

Blochen in Assen - 29 Jahre danach

Kultstätte Was Wimbledon im Tennis, Kitzbühel im Ski oder Monte Carlo in der Formel 1 - das ist Assen für den Töff-Rennsport: eine Kultstätte. 1976 schrieb Niklaus Meienberg (1940-1993) seine berühmte Reportage «Blochen in Assen, und auch sonst». Sonntags-Blick zeigt, wie sich Assen 29 Jahre später präsentiert.

VON KLAUS ZAUGG (TEXT) UND TOTO MARTI (FOTOS) aus Holland

Die technische Revolution ist zu Ende. Blochen in Assen hat eine wilde Romantik verloren und gestern wurde zum letzten Mal auf der Originalstrecke (5,997 Kilometer) geblocht. Die neue Töffrennbahn wird um mehr als einen Kilometer verkürzt - aber wenigstens auch künftig nicht durch die Formel 1 geschändet und entweiht.

Aus einem verrückten Wettrennen auf Höllenmaschinen aus Eisen und Chrom zwischen Töfflibuben im Mannesalter ist eine Mischung aus Surfen im Internet, Raumfahrt und Rasen mit Hightech-Geschossen geworden. Schneller geht es nicht mehr, nicht einmal mehrdrüben in Amerika, in Daytona oder sonst wo.

Die Fünfhunderter-Zweitakter, einst kaum zu bändigen, weil ihre Kräfte unkontrolliert eruptierten, wären heute lahme Enten, ein Haufen Alteisen. Seit drei Jahren stehen an der Spitze der Benzin-Verbrennungspyramide die Viertakter mit tausend Kubik und über 250 PS, hundert mehr als die Generation von Giacomo Agostini, Bruno Kneubühler & Co. zu meistern hatte. Sensoren erfassen während der Fahrt jede Bewegung des Töffs, die Stellung des Gasschiebers, das Eintauchen der Federbeine beim Bremsen, das Tempo, die Tourenzahlen, die Temperatur, den Spritverbrauch. Am Computer werten die Ingenieure im klimatisierten Truck die Daten aus, Techniker in weissen Handschuhen hantieren in der Box wie Chirurgen im Operationssaal, der Fahrer bleibt draussen, schrauben am Töff ist für ihn tabu, er ist vom charismatischen Haudegen zum gläsernen Chauffeur geschrumpft.

Die Gnade der Ausrede ist ihm verwehrt, und wenn er von heldenhaft gemeisterten Rutschern am andern Ende der Rennbahn erzählen will, weist ihm ein randlosbebrillter Ingenieur anhand von Diagrammen und Zahlenkolonnen am Bildschirm gnadenlos nach, dass er bloss zu früh gebremst oder zu spät beschleunigt hat. Das Risiko ist so auf ein Minimum reduziert.

Selbst die Zweitakter der kleinen Kategorien, die schon blockierten, wenn sie in einer Senke ein bisschen sauerstoffreichere Luft atmeten, gehen nicht mehr fest, die Angst vor dem Kolbenklemmer ist überwunden, die Angst vor Verstümmelung und Tod auch. Wer stürzt, prallt in Assen nicht mehr in Drahtzäune oder steinharte Strohbälle. Weitläufige Sturzzonen sind mit weichen Luftkissen begrenzt und in Zeitlupe sieht die akrobatische Trennung von Mensch und Maschine elegant, harmonisch und ungefährlich aus wie motorisierte rhythmische Sportgymnastik.

«Boxenluder» werden heute bei seriösen Model-Agenturen bestellt

Nicht einmal mehr die Boxenluder sind Boxenluder. Sie sind in Assen ein Teil der grössten optischen Täuschung, seit Frauen zu kommerziellen Zwecken im Rahmen von Sportveranstaltungen abgebildet werden.

Einst erschlichen sich die echten Bräute in Assen den Zugang zum Fahrerlager, um einen Asphaltcowboy zu verführen. Für eine Zugangsberechtigung gaben sie sich notfalls vorher einem ungewaschenen Mechaniker oder perversen Ordner hin.

Heute werden die Boxenluder bei seriösen Model-Agenturen geordert und in leise rollenden Limousinen ins Fahrerlager geleitet. Brav stellen sie sich beim Start in den Uniformen der Sponsoren auf und wenn Feierabend ist, verschwinden sie wieder nach Hause oder ins Hotel. Da ist nicht mehr Sex im Spiel als bei den Ehrendamen, die den Bundespräsidenten beim Eidgenössischen Schwingfest empfangen.

Längst ist der GP-Zirkus jugendfrei, muss er ja auch sein, denn in Assen blochen jetzt schon die minderjährigen Buben bei den Hundertfünfundzwanzigern um den Sieg, in einer Klasse, die einst Titanen wie Luigi Taveri und Angel Nieto dominierten, als sie längst über 30 waren und den Job als Geschäft für harte Männer zelebrierten.

Woher sollten echte Luder in Assen auch kommen? Der Zugang zum Fahrerlager wird strengstens kontrolliert, Zutritt haben nur die Besitzer der kreditkartengrossen Hundemarken, und die werden streng nach Funktionen verteilt, farblich zugeordnet den Fahrern, Technikern, Reportern und Ludern, die keine mehr sind, sondern Hostessen heissen und nur noch angeschaut und gefilmt, aber nicht mehr berührt und verführt werden dürfen.

Das Fahrerlager in Assen ist sowieso nicht mehr das Lager der Fahrenden, der Campingplatz auf dem Planeten Töff. Es ist ein eingezäunter Hightech-Park mit angrenzendem Sponsoren-Disneyland. Die Trucks schön eingereiht in Reih und Glied wie im AMP. Die Stars wohnen nicht mehr in Zelten oder klapprigen Wohnwagen, sie hausen in klimatisierten, riesigen Wohnmobilen, die von fest angestellten Truckern von Rennplatz zu Rennplatz gefahren werden. Längst sind auch die Seitenwagenhaudegen aus dem Fahrerlager und von der Rennstrecke verbannt, die Zelte und Wäscheleinen sind verschwunden und strengstens untersagt, Haustiere sowieso. Es sind ja nicht mehr die tapferen Freundinnen und Frauen, die eine Fahrerkarriere managen, mit Kind und Kegel nach Assen mitfahren, beim Schrauben helfen und kochen und trösten und verbinden und ängstlich und Fingernägel kauend im Wohnwagen den Ausgang des Rennens abwarten.

Die Piloten sind heute eingebettet in Teams, umsorgt von Managern, Mentaltrainern, Masseuren und Köchen, und die Freundinnen sind selbstbewusste Modemäuse, die um jeden Töff herum einen grossen Bogen machen aus Angst, die Fingernägel könnten abbrechen. Die Fahrer leben längst auf einem anderen Planet als die echten Biker draussen vor den Zäunen, die Seelenverwandschaft zwischen den Asphaltcowboys und jenen, die über tausend Kilometer hinauf nach Assen fräsen, gibt es nicht mehr.

Das schönste Beispiel für die Anpassung an die neuen Zeiten ist Randy Mamola. In Assen war der verrückte Ami in den 1980er-Jahren Kult, verliess schon mal den Startplatz, kletterte über den Zaun und stieg hinauf in die Tribüne, um den Bikern und ihren Bräuten Minuten vor dem Start die Hand zu schütteln, und mit Feuerwerken, die ihm die Schweizer Seitenwagenfahrer Markus und Urs Egloff aus der Schweiz herbeigeschafft hatten, veranstaltete er jeden Abend im Fahrerlager ein Höllenkaracho, bis die berittene Polizei herbeigaloppierte.

Trotz aller Perfektionierung - die Erotik des Lärms ist geblieben

Jetzt ist Randy brav geworden, arbeitet für Eurosport, und fährt gelegentlich sachte VIPs auf der Zweisitzer-Ducati um die Strecke. Wer soll denn da noch rocken und rollen, wenn sie schon den wilden Randy gezähmt und zum Tanzbären gemacht haben? Und doch kommen die Biker immer noch jedes Jahr nach Assen. Denn bei aller Professionalisierung und Perfektionierung und Sterilisierung ist doch die Erotik des Lärms geblieben. Ja, die Erotik von Assen ist der Lärm der Kracher in der MotoGP-Klasse und verbindet noch alle Biker und es nützt nichts, dass man auch diese Erotik regulieren möchte und den Lärmpegel auf 130 Dezibel limitiert hat. Die Rosse brüllen bei Vollgas lauter als erlaubt. So soll es sein, so muss es sein, was wäre denn Assen mit leise schnurrenden Elektromotoren? Nichts, gar nichts, höchstens ein Happening für warmduschende Ökofreaks und Frauenversther - und die Bikerwürden die Nase rümpfen.

Renmmaschinen müssen leben, vibrieren, mit rauchiger, lauter Stimme durch ihre Auspuffrohre zu den Fans sprechen, brummen, orgeln. Nimmst du hier in Assen nach einem Gang durch die Boxenstrasse während eines Trainings der MotoGP-Klasse die Ohrenpfropfen raus, die als Werbegeschenke verteilt werden, so bleibt dir von dieser Motorsymphonie noch stundenlang jenes leise Läuten im Ohr zurück, das du sonst nur in der Schweizer Armee nach einem Gefechtschiessen kennen lernen kannst. Es sind Geräusche, die nicht aus der regulierten Welt des 21. Jahrhunderts stammen. So muss das unwirsche Gurren einer ganzen Brontosaurus-Herde geklungen haben, wenn sie von einem Urmenschen mit der siebenschwänzigen Nilpferd-Peitsche nach der Mittagsruhe von der Schachtelhalmweide geprügelt wurde.

Oder gibt es am Ende gar noch mehr als nur das Dröhnen der Motoren, das an die «Belle Époque» gemahnt? Ein bisschen Kratzen an der Oberfläche fördert bald die Ängste zu Tage, die verdrängt, verprofessionalisiert, vergessen scheinen. Die Zahl der Verletzten und Versehrten ist zwar drastisch zurückgegangen und wer fällt, muss in Assen nicht mehr ins «Ziekenhuis», ins Spital, er wird in der fahrenden Klinik von Dr. Claudio Costa wiederbelebt, operiert, behandelt, geschient, gegipst. Aber die Angst will wie ein böser Aberglaube nicht weichen. Nur spricht keiner darüber. Die Erinnerungen an Wayne Rainey, den Perfekten, der am 3. September 1993 in Misano in den Rohllstuhl raste, Vollgas am Ausgang einer Kurve, an der Spitze des Rennens und der WM liegend, ist immer noch wach. Und am 6. April 2003 musste Daijiro Kato in Suzuka sterben, warum, weiss niemand genau, vielleicht ist der Gasschieber stecken geblieben.

Inzwischen durchbrechen sie auch in Assen die Schallmauer von 300 km/h, die Reifen werden so aufgeheizt, dass die platzen können, und zum ersten Mal in der Geschichte haben die Piloten, die sonst immer noch nach mehr PS gerufen haben, technische Kastrationen gutgeheissen. Ab 2007 dürfen die Viertakter nur noch 800 Kubik haben, das wird sie vielleicht zähmen, vielleicht auch nicht. Und dieser ganze technische Schnickschnack, die Computer und Ingenieure, Manager und Techniker können doch keinen Helden für Assen fabrizieren. Alle haben sie heute diese technischen Hilfsmittel und alleine damit gewinnt keiner mehr. Die Differenz machen wieder das Talent, die Intelligenz, das Gespür, der Mut.

Die Titanen wie Valentino Rossi, die Stilisten wie Tom Lüthi fühlen ihre Bikes, brauchen keinen Computerfreak, sondern einen engen Vertrauten, dem sie ihre (Fahr-)Gefühle mitteilen können und der das Bike abstimmt wie der Musiker das Instrument und der am Motorengeräusch den Zustand des Aggregats erkennt wie am Pulsschlag die Gefühle seiner Geliebten. Die technische Revolution ist zu Ende. Aber ein Bike bleibt ein Bike, es ist nicht einfach eine Maschine, es lebt, rutscht, vibriert und wer in Assen blocht, bleibt doch in Held.

Niklaus Meienberg über Assen 1976

In Daytona Beach geht's noch schneller. Dort fetzen die schweren Siebenhundertfünfziger mit 330 km/h, aber 260 km/h sind auch ein Erlebnis, wenn man's noch nie gesehen hat und selbst nie über 190 km/h hinausgekommen ist auf einer Serienmaschine. Es sind Fünfhunderter, welche diese Spitze erreichen, aber vielleicht sind es auch 280 km/h, auf den Kilometer genau weiss man das nicht, die haben keinen Geschwindigkeitsmesser, nur einen Tourenzähler aufmontiert, damit der Fahrer weiss, bis in welche Höhen er den Motor hinauftreiben soll, bevor es ihn verjagt.

Niklaus Meienberg über Assen 1976

Die Rennmaschinen der Rennfahrer ziehen magnetisch die Serienmaschinen der Strassenfahrer nach Assen, ein grosser Sog ist entstanden, und die Kawasakis, Hondas, BMW, Ducatis, Laverdas, Nortons, Harleys, Yamahas konnten nicht widerstehen, es sieht aus, wie wenn sie selbständig zusammengeströmt wären, alle Maschinen Europas.

Niklaus Meienberg über Assen 1976

An derselben Stelle hat es dreimal hintereinander Maschinen verschiedener Klassen aus der Kurve gejätet, und jedes Mal sind die Fahrer elegant wie Balletttänzer abgesprungen, vielleicht auch abgepurzelt, man sah es nicht genau, so schnell ging's.»

Niklaus Meienberg über Assen 1976

Meienbergs vollständige Assen-Reportage online:blick.ch/sport/meienberg[50]