

Auf historischem Boden

Mehr und mehr mausert sich das markenübergreifende Motorradtreffen „Glemseck 101“ zu einer der größten und vielfältigsten Szene-Veranstaltungen Süddeutschlands.

Text und Fotos: Thomas Schmieder



Klaus Müllers Rob-North-Triumph Trident röhrt wie ein Hirsch im Herbst

Es riecht nach Rennbenzin und Zweitaktöl, aber auch nach Schupfnudeln und Maultaschen, schließlich sind wir in Schwaben. Willkommen auf dem Volksfest rund um zwei Räder auf der historischen Solitude-Rennstrecke vor den Toren Stuttgarts. Dort, wo bis 1965 noch internationale Rennen mit WM-Status ausgetragen wurden und sich heute an Wochenenden zahlreiche Motorradfahrer treffen. Doch an diesem September-Wochenende brodeln und boomt es hier ganz besonders. Die Motorradfaszination im Südwesten feiert sich beim „Glemseck 101“ selbst. Und wie!

30 000 Leute an zwei Tagen, Alt und Jung, Chopper und Supersportler, Veteranen und aktuelle Designstudien strömen herbei, stehen vereint. Viele liebevoll aufgebaute Motorräder aller Altersklassen und Erhaltungszustände. Hier ist wirklich alles vertreten, von der einzylindrigen Honda Dream 50 bis zur achtylindrigen Boss Hoss. Mehr motorische Vielfalt ist kaum denkbar. Jahrzehnte alte US-Bikes von Indian und Harley, gern mal ohne nennenswerte Schalldämpfer, parken neben betörenden Italo-Maschinen und stilvollen Engländerinnen. Aber auch BMWs und Japaner, Roller und aktuelle 125er, sie alle finden hier einen würdigen Rahmen. Ein wirklich buntes Treffen. Dazwischen zieht eine vollverkleidete Münch Mammut die Blicke auf sich, brüllen Norton- und Triumph-Twins um die Wette.

Café Racer laufen warm für das Achtmeilen-Sprintrennen bis zum Start-/Zielturn im Mahdental. Okay, aktuelle Triumph-Typen sowie Kawasaki W 650 überwiegen. Doch auch echte Klassiker wie eine Ducati 750 Supersport treten an. Am Ende gewinnt die getunte Thruxton 900 von Classic-Bike Raisch aus Ostwestfalen. Später übernimmt eine

Handvoll Rennmotorräder die Strecke für Schauläufe. Besonders beeindruckend: Eine Rob-North-Triumph Trident in babyblauer Gulf-Lackierung. Sie klingt, als habe sich ein liebester Hirsch mit einem heiß gemachten 911er-Porsche gekreuzt. Besitzer Klaus Müller hat den Stoßstangen-Dreizylinder auch schon beim Vierstundenrennen für Klassiker über die Rennstrecke von Spa-Francorchamps geprügel. Doch hier auf dem kleinen Areal muss er auf der Standgasdüse rumfahren. Gleiches gilt für eine Reimo-Suzuki und eine Zweizylinder-MV.

Dann kommen Renngespanne, driften um die engen Wendepunkte. Ein historisches



Racer-Pärchen 2010: Gaby (Mitte) und Bruno Dötsch aus Hildburghausen



Springer-Harley trifft Italo-Träume



Originell: Menschen und Maschinen bei Schau- und Demoläufen für Klassiker



Rocker: Jochen Schmitz-Linkweiler (l.) von LSL, Mark Wilsmore vom Ace Cafe



Zum Weinen schön: superedel gebaute Honda CR 750-Replika von Bike Side

BMW-Dreizad, schlicht in Schwarz, neben einem modernen, höllisch lauten Formel-2-Gespann, wie sie auch auf der Tourist Trophy antreten. Ihm dient ein 200 PS starker Vierzylinder aus einer GSX-R 1000 als Antrieb. Überraschung beim Anhalten, der Schmiermaxe ist eine Amazone, die Ehefrau des Fahrers. Die Dame räumt ihren Platz zu Gunsten eines Freiwilligen aus dem Publikum. Das Gespann-Greenhorn zeigt sich nach der Premiere im Beiboot begeistert: „Die Beschleunigung ist ja abartig.“ Das gilt für die Klassiker, die im Anschluss das Feld übernehmen, eher weniger. Hier setzt eine Tornax von 1930 den Glanzpunkt.

Ein großes Kompliment an die Veranstalter von Glemseck 101, das Hotel-Restaurant Glemseck und die Stadt Leonberg. Sie stemmen an den drei Tagen Großes. Zwei wichtige Durchgangsstraßen sind für Pkw komplett gesperrt, nur Motorräder kommen durch. Autos müssen eben woanders fahren und außerhalb des Geländes parken.

Zudem schaffen es die Veranstalter, verschiedenste Ansprüche unter einen Hut zu kriegen: den Roller-Gebrauchthandel aus Stuttgart-Feuerbach neben rassigen Zweiventil-Stadtmotorrädern von Urban Motor aus Berlin. Die Jungs von Bike Side aus Durmersheim präsentieren gleich zwei Interpretationen zum Thema CR 750-Replika: Der eine Nachbau des legendären Renners glänzt wie 1970 in typischem Daytona-Orange, abgesetzt mit weißen und schwarzen Streifen. Ingenieur

Klaus Dony fertigte sie als Eins-zu-eins-Replika. Er studierte dafür historische Quellen und Baupläne, kontaktierte gar Bob Hansen, den ehemaligen Teamchef von Honda America. Deutlich hemdsärmeliger kommt die CR von Gabriel Winter daher: mit unlackiertem Alu-Tank und schwarzer Rennverkleidung.

Große Kontraste kennzeichnen auch das Publikum: Kuttenträger und Knieschleifer-Fraktion, Showmenschen und Tourenfahrer in Textilanzügen. Am rührigen MV-Club, der Maschinen aus allen Epochen präsentiert, flanieren ganze Familien mit Kinderwagen vorbei. Eine liebenswerte Mischung aus cooler Großstadt-Szene und familiär-friedlicher Landszenerie. Samstagnacht gibt's ein Rock 'n' Roll-Konzert, wie sich das gehört, und die Wahl des „Couple of the Weekend“, dem Pärchen des Wochenendes. In der Kategorie „Racer“ gewinnen Bruno Dötsch und seine Frau Gaby aus Thüringen, bei den „Rockern“ setzt sich ein jüngerer Pärchen mit Pomade im Haar durch. Der renommierte W 650-Spezialist Dötsch hat einen Kawasaki-Twin im Rickman-Rahmen und mit Métisse-Halbschale präsentiert. Insgesamt ist der Samstag bei Glemseck 101 eher etwas für die Café Racer-Bewegung, der Sonntag mehr Volksfest für Groß und Klein.

Es spricht für sich, wie die Honda RC36-Fahrerin Andrea Kurz aus Vaihingen/Enz für ihre Gothaer Versicherung wirbt – mit ganz besonderen Motorrädern aus ihrem Kundentamm. Klar haben die Privatleute ihre bild-

schönen Maschinen für dieses besondere Wochenende zur Verfügung gestellt. Und so dürfen sich die Besucher über eine Harley-Davidson WLA Flathead in Armee-Ausführung freuen: Baujahr 1942 mit 31 PS starkem 750er-V2, stilet in Olivgrün mit braunem, ledernem Gewehrhalter. Schwermetall statt schnöder Prospekte! Aber als Attraktion dient auch ein Leichtgewicht wie die rot-silberne MV Augusta 350 Bicilindrica von 1972, deren Zweizylinder bis zu 32 PS bei 7600/min leistet. Oder eine Göricke 150 S mit 6,5-PS-Zweitakter. Hauptsache, man lässt sich etwas einfallen. „Ich bin total happy, dass meine Kunden mir ihre Motorräder gegeben haben“, sagt Andrea.

Dies beherzt ganz besonders Mark Wilsmore. Der Initiator der Wiedereröffnung und heutige Besitzer des Ace Cafe London erweist dem Glemseck seine Reverenz. Nur eine Woche vor der eigenen großen Party an der Themse ist der 53-Jährige auf einer Triumph Thruxton eigens von London nach Leonberg gefahren. Respekt. „Nürburgring und Sachsenring kennt in Großbritannien jeder mit Benzin im Blut“, erklärt Mark seine Fahrt. „Aber das Glemseck ist noch ein Geheimnis von Baden-Württemberg.“ Er müht sich redlich, den deutschen Zungenbrecher einigermaßen korrekt auszusprechen. Dies hier sei eine „holy road“, eine heilige Straße. Ja, er hat etwas Besonderes, der historische Boden. Man sieht sich, im September 2011 an der Solitude. Mehr Infos unter www.glemseck101.de. □



Mann gegen Mann starten 32 Piloten von Café Racern beim Sprint über eine Achtelmeile (etwa 200 Meter) im K.o.-Modus: Der Schnellere kommt weiter

Klassiker fahren vor

Typenkompass

Achim Gaier

Youngtimer

Motorräder 1970–1980

Achim Gaier
Youngtimer
 Motorräder 1970–1980
 128 Seiten, 122 Farbbilder, Format 140 x 205 mm
 ISBN 978-3-613-03243-9
 € 9,95/sFr 18,90/€(A) 10,30

Typenkompass

Jürgen Gassebner

Triumph

Motorräder seit 1945

Jürgen Gassebner
Triumph – Motorräder seit 1945
 128 Seiten, 119 Bilder, Format 140 x 205 mm
 ISBN 978-3-613-03158-6
 € 9,95/sFr 18,90/€(A) 10,30

»Typisch Mann«

Motorbuch Verlag www.motorbuch.de
 Service-Hotline: 01805/00 41 55*
*0,14 €/Min. aus Festnetz, max 0,42 € pro Minute aus Mobilfunknetzen