



BISZBÉTT





BISZKIT



Früher war alles besser! Vor allem das Wetter. Erinnern wir uns doch mal an den April Anno 2000, als die Freibäder Hochkonjunktur feierten. Zwar hatten wir dieses Jahr wieder einen Rekord-April... nur nicht ganz so angenehm: „Anhaltende Regen-, Schnee- und Graupelschauer, kaum Chancen auf Sonne“, schrieb die Presse. Nicht gerade wünschenswerte Voraussetzungen für ein Event, das unter dem Motto Motor- und Rockfestival steht, und bislang das einzige seiner Art ist: **Speedball.**

Unbeeindruckt von der Wetterlage strömten am Freitagnachmittag die ersten Harten auf das riesige Areal der Mehrzweckanlage Luckau, einem ehemaligen NVA-Flughafen, der nach dem Fall des eisernen Vorhangs in ein Open Air-Gelände umgebaut wurde. So sieht die Infrastruktur unter anderem einen riesigen Campingbereich und einen vom DMSB zugelassenen Dragstrip mit Flutlichtanlage, großen Anzeigenleuchttafeln, Fahrerlager und dergleichen vor, auf dem sich sowohl private Starter mit ihren straßenzugelassenen Maschinen beim **Fighters Cup** als auch Rennteams aus-toben durften. Doch bevor sich



die Freunde der Beschleunigung duellierten, lieferten sich am Freitagabend die Newcomer der Rock-Szene ein heftiges Shoot-Out auf der großen Hauptbühne. Aus 285 Bewerbern wählte die UMAP-Musicfactory, bekannt durch Konzert-Veranstaltungen und Shape-CDs in Form von Harley-Motoren, die zehn besten aus. Aus dem im Rockgenre bereits traditionellen UMAP-Bandcontest gingen schließlich vier Gewinner hervor, die wir euch nicht vorenthalten wollen: Weil die Entscheidung so schwer fiel, landeten gleich zwei Aspiranten auf dem dritten Platz, nämlich Seduce und Microgroove, den Runner-Up erkämpften sich Zig Zag, und den äußerst begehrten Ersten holten Hammerschmitt. Begehrt deshalb, weil ein Plattenvertrag und Promotion winken. Abgerundet wurde dieser „Battle of the Bands“ vom Headliner des Abends, der von den Zuschauern richtig abgefiebert

wurde: Den Dead Freddie, deren neues Album Electric Freddie land erst Mitte Mai im Handel erschien. Kostproben können übrigens auf www.deadfreddies.de runtergeladen werden.

Wen selbst die Erotik Show der Undercover-Mädels noch nicht so richtig aufgetaut hatte, konnte dies im großen, (einigermaßen) warmen Discozelt nachholen. Hier sorgten die Jungs von ABC Catering ebenfalls für musikalische Unterhaltung mit der Joan Collins Show Band sowie Sounds vom Plattenteller. Wem das nicht reichte, konnte als Bewegungstherapie gegen die Frostbeulen am Bullriding teilnehmen. Den Erlös von über 600 DM stifteten die ABC-Leute übrigens an den Kids Club.

Auch der Samstag bescherte uns erneut Glück im Unglück, denn zumindest blieb es trocken, so daß auf dem Dragstrip gestartet werden konnte. Das Profifeld bildete sich primär aus Motor-rädern, hauptsächlich Super Street Bikern, und einigen Auto-Teams, die zum Saisonstart die ersten Testläufe für Mensch und Maschine absolvierten. Wirklich interessant für die meisten Besucher, also für die, die seltener mit Drag Racing in Berührung kommen, war jedoch der **Fighters Cup**. Denn bei diesem Public Race – auch als „Run what you bring“ bezeichnet – durfte, wie der Name schon vermuten läßt, jeder teilnehmen. Und nicht nur das: Man konnte sogar einen Pokal gewinnen. Der Einfachheit halber haben wir die Motorräder in eine Klasse über und eine unter 1000 ccm aufgeteilt. Sobald sich erste Berührungsängste (Tenor: „Gegen die anderen hab' ich ja ohnehin keine Schnitte.“) gelegt hatten, debütierten nun auch zunehmend Fighter-Piloten auf der Quartermeile. Und obwohl die Starter durch die eisigen Temperaturen und somit viel zu kalten Reifen gehandicapt waren, hatte der Dragster-Sport neue Freunde für's Leben gefunden.

Nachmittags zündete die erste Düse Ihre Triebwerke; Jerry „Big Daddy“ Lackey drückte auf den roten Knopf seines Jet Cars. Für alle Speed Freaks ein paar Eckdaten:









Jerrys Auto ist mit einem 146 Westinghouse-Triebwerk bestückt, das in den späten 50er Jahren für Testflugzeuge entwickelt wurde. Durch einen dreistufigen Nachbrenner produziert die Turbine eine Schubkraft von 8.600 lbs/ft und eine Leistung von rund 11.000 PS. Dadurch ist der Körper einer Belastung von 6g bei der Beschleunigung (bei nur 90% der Schubkraft) und 7g beim Bremsvorgang, bedingt durch zwei Bremsfallschirme und vier Schelbenbremsen, ausgesetzt. Roger Kirchner, der neue Besitzer von „Paranoia“, dem Jet Car mit 134-Turbine und einer Lei-

stung von rund 10.000 PS, das Sammy „Rocket Man“ Tosuner jahrelang pilotierte, hatte an diesem Nachmittag leider Startprobleme. Ironischerweise waren diese erst behoben, als die Bahn aufgrund des einsetzenden Regens gegen 20.30 Uhr geschlossen werden mußte. Die Gummischichten auf dem Asphalt verwandeln den Track bei Nässe in eine Rutschbahn, so daß alle Rennen eingestellt werden mußten.

Was bis dato auf der Viertelmeile gezeigt wurde, war gutes Showbiz, und das zur Abwechslung mal Made in Germany. Zwischen den Rennen gab sich der von **Fighters** gesponsorte Stuntprofi Rainer Schwarz die Ehre, und brach mal wieder alle Gesetze der Schwerkraft. Sein Handwerkzeug besteht heutzutage aus zwei Buell XI-Lightnings und einer 300 kg schweren H-D Dyna Superglide Sport. Aber nicht nur die Hardware wurde aufgefrischt, auch das Repertoire beinhaltet Neugkeiten, die im ersten Augenschein zwar nicht ganz jugendfrei aussahen, sich aber als geniale Stunts entpuppten. Wenn der Sozjus seine Beine ganz locker über die Schultern des Fah-

ers baumeln läßt und sich beim Stoppie kurz vor dem Überschlag immer noch wie auf der heimischen Sofaecke lümmelt, vermittelt das schon einen gewissen Grad an Gelassenheit. Ganz zu schweigen vom fahrerischen Können, das nahtlos in Burn Outs auf der Wheelie Bar übergehen, transparent werden. Wer mehr vom Rainer Schwarz Wheeling Team sehen möchte, sollte es mal unter www.stunt-s.de versuchen.

Da wir gerade bei amerikanischer Hardware sind: Der Buell-Truck und eine ganze Schar von Händlern waren mit Testfahrzeugen vor Ort. Nun, das ist vielleicht nichts ungewöhnliches für eine solche Veranstaltung, mögen sich viele nun denken. Das stimmt, aber dafür gibt's nicht jeden Tag eine nagelneue Buell XI Lightning zu gewinnen. Und obwohl den Lesern, die sich nicht nach Speedball hingetraut haben, eigentlich keine

EISZEIT



Belohnung zusteht, wollen wir euch trotzdem die Gelegenheit bieten, an dem Gewinnspiel teilzunehmen. Mehr erfährt ihr auf Seite 24.

Durch das Duo Infernale von Motoscout 24 entwickelte sich der Burn Out Contest zu einem Leckerbissen allerhöchster Dekadenz. Mit einem V12-Jaguar verheizten die beiden die Burn Out-Platte zu Sägemehl, ja stellten die auf Luden-Modus getrimmte Schleuder mit selbstgebastelten Hi-Jackers sogar als Burn Out-Untersatz zur Verfügung. Dieser Einsatz muß auf jeden Fall lobend erwähnt werden, denn es hat die ins stocken geratenen Burn Out-Aktivitäten wieder belebt.

Leider hatte der Reifendienst partout etwas gegen die Burn Out-Zonen als Standort und zog entgegen der Absprache ins Fahrerlager, wo er das schlechte Geschäft mit monopolverdächtigen Preisen wettmachen wollte. 30,- DM für's Reifenwechseln ist eine heftige Ansage. So heftig, daß

der gute Mann, selbst nachdem er sich unter Druck bereiterklärte den Preis auf 5,- DM zu senken, das Geschäft nicht mehr ankurbeln konnte. Das Finale des Burn Out



Contests entsprach allerdings hundertprozentig gewohnter Fighter-Mentalität unter dem Motto: Jetzt erst recht.

Für die besten drei Brenner hatten die Jungs von Motoscout 24 sogar Pokale gestiftet, und im Anschluß an den großen Show Down auf der Hauptbühne verteilt. Der Bewertung lagen vor allem Originalität und Zuschauerwirksamkeit zugrunde, so ging der dritte Platz an Jupp auf einer KTM-Vollcrosser, der zweite an Blender auf seiner matschschwarzen Warze und der erste ging kollektiv – eine Hommage an die Zeiten vor der Wende – an die Affenbande, die mit Monkeys und deren Derivaten bereits das gesamte Wochenende für den einen oder anderen Lacher sorgten.

Weitere Pokale folgten, nämlich die für den **Fighters Cup**. Die eigentlichen Gewinner haben wir aus der Wertung genommen, da sie für das **Fighters-Team** gestartet sind. Die beste Zeit unter 1000 ccm und die zweitbeste insgesamt wurde von **Mick Hüby** auf NOSfeaturu gefahren. Leider hatte der Läder nicht genügend Druck aufgebaut, dafür konnte Mick das erste Mal das NOS-System austesten. Das um Längen beste Gesamtergebnis erzielte jedoch unser Team-Kollege Elmar Geulen auf der schnellsten Seriensportrennmaschine Europas, einer LKM-geputzten Hayabusa mit 217 PS am Hinterrad. Außer den beiden Quallfizierte sich ein einziger Starter für den „Zehner-Club“, nämlich Ralf Pardubitzki auf seiner Lachgas-befeuerten Big Bore-Vmax, der somit den ersten Platz in der Königsklasse holte. Die schnellsten Zeiten in der Klasse unter 1000 ccm lagen bereits über zwölf Sekunden, den ersten Platz räumt hier Armin Hohl ab. Sämtliche weiteren Plazierungen, Zeiten und Geschwindigkeiten könnt ihr der Tabelle entnehmen.

Die Pokalverleihung endete wirklich keine Sekunde zu früh, denn die Rufe nach „Titten“ wurden immer lauter. Da ich in der Hinsicht wenig zu bieten hatte, übernahmen Vivian und Michele mit äußerst gekonnter erotischer Unterhaltung.

Anschließend gaben sich Hammer-schmitt die Ehre, gefolgt von der Verlosung des Speedball Gewinnspiels mit Sachpreisen der edlen Spender POLO, Götz/M&P, UMAP, Buell, Metzeler, Micron sowie unserer Wenigkeit. Nach weiteren Performances der beiden Undercover-Damen, gaben Domain und die Headliner des Abends, Bonfire, ihre Sets zum besten. Vor allem Oldschool-Rocker Bonfire, die momentan auf Promotour wegen ihres neuen Albums sind, erfreuten sich trotz Partykillerkälte höchster Begeisterung.

Nach dem Gig wurde im Discotzelt ausgelassen weitergefeiert, der Bulle (nein, nicht der grün-weiße) kam nicht

BEISZEIT

mehr zur Ruhe, und die Roch'n' Roll Band Galaxo aus Potsdam legten noch ein paar Sounds nach. Auf dem Drag Strip herrschte derweil leider rain out, weder der Stuntauftritt mit Rainer Schwarz noch die Nightshow der Raketen-Dragster konnte in dieser Nacht stattfinden.

Am Sonntagmorgen war klar, daß es sich „eingeregnet“ hatte. Dementsprechend konnte die Bahn weder für Drag Racing noch für die Stunts genutzt werden, und die Leute brachen relativ früh ihre Lager ab. Resümierend waren wir alle froh, daß sich trotz des absoluten Schmelnewetters – zwar blieb Luckau bis Samstagabend Niederschlag-frei, doch hatte es in Deutschland vielerorts geschneit – eine stattliche Menge von Besuchern die Ehre gaben. Vor diesen Leuten möchten wir an dieser Stelle den Hut ziehen und hoffen, daß ihr uns die eine oder andere Panne nachsehen könnt. Da wir gerade dabei sind: Dankeschön an Vivian und Michele von Undercover (www.undercovererotik.de), an den schnellen Elmar, Kalla vom Fe&W Tradeshop, die Crew von Buell Deutschland und Florian und Philip von Motoscout 24 sowie die Steinmanns für die erstklassige Unterstützung.

Wir freuen uns auf's kommende Jahr – bei mildereren Temperaturen.

Pos.	Rider	E.T.	Speed km/h
(1)	Elmar Geulen	10.210	244.44
(2)	Mick Hüby	10.576	237.13
1	Ralf Pardubitzki	10.787	215.87
2	Ernst Schwabe	11.057	223.25
3	Joerg Riesebeck	11.236	211.80
4	Paul Wojick	11.329	230.53
5	Christian Beger	11.482	209.49
6	Sven Ohler	11.483	203.38
7	Christian Rahm	11.488	208.51
8	Markus Fritsch	11.679	-----
9	Alexander Vosileris	11.679	198.33
1. bis 3. Platz unter 1000 Kubik (Gesamtplatz in Klammern)			
1 (30)	Armin Hohl	12.129	189.20
2 (35)	Oliver Rahm	12.528	-----
3 (40)	Fabian Lehmann	13.319	172.02





Text:
Marcus Broix
Fotos:
Festus,
Thomas Petzke,
Mick Hüby



Ende