



Von **Rolf Lüthi** (Text und Fotos)

# Rasant voran

**Hier wird nicht rumgeeiert, hier wird angegast.**

**W**er ein Motocross besucht und beim Programmpunkt «Oldtimerklasse» beschaulich rundum tuckernde Altherren erwartet, dem wird die Bratwurst in der Hand erkalten. Vor allem in der Klasse Pre 75 wird sehr beherzt Gas gegeben, mit Motorrädern, die offensichtlich richtig Dampf im luftgekühlten Zylinder haben. Schnellster Fahrer dieser Klasse ist derzeit der frühere Motocross- und Speedway-Fahrer Ueli Utzinger. Er wird gejagt von Dany Nüssli oder Joe Büsser. Die schnellen

Leute fahren längst nicht mehr mit Original-Motorrädern, sondern mit stark optimierten Maschinen. Wie im Oldtimer-Strassenrennsport gibt es mittlerweile blitzsaubere Replicas, äusserlich den Originalen entsprechende Nachbauten. Die Innereien und die verwendeten Materialien sind im Rahmen der technischen Reglemente auf dem neuesten Stand.

**Mit einer lockeren IG fing es an**  
Womit wir auch schon beim Thema wären, das im OMC für Spannungen sorgt. Diese Spannungen, die sich aus der Sache fast zwangsläufig ergeben, werden aber von den beiden Lagern gemeinsam sachlich diskutiert. Der Tempounterschied zwischen den ehrgeizigen (jüngeren) Fahrern auf ihren Replicas und der Fahrergeneration im Pensionsalter auf originalen Pre 65-Maschinen (bis Jahrgang 65) ist enorm. «Ich verstehe schon, dass ein solcher Fah-

rer gewaltig erschrickt, wenn die Spitzengruppe vorbeidonert», sagt Dany Nüssli, mit 39 Jahren der Jüngste im Feld.

Der frühere Motocross-Pilot Walter Steuble (60) war von Anfang an dabei beim Oldtimer-Motocross. Erste Anfänge gab es Mitte der 70er, in den 80er- und 90er-Jahren nahmen Motocross-Veranstalter gerne ein Feld Oldtimer-Crosser ins



Die Oldies sind keineswegs im Ruhestand.

der, 2005 waren 20 Rennen im Kalender. Mehr Info auf [www.omc-ch.ch](http://www.omc-ch.ch)

### Auch das Alter zählt

2006 wird in zwei Klassen gefahren (Pre 68, Pre 75) und in fünf Motorradklassen gewertet. «Indem wir neben dem Rennresultat das Alter des Fahrers und des Töffs bei der Punktevergabe berücksichtigen, versuchen wir eine annähernde Gerechtigkeit zu schaffen», sagt Steuble, und Sportchef Rolf «Sigi» Siegenthaler meint: «Wir wollen nicht alles verreglementieren. Neben dem Wettbewerb ist uns das Beisammensein mit Gleichgesinnten mindestens so wichtig.»

Diesen Eindruck hatte auch der Reporter beim Besuch des Laufes in Lugnorre (oberhalb des Murtensees). Man will gemeinsam eine gute Zeit haben. Steuble warnt vor einem Abdriften der Oldiecros-Szene: «Unser Ziel war einmal, die alten Renntöff zu präsentieren, so, wie sie damals gefahren wurden. Das ist heute teil-

**«Der Materialwert, der an einem Oldie-Nationencross rumsteht, ist sicher nicht geringer als an einem Cross-GP.»** Willy Läderach

Programm. «Das waren reine Demonstrationfahrten», erinnert sich Steuble. «Wir waren beim Publikum sehr beliebt, auch wegen des Viertakttonners. Damals wurden im Motocross ausschliesslich Zweitakter eingesetzt.» 1992 gründeten die Fahrer eine Interessengemeinschaft mit rund 40 Mitgliedern. Einerseits, um die Demofahrten mit den Veranstaltern zu organisieren, andererseits ging's mit der IG-Gründung los mit Oldie-Racing: Drei Rennen umfasste die erste Meisterschaft, zugelassen waren Töff bis Jahrgang 70, eine weiterführende Klassenunterteilung gab es nicht.

1998 kam mit der Vereinsgründung der nächste Schritt. Von Anfang an orientierte man sich beim Oldtimer Motocross-Club der Schweiz, kurz OMC, an den Reglementen des Europa-Verbandes ECMO. Heute zählt der OMC mehr als 120 Mitglie-

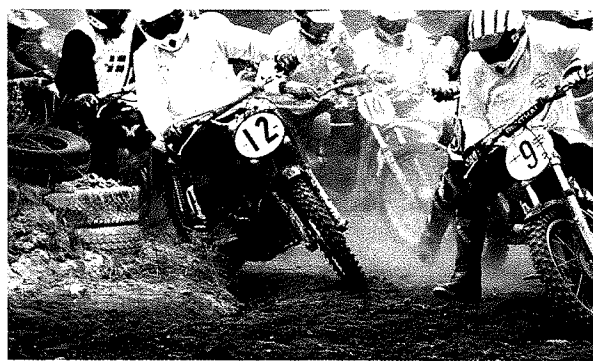
weise nicht mehr der Fall. Doch wenn ich mir die historische Strassenrennszene anschau, geht es bei uns noch gemässigt zu. Da wurden schon BSA Gold Star mit 240 km/h gemessen.»

Die Lösung könnte die Aufteilung der Oldiecros-Szene in Rennläufe für Racer auf modernisierten Geräten und Demofahrten für eher gemütlichere Fahrer auf originalen Maschinen sein. An der GV 2005, an der mit Willy Läderach ein neuer Präsident gewählt wurde, erhielt Sportchef Siegenthaler den Auftrag, mit Veranstaltern solche Demo-Läufe zu organisieren. «Es wird sich zeigen, wie das Interesse ist», sagt er. Hinter den Demofahrten steht auch Läderach, der während 30 Jahren das Frauenfelder Ostermontags-Cross organisierte und dem man kaum mangelnden fahrerischen Ehrgeiz vorwerfen kann:

### Oldtimercross der Nationen: Schweizer voll bei der Musik

Das Oldtimer-Motocross der Nationen wurde 1999 zum ersten Mal veranstaltet. 2001 fand dieser Nationenwettkampf im aargauischen Wohlen statt, die Schweiz belegte in der Kategorie 40+ den zweiten Rang.

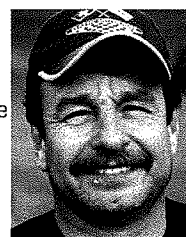
2005 traf sich die Oldie-Szene in Dieksau/D. «Es war eine sehr gut organisierte Veranstaltung,



Action in der Startkurve des Nationencross.

wie man das von der früheren DDR kannte», sagt Willy Läderach, der bei den 60+ auf BSA Gold Star antrat. «Wenn du durchs Fahrerlager spazierst, kommt du aus dem Staunen nicht mehr heraus. Unglaublich, was die auffahren! Der Materialwert, der da rumsteht, ist sicher nicht geringer als bei einem aktuellen Motocross-Grand-Prix. Die Piste war perfekt angelegt, doch für ältere Herren wie mich waren die Sprünge fast zu verrückt. Riesige Flugweiten, im vierten Gang voll, wie wir das früher auch machten, als wir noch viel jünger waren. Am Nationencross sah man, wie sich die Szene entwickelt hat: Es ist eine grosse Begeisterung da, es wird ernsthaft Sport betrieben, und bei einigen kommt voll der Altersehrgeiz auf.»

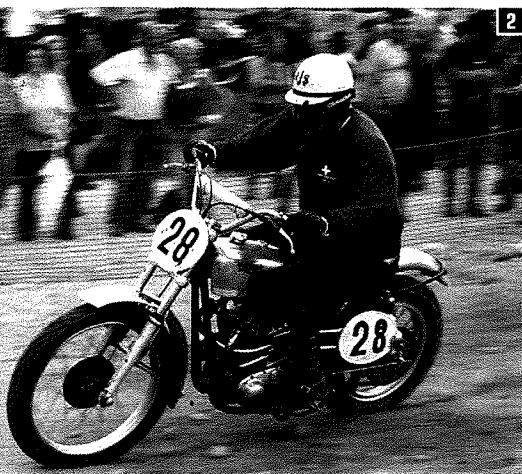
In der Kategorie 40+ sind die Fahrer über 40, die Töff Jahrgang 1972 oder älter, in der Kategorie 50+ treten über 50-Jährige mit Töff an, die 1970 oder früher gebaut wurden, 60+ sind die über 60-Jährigen, die Töff mit Jahrgang 65 oder älter fahren. Von den vier Fahrern einer Nation wurden die drei schnellsten gewertet. Die Schweizer 40+-Fahrer Ueli Utzinger, Walter Senn, Joe Büsser und Beny Winiger behaupteten sich in einer stark besetzten Klasse mit Schlussrang 3 bravourös, und auch die Legenden Walter Kalberer, Max Möckli, Rolf Baumann und Urs Häusermann liessen mit Platz 4 etliche Motocross-Nationen hinter sich. Die Schweizer 60+-Mannschaft verlor beim ersten Lauf Noldi Senn, der sich bei der Startkarambolage verletzte. Er ist inzwischen wieder genesen. Dann streikte noch die CZ von Hubert Brügger, was die Mannschaft der Männer im besten Alter zurückwarf.



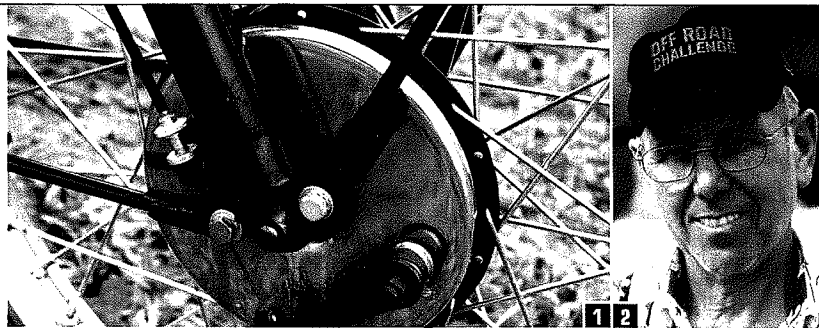
Ueli Utzinger.

**1 Ueli Utziger, Vize-Europameister 2005: «Mein Ziel für 2006 kann nur der EM-Titel sein.»**

**2 Ueli Gerster (68), Schweizer Meister Pre 60 auf Tribsa (Triumph-Motor in BSA-Chassis) von 1958.**



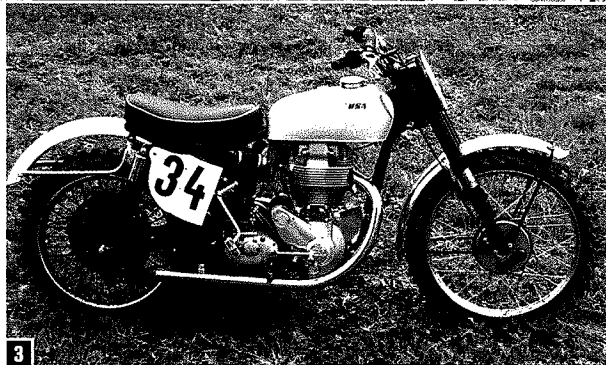
**Ohrenschmaus:  
Viertakt-Sound aus  
offenem Megaphon**



**1 Mit so einer (Original-)Bremse überlegt man sich gut, wie schnell man die Steilhänge runterschiessen will.**

**2 Walter Steuble.**

**3 Original: Steubles Motocross-BSA Gold Star kostete 1956 Fr. 4900.-.**



«Racing, mit Startbalken und Kampf um jeden Rang, das ist für mich in meinem Alter ein zu grosses Risiko», sagt der 63-Jährige.

Auch die Pisten sind nicht mehr wie früher. «Früher hatten wir viel weniger aggressive Reifenprofile, man konnte nicht so schnell fahren, und es bildeten sich kaum Löcher auf der Ideallinie», erzählt Steuble, der mit 15 mit Motocross begann, was damals die Ausnahme war. Heute fahren die Oldiecrosser an ihren Rennläufen meist im Wechsel mit modernen Crossern. Die Piste wird härter beansprucht, auch durch die historischen Töff, die auf modernen Reifen stehen. Da hoppeln dann ältere Maschinen mit Originalfahrwerk hilflos durch die Löcher und Wellen.

#### Das Gefühl täuscht nicht

Wer an einem Oldiecross-Lauf das Gefühl hat, die würden schon grausam Gas geben, schätzt das Geschehen richtig ein. Die Schweizer Oldiecrosser sind an internationalen Anlässen voll dabei und brillieren regelmässig am Oldiecross der Nationen, wo die besten Fahrer der jeweiligen Länder und Klassen in Nationalmannschaften gegeneinander fahren (siehe Kasten).

Ueli Utzinger, in der Schweizer Meisterschaft der schnellste Mann auf der Strecke, wurde 2005 Vize-Europameister in der Haudegen-Kategorie 40+, Schweizer Meister «Wädi» Senn Dritter bei den 50+.

Utzinger, der früher Motocross und dann Bahnrennen bestritt, betreibt die Oldiecross-Rennerei recht ernsthaft. So setzt er in der heimischen Meisterschaft eine 74er-CCM ein, an den EM-Läufen eine 71er-BSA, da dort die Grenze bei Jahrgang 1972 liegt. Die Motorleistung seiner Maschinen gibt Utzinger mit «gegen 50 PS am Hinterrad» an. Etliche Leistungsteile fertigte Einzylinder-Viertakt-Guru Marcel Gerhard, Rahmen, Getriebe und Kupplung sind aktuelle Neuteile. Der Europa-Vizetitel ist Utzingers bislang beste Platzierung, und sein Ziel für 2006 kann nur der EM-Titel sein.

Trotz aller Ernsthaftigkeit hofft Utzinger, dass die Oldieszene ihren Amateurstatus noch möglichst lange beibehalten kann. Er fährt seit 1998 Oldiecross. «Damals war das alles noch in den Kinderschuhen, es gab nur wenige Rennen auf kleinen Pisten. Heute fahre ich 20 Rennen pro Saison», umreisst der Bülacher die rasante Entwicklung des Oldtimer-Motocross. ●

**1 Nicht mehr ganz original: Ueli Utzingers 74er-CCM.**

**2 Schweissnähte am Replica-Rahmen.**

**3 Ein Original- (rechts) und ein Nachrüstkolben.**

