DAS MINI

Minimaler Aufwand, maximaler Ertrag. Das Verhältnis von Engagement zu Fahrspaß auf der Rennstrecke ist beim Supermoto unschlagbar gut. Probe aufs Exempel mit TM RACING

TEXT: NICO RÖDER FOTOS: NEKTARDESIGN/ADAM DROBIEC

MAX PRINZIP

730 Meter Freude. Auf einer Fläche von nur hundert auf 120 Meter winden sich die zwölf Kurven des Waldparkring Walldorf. Verschnaufpausen gibt es beim Supermoto keine, dafür ungetrübten Kurvenspaß

Rennstreckenfahren stellt uns vor echte Probleme. Je mehr Blut man am schnellen Fahren auf abgesperrter Piste leckt, desto öfter will man es machen. Im Gegensatz zu Frankreich, Italien oder allen voran Spanien, hat Deutschland aber keine besonders freundliche Peripherie fürs Rennstreckenfahren. Mit der Flächendeckung an Rennstrecken ist es in Deutschland so schlecht bestellt wie um das Breitband- und Funknetz. Überall klaffen eklatante Löcher.

Das ist beileibe kein Luxusproblem, denn Rennstreckenfahren ist in höchstem Maße vorbildliches Verhalten. Wer die Vollgaslust nicht auf der Rennstrecke auslebt, tut das oft dummerweise auf der öffentlichen Straße. Was sich mit dem weiteren Problem des Rennstreckenfahrens erklären lässt: Das Ganze geht verdammt arg ins Geld. Nehmen wir zur Rechnung einen x-beliebigen Track Day am Hockenheimring: 200 bis 300 Euro, je nach Anbieter. Und eine Tausender muss es heute ja schon sein. Die BMW S 1000 RR ist mit das beliebteste Motorrad ihrer Kategorie. Kostet ab 19150 Euro. Dazu kommt der teure Rennsprit, den man sich vor Ort leisten muss, wenn man nicht mit dem Transporter anreist. Womit wir bei Problem c) sind: Aufwand. Für die Tausender muss es mindestens ein mittelgroßer Transporter sein, in die die 200-Kilo-Fuhre gewuchtet werden kann, um sie hunderte von Kilometern wegen des schlechten Rennstrecken-Netzes herumzugondeln. Womit sich der Kreis schließt. Rennstreckenfahren ist teuer und aufwändig. Und wir haben noch nicht einmal das Thema Sturz angesprochen. Was bei einem Abflug mit 170 km/h alles kaputt gehen kann...

Solch feine Details wie die fantastischen Schweißraupen und Fräsarbeiten am Rahmen gibt's nur, wo mit Hingabe gearbeitet wird. In Handarbeit baut ein Mitarbeiter eine TM zusammen. Man möchte den Namen erfahren, um sich zu bedanken

Andre Raab, der mit seinem Supermotostore (www.sms-racing.de) mit TM Racing echtes Renngut vertreibt, nimmt mir die Furcht, die edle 450er hinzulegen: „Im schlimmsten Fall bricht der Lenker, eher verbiegt er sich nur. Dann bauen wir halt einen neuen ran. Kostet 60 Euro". Alles klar. Vorne am Häuschen des MSC Walldorf habe ich 30 Euro gelöhnt – für einen vollen Tag auf der Kartbahn. Terminbuchung mit einem Tag Vorlauf perfekt online über den Motorsport-Club selbst, nicht über einen Anbieter von Track Days – und das Monate im Voraus. Termine jeden Mittwoch bis Samstag. Im 15-Minutentakt wechseln sich Rennkarts mit den Zweirädern ab. Wer es ausreizt, bekommt 4,5 Stunden Fahrzeit hin. 270 Minuten Fahrzeit für 30 Euro! Mit Glück

Das extrem große Vertrauen auf der Reifenflanke stellt sich nach kurzer Zeit ein. Mehr Schräglage als mit einer Supermoto geht nicht

kommt man bei Trainings auf großen Rennstrecken auf 120 Minuten am Tag. Im Schnitt für 250 Euro. Macht 2,08 Euro pro Minute Track Time. Elf Cent kostet die Minute mit der Supermoto in Walldorf. Unfassbar. Und Walldorf ist ja nicht die einzige Strecke. Kartstrecken gibt es in Deutschland zuhauf, und dann gibt es ja außerdem noch regelmäßige Supermoto-Trainings auf Verkehrsübungsplätzen. Doch auch da muss man hinkommen. Aber so eine Supermoto ist wunderbar leicht und passt locker in einen ollen Renault Kangoo.

Supermoto kostet wenig, braucht wenig Aufwand, macht aber mindestens so viel Spaß wie Vollgas auf einem Grand Prix-Kurs hämmern. Braucht es nur noch die richtige Maschine. Auch wenn Supermoto von der großen Bildfläche etwas verschwunden ist, es gibt sie noch, die richtig leckeren Geräte. Im italienischen Pesaro sitzt die kleine, aber überaus feine TM Racing Manufaktur. Jede Maschine wird von der ersten bis zur letzten Schraube von einer einzelnen Person in Handarbeit zusammengebaut. Nix seelenlose Großserie und auch keine umgebaute Motocross-Maschine mit 17-Zöllern. Bei TM wird der Supermoto-Sport groß geschrieben. Mit Erfolg, die ersten zwei Plätze bei der WM 2021 belegten TM-Fahrer. Weltmeister ist übrigens der Deutsche Marc-Reiner Schmidt.

Grundlage für Schmidts Erfolg: TM SMK 450 Fi, für jeden käuflich ab 12 590 Euro und wirklich nah am Werksmotorrad. Ohne Racing Kit geht auch (10 290 Euro, heißt dann SMK 450). Ob SMR oder SMK, das ist edelstes Material, wie man es sich im Superbike-Bereich so nicht kaufen kann. Und wem das noch nicht ausreicht, der lässt sich von Andre Raab die blaue Rakete nach Gusto aufmöbeln. CNC-gefräste Gabelbrücken, Kupplungsdeckel und Umlenkhebeleien sind ebenso möglich wie ein komplettes Öhlins-TTX-Fahrwerk, wie es das SMS-Racing-Team in der deutschen Supermoto-Meisterschaft einsetzt, Brembo-Rennbremsen und der Umbau auf E-Start.

Rauf auf die hohe Sitzbank und den Einzylinder angeworfen. Wie Dominosteine fallen die Pitbikes im Gewitter der zwei Endschalldämpfer. Brutal reißt der Single an, für Grobiane ist der ultraspontane Gasgriff nix. Mit etwas über 100 Kilogramm Motorradgewicht und filigraner Statur ist das Fahren mit der SMK 450 eh mehr feiner

Simple, aber schöne Detaillösung, die man an anderen Supermotos erst nachrüsten muss: Kettenführung, damit sie nicht an den Reifen schlägt

Bestes Brembo-Material verzögert furchtbar stark. Mit den etwas über 100 Kilogramm Fahrzeuggewicht hat die Bremse wenig Stress. Auch wenn sie feinfühlig ist: Vorsicht vor Überschlägen! Der Alurahmen ist extra für die Supermoto konzipiert, ist also kein Motocross-Gestell. Bis über 10 000 Touren dreht der von TM eigens gebaute Einzylinder. Kernige Vibrationen, wenig Schwungmasse und mehr als genug Power

Pinselstrich, denn Holzschnitzerein mit der Kettensäge. Es erscheint ja nahezu unmöglich mit einer 450er einen Kurs mit zwölf Kurven auf der Fläche zweier Fußballfelder zu befahren, doch die TM schnappt bei Kurven zu wie eine Mausefalle. An das regelrechte Hineinfallen in Kurven gewöhnt man sich sofort und zirkelt ultra-präzise immer innen der Asphaltkante entlang. Wer über sein Motorrad je gesagt hat, es sei handlich wie ein Fahrrad, darf gern bei Andre um eine Probefahrt mit der SMK bitten. Das hier, Leute, das ist wirklich handlich. Vom Fahrer braucht es eigentlich keinen Input, und die Supermoto schnippt wie eine Flipperkugel von Kurve zu Kurve. Sich bis zum Erbrechen schwindlig fahren? Absolut möglich. Unruhe kommt dabei nie ins Chassis, dafür gibt's sehr feine Rückmeldung und extrem viel Vertrauen auf der äußersten Reifenflanke. Selbst nach kurzer Zeit schleift die Raste dauerhaft am Boden, und man will immer mehr. Früher ans Gas, noch tiefer drücken, noch später bis in den Scheitel bremsen. Was für ein Heidenspaß! Bei einem Superbike fährt immer viel Angst mit, je mehr man sich seinem Limit nähert. Nicht so beim Supermoto, das ist alles viel spielerischer. Und wenn es schief geht, hat man sich bei Innenstadttempo auf den Hosenboden gelegt. Gibt Schlimmeres.

Plopp. Der Motor verstummt, die Endorphine vibrieren nach. Was bleibt nach diesem Tag? Vor 24 Stunden saß ich im Transporter, beladen mit Yamaha R6 und BMW M 1000 RR auf dem Heimweg vom Renntraining am Anneau du Rhin. Noch 230 Kilometer Heimweg, um über 200 Euro ärmer. Heute sind es nur 100 Kilometer, im Geldbeutel ist sogar noch Geld für ein Feierabendbier. Und es brennt sich der Gedanke ein, dass eine Supermoto her muss zur Befriedigung der Rennstreckenlust. Das Mini-Max-Prinzip, es hat sich bis aufs Letzte als wahr erwiesen. □

Für Axel (links) ist klar, es gehört eine Redaktions-Supermoto her. Andre Raab vertreibt mit seinem Supermotostore TM-Motorräder und engagiert sich im Rennsport

Fotos: Speedjunkee Racepics

PUBLIKUMSNAHES SPEKTAKEL **SUPERMOTO IDM**

Es gab Zeiten, da hatte der Supermoto-Sport einen festen Platz in der Motorradszene. Unweit des Stuttgarter Stadtkerns wurden Meisterschaftsläufe ausgetragen, wo sonst beim Cannstatter Volksfest auf den Biertischen getanzt wird. Racing in the City. Für Supermoto-Rennen braucht es wenig Platz und schon gar keine festen Rennstrecken. Das sorgt für zuschauernahes Racing vom Feinsten. Speed steht nicht im Vordergrund, sondern irre Schräglagen, wilde Sprünge in den Offroadsektionen und wahnwitzige Drifts auf der Bremse.

Auch wenn der Sport etwas aus der Wahrnehmung gerutscht ist, ist er beileibe nicht tot. Die deutsche Supermoto-Meisterschaft hat volle Klassen, von der Prestigeklasse S1 bis hin zu den Jüngsten auf 65-Kubik-Supermotos. Beim Supermoto-Lauf in St. Wendel, einer von 16 Terminen zur IDSM, gingen beispielsweise über 230 Teilnehmer an den Start. Nur halbvolle Starterfelder wie bei so manch anderer deutschen Motorsport-Meisterschaft gibt es hier also sicher nicht. Mit Rennen in Schaafheim, Sankt Wendel, Wittgenborn, Schleiz und Oschersleben ist für Unterhaltung in Deutschland gesorgt. Die Termine der Meisterschaftsläufe im nächsten Jahr werden sich hier finden: www.supermotoidm.de. Sollte die Motorradwelt Bodensee am 28. bis 30. Januar stattfinden können, gibt es dort die nächste Möglichkeit den Driftern hautnah zuzuschauen.

Spektakulär mit jeder Faser: Supermoto-Rennsport bietet zuschauerfreundlichen Motorsport mit viel Action. Driften, Springen, auf der letzten Rille kämpfen. Ihr guter Vorsatz für 2022: mindestens einen Lauf der Supermoto-IDM besuchen