



DER ALTMEISTER DER SZENE heißt Anton Mang, hier im Jahr 1978 auf dem alten Nürburgring. Mang hat auch ein Herz für die Klassik-Rennen. Foto: Imago



MIT POKAL präsentiert sich Manuel Schleif aus Unzhurst. Foto: pr



AUF DEM LEGENDÄREN SCHOTTENRING fuhr Manuel Schleif (vorn) auch schon ein Rennen, der Kurs führt durch die hessische Stadt Schotten. Foto: pr

Ein Hercules-Mofa weckte einst die Leidenschaft

Manuel Schleif aus Unzhurst fährt Rennen auf historischen Kreidler-Mopeds / Auf dem Podest bei Klassiker-DM

In der Serie „Sportgeschichten“ stellt der Acher- und Bühler Bote in loser Folge Sportarten und Sportler vor, die nicht täglich im Fokus der Berichterstattung stehen. Zudem bietet die Reihe Raum für mittelbadische Sporthistorie. In diesem Teil geht es um Manuel Schleif aus Unzhurst, der mit historischen Kreidler-Maschinen erfolgreich Rennen fährt.

Ottersweier-Unzhurst. Am Anfang stand das Mofa. Mit 15 legte sich Manuel Schleif aus Unzhurst sein erstes motorgetriebenes Zweirad zu, es war eine Hercules. Und wie das bei Jungs in diesem Alter so ist, es wurde im Dorf herumgefahren. „Cruisen“ in der City des Ottersweier Ortsteils zum Zwei-Takt-Klang. Zusammen mit ein paar Kumpels wollte der heute 30-Jährige einen Mofa-Club gründen, „aber dann kam das erste Auto und die Sache mit den Mofas hat sich etwas verlaufen.“ Mit 19 erlebte das „Motorfahrad“ bei Schleif eine Renaissance, und bald war auch der entsprechende Club „Mofaschrauber“ beisammen, für Nichtbadener: „Mofaschrauber“.

Doch mit 25 Stundenkilometern durch die Gegend zu tuckern reichte dem Unzhurst bald nicht mehr; zumal er – familiär durch einen oldtimer-affinen Onkel begeistert – selbst gern ein historisches Zweirad restaurieren wollte. „Ich hatte immer das Ziel, mit so einer Maschine auch Rennen zu fahren.“ Die Wahl fiel auf eine legendäre Marke, auf Kreidler. In den 1960er und 1970er-Jahren waren die Maschinen aus Kornwestheim in der 50-Kubikzentimeter-Klasse Platzhirsch auf jeder Rennstrecke – Fahrer wie die Niederländer Jan de Vries und Henk van Kessel oder auch der Italiener Eugenio Lazzarini fuhren mit Kreidler zu Weltmeistertiteln. Dazu kamen mehrere Geschwindigkeitsrekorde mit 50 Kubik jenseits der 200-Stundenkilometer-Marke.

Renn-Florett hieß und heißt das Zauberwort, das heute noch die Szene in Entzückung versetzt, zum Kreis der „Kreidlerianer“ zählt Manuel Schleif, der seit diesem Jahr mit selbst restaurierten und aufgebauten Zweirädern am Rennbetrieb teilnimmt und bei der Deutschen Historischen Motorradmeisterschaft auf Anhieb Bronze holte. Der Erfolg ist umso höher einzuschätzen, als er den dritten Platz in der Klasse H und L erreicht, in der Rennmaschinen mit 50 und 80 Kubik sowie Clubsport Motorräder bis 250 Kubik zusammengefasst werden. „In der Klasse L allein hätte ich den Titel gewonnen“, berichtet Schleif. Die „Historische“ ist so ein bisschen wie eine Oldtimer-Rallye – im Kern geht es

darum möglichst konstant zu fahren. Es gibt eine Einführungsrunde, anschließend erfolgt eine Referenzrunde. Die Zeit der Referenzrunde muss in den folgenden fünf Durchgängen (minimum sind es fünf, je nach Strecke auch acht Runden) so exakt wie möglich gefahren werden. Jede tausendstel Sekunde Abweichung wird mit Strafpunkten geahndet. Der Pilot mit den wenigsten Strafpunkten gewinnt. Hört sich erst einmal einfach an, ist es aber nicht. „Es gibt keinen Tacho, also muss man sich absolut auf sein Gefühl verlassen“, berichtet der Unzhurstler.

Die Fraktion Vollgas ist im Europacup 50 daheim, dort tummeln sich alte WM-Haudegen wie Jan de Vries. Der Weg in den Rennsport ist kein leichter, gerade in der Klassik-Sparte. „Die Maschine muss von der technischen Kommission abgenommen werden, dann gibt es einen speziellen Fahrzeugbrief“, erklärt Schleif. Zudem benötigt jeder Rennfahrer eine Lizenz vom Deutschen Motorsport-Bund, was auch eine ärztliche Untersuchung in Sachen Tauglichkeit des Piloten einschließt. Und dann „kommt erst das, was Geld kostet“, schmunzelt der Kreidler-Fan. Will heißen: Die Rennen. In Oschersleben war Schleif schon am Start, auf dem legendären Nürburgring, in Hockenheim oder auch in Schleiz, auf der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands, bekannt durch den Superbike GP, und nicht zuletzt im mittelhessischen Schotten. Der Schottenring ist auch so ein Klassiker im Reigen der altherwürdigen „Motodrome“ in Deutschland. „Wenn Du da vor 15 000 Zuschauern durch die Stadt dein Rennen fährst, ist das Gänsehaut-Gefühl pur“, berichtet Schleif. Was dem Unzhurstler so gut gefällt, ist die familiäre Atmo-

sphäre, das gute Miteinander der Fahrer. „Da bekommst Du als Neuling auch mal Tipps.“ Und manchmal sind die Legenden der Zweirad-Zunft am Start – Toni Mang zum Beispiel, ganz unkompliziert gegenüber den Amateuren. Oder Dieter Braun, der Weltmeister von 1974 (250 Kubik, Yamaha) und jenseits der 70, lässt sich blicken. Das extrem zeitintensive Hobby Rennsport funktioniert nur über ein gutes Netzwerk, da müsse vor allem der Arbeitgeber mitspielen, so Schleif. Seine Frau ist ebenfalls mit im Boot, „als Managerin“ (zum Hochzeitstag bekam sie jüngst ein eigenes Mofa), dazu hat er einen guten Kumpel im hessischen Gründau-Rothenbergen (bei Hanau). Der blickt auf eine 30-jährige Renn-Erfahrung im Sattel von Mopeds zurück. Ein alter Hase also, der Schleif als Mechaniker zur Seite steht. Nicht zuletzt gibt es den Kreidler Dienst Kornwestheim, der Hauptsponsor des Unzhurstlers, der bei den Ersatzteilen hilft. Denn gerade Originalteile für die alten Schätzchen sind inzwischen rar, da ist so ein Partner unbeschreiblich. Und natürlich hofft der schnelle Unzhurstler nach wie vor auf

weitere großzügige Geldgeber. Vier fahrbare Maschinen hat Schleif aktuell. Apropos Geld: Billig ist die Rennleidenschaft des Zweiradpiloten aus dem Ottersweierer Ortsteil nicht, ob das nun die Maschinen selbst sind, die Gebühren für die Rennen, die Auslagen für die Tage auf dem Motodrom, und, und, und. Nach oben gibt es, wie in der gesamten Classic-Szene, kaum Grenzen. „Seltene Sammlerstücke

werden von 100 000 Euro aufwärts gehandelt“, berichtet Schleif. Es sind oft Gespanne (Motorrad mit Beiwagen), die Historie haben und in der Vergangenheit internationale Titel sammelten. Das ist bei der vierrädrigen Oldie-Fraktion nicht anders. Damit die Schnauferl besonders im Rennbetrieb fit bleiben, ist Schrauben angesagt. Schleif kommt entgegen, dass er sich schon von Berufs wegen mit solchen Sachen auskennt. Mechaniker, wie in den Werksrennställen bei den Profis, können sich die Idealisten nicht leisten. Bei Defekten oder nach Stürzen muss der Pilot selber ran, in der Regel unterstützt von Familienmitgliedern oder Freunden, die zum Tross gehören. Oft helfen auch Rennkollegen. Abends, wenn die Motoren schweigen, sitzt man meist noch in trauter Runde zusammen und redet – natürlich – über den Sport. 60 Prozent der Fahrer seien Enthusiasten, so Schleif. In Hockenheim, als er Silber in der Klasse H/L holte, hieß der Sieger Ingo Emmerich. Der inzwischen 68-Jährige fuhr – auf 50 Kubik Kreidler-Rennmaschinen – von Mitte der 1970er Jahre an mit gro-

ßem Erfolg nationale und internationale Rennen. Und Emmerich ist nicht der Einzige, in dessen Adern in fortgeschrittenem Alter „Benzin“ oder „Zweitaktermischung“ fließt. „Da gibt es Fahrer, die begannen in ihrer Jugend mit einer NSU Quickly, jetzt sind sie 80 Jahre alt und immer noch im Rennzirkus dabei.“ Der Kolbenschlag der hochgezüchteten Motoren scheint jung zu halten. Vielleicht ist es ja auch einfach das Gefühl von Freiheit, das die „tollkühnen Männer“ auf ihren „fliegenden Kisten“ beflügelt. „Für mich ist das Spaß und Freiheit“, sagt Manuel Schleif, und es habe durchaus was, wenn man mit 50 Kubik und 14 Pferdestärken auf dem Hockenheim-Ring unterwegs ist, wo sonst Boliden mit deutlich mehr Leistung fahren. 14 PS sind in der 50-Kubik-Klasse denn auch eine Ansage, rund sechs Pferdchen bringt der Serienmotor auf die Piste.

Kreidler und Renn tuning, namentlich an der Florett RS, ist seit Jahrzehnten untrennbar verbunden. „Bereits 1969 gab es einen Werksrennsatz für Privatfahrer“, berichtet Schleif, damit wurde die Maschine, abhängig von Fahrergröße und -gewicht, bis zu 120 Sachen schnell. Und heute noch gilt, der ideale Pilot hat das Format eines Jockeys. Da ist Manuel Schleif durchaus humorvoll-selbstkritisch: „Eigentlich bin ich dafür zu schwer und zu groß.“ Aber den Spaß am Fahren und am Schrauben mindert das keineswegs.

Ein neues Projekt hat Schleif bereits in der Mache, jetzt im Winter ist nämlich „Schrauberzeit“. Er will sich eine Kreidler Van Veen aufbauen. Der Name lässt es ahnen, diese ultimativen 50-Kubik-Renner sind mit den Niederländern verbandelt. Van Veen war ein rennsport-affiner Moped- und Motorradhändler aus Amsterdam. Hendrik van Veen übernahm für Kreidler 1968 die Entwicklung der Rennmaschinen. Gut 20 PS hatten die Van Veen in der „Schnapsglasklasse“, der Italiener Eugenio Lazzarini erreichte damit in Spa (Belgien) eine Höchstgeschwindigkeit von gut 210 Stundenkilometern.

Die Faszination von Manuel Schleif gegenüber diesem Projekt ist nachvollziehbar. Und solange er kann, will der Unzhurstler mit seinen flotten Maschinen Rennen fahren. Angesichts des Alters der „Senior-Fahrer“ hat er noch ein paar Jahrzehnte Zeit.

Apropos: „Am Anfang war das Mofa“ – seinem ersten motorgetriebenen Fahrzeug ist der Unzhurstler treu geblieben, Schleif fuhr bereits bei den legendären 17 3/4 Stunden von Fischbach (Schwarzwald-Baar-Kreis) mit, einem Mofa-Rennen, das inzwischen längst Kultstatus erreicht hat. Jörg Seiler



Sportgeschichten



IN DIE KURVE legt sich hier der Unzhurstler Manuel Schleif auf seiner historischen Kreidler. Foto: pr

Bühl/Achern (red). Viele Fußballvereine der Region setzen auf ihre Trainer. Der SV Weitenung, beheimatet in der Kreisliga A Süd, verlängert die durchweg positive Zusammenarbeit mit dem Trainerteam **Heiko Grajewski, Nicolai Wunsch und Markus Reck** vorzeitig um eine weitere Saison. Dies teilte der Verein nach erfolgreichen Gesprächen mit dem Trainerstab mit. Grajewski, der zuletzt den FV Muggensturm betreute, übernahm den Kreisligisten zu Beginn der aktuellen Saison gemeinsam mit Wunsch, der vom FV Sandweier kam. Gemeinsam mit Reck, der in der letzten Saison die zweite Mannschaft des SV Weitenung, sowie auch die erste Mannschaft inte-

Trainer: Drei Clubs verlängern

rimsweise betreute, bekleiden sie somit das Traineramt des aktuell Tabellenfünftens auch in der Saison 2019/20. Der FV Wagshurst (A Nord, Bezirk Offenbürg) mit bereits 34 Punkten einen hervorragenden fünften Tabellenplatz und sicherte sich für ein weiteres Jahr die Dienste von **Tobias Mohr**. Somit geht Spielertrainer Tobias Mohr 2019/20 in seine dritte Saison beim FVV und die Verantwortlichen um den Spielausschussvorsitzenden Michael Becker freuen sich den bisher so erfolgreichen Weg weiterhin gemeinsam

mit Tobias Mohr zu gehen. Der Fußball-Bezirksligist **FC Rheingold Lichtenau** gibt bekannt, dass er sich mit Trainer **Daniel Bistricky** auf die Zusammenarbeit für eine weitere Runde geeinigt hat. Es ist für Bistricky die zweite Spielzeit bei den Lichtenauern. Ebenso konnte der Verein auch mit dem **Co-Trainer Sven Müller** für ein weiteres Jahr (dritte Saison) verlängern. Für den Fußballbezirksligisten hat die Runde 2019/20 eine besondere, handelt es sich doch um die Jubiläumssaison „100 Jahre FC Lichtenau“. Positiv für den Verein ist außerdem die erteilte Baugenehmigung für den Umbau des Tennisplatzes zum Wintertraßen auf die Saison 2020/21.

Machbarer Gegner für RCS

Straßburg (pc). Im letzten Spiel des Jahres 2018 empfängt Racing Straßburg im seit Tagen ausverkauften Meinau-Stadion den OSC Nizza.

Die Kicker aus Südfrankreich haben sich nach einem holprigen Start in der Ligue 1 gefangen und sind aktuell Siebter. Racing Straßburg steht derzeit auf dem neunten Platz. Anpfiff der Partie ist um 20 Uhr. Der OSC schied, im Gegensatz zu den Straßburgern, am Mittwoch im Liga-Pokal aus.

Kurz und bündig

Jonas Schoch vom Skiclub Sasbach ist noch bis zum 23. Dezember beim deutschen Schülercup in Fügen/Zillertal (Österreich) am Start.

Straßburgs Basketballer treten am Sonntag, 18.30 Uhr, in Monaco an. Das Top-Team der beiden vergangenen Jahre kommt in der Liga nicht in Tritt. SIG reist nach zwei Siegen mit breiter Brust ins Fürstentum.

Die Helmlinger B-Junioren als Dritter empfangen in der Handball-Oberliga an diesem Samstag, 16 Uhr, den Spitzenreiter JSG Balingen/Weilstetten in der Rhein-Rench-Halle. Ein Sieg würde den Sprung auf Platz zwei bedeuten. hän