. Es geht nicht um Geschwindigkeit, sondern um die Beherrschung der Maschine in den kniffligsten und manchmal atemberaubenden Situationen. Man muss jede Hindernissektion, steil auf, gefährlich bergab, über mächtige Felsbrocken oder durch tiefe Rinnen, durchfahren ohne mit einem

oder beiden Füßen den Boden zu berühren.

Classicrennen sind wie gesagt Veranstaltungen mit ganz alten Maschinen. Die wiederum sind nach Leistung in drei Klassen unterteilt. Im Gelände wiederum sind noch einmal vier unterschiedlich schwierige Strecken ausgesteckt. Das geht von gelb, dem höchsten Schwierigkeitsgrad, über weiß und rot bis hin zu grün für die Anfänger. Für den Laien ist es schier unmöglich, sich im Gewirr der unterschiedlichen Motorradklassen und gefahrenen Schwierigkeitsgrade zurechtzufinden. Werner Piepho wurde in der „Historic Classic grüne Spur“ Zweiter und belegte in der Gesamtwertung aller elf Läufe um den Deutschland-Cup den elften Platz. Manfred Westermann wurde in der gleichen Konkurrenz beim Jubiläum in Lüneburg Vierter und in der Gesamtwertung 14.