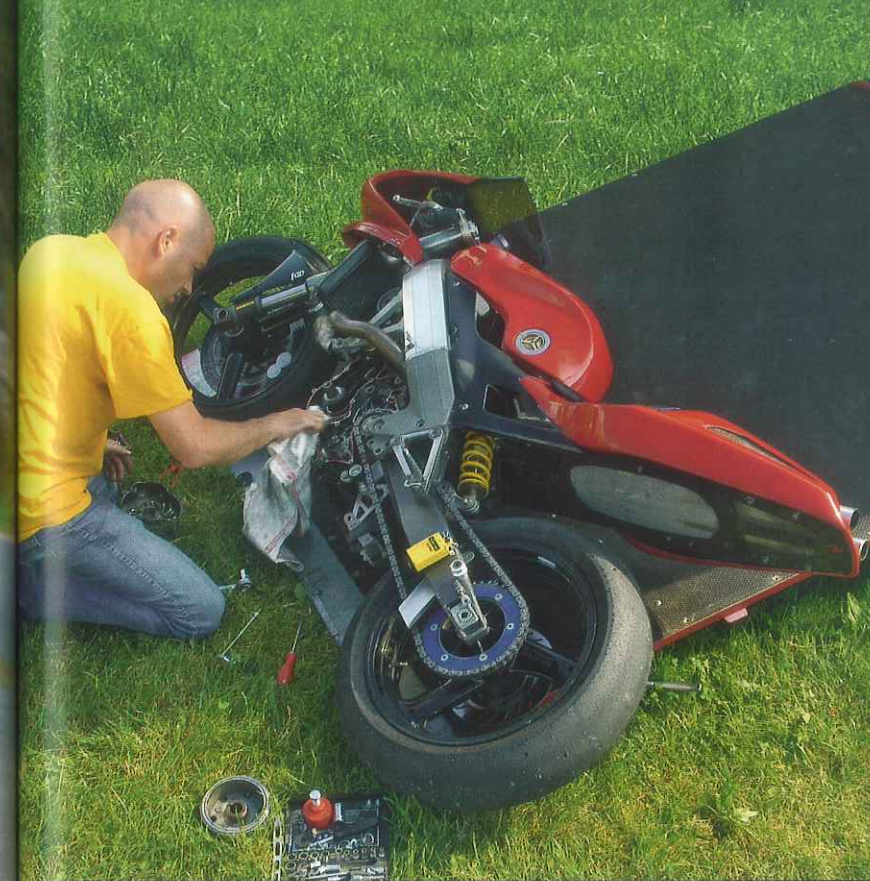


SUPERMONO SZENE



Saisonauftritt auf dem Schleizer Dreieck 2008

Erstaunlich inhomogen ist die Motorrad-Szene. Und im besten Sinne treibt dieser Zustand immer wieder ganz eigene Blüten. Eine davon heißt **GSA**, eine Einzylindergemeinschaft, die Gas gibt



Im Fahrerlager muss manchmal improvisiert werden. Hier Rampe statt Bühne



Over Yamaha Supermono in Assen



Vorn dabei: Cord Warneke auf 500er Velocette bei den Classics

Viele werden sich noch an die SOS-Klasse erinnern. Diese griffige Abkürzung stand für „Sound of Singles“. Es war eine rührige Einzylinder-Rennserie für echte Freaks, die Mitte der Neunziger irgendwann eingeschlafen ist. Was viele schade fanden. Der Schlag des Einzylinders hatte für lange Zeit aufgehört, in dieser Form zu pulsieren.

Einer fand das auch noch sehr viele Jahre später arg schade. Jürgen Strohmann war aktiver Fan der Rennserie gewesen. Eines Tages, nach fast zehn Jahren, beschloss er, die Dinge selbst in die Hand zu nehmen. Die Legende sagt, dass er auf der Dahlemer Binz auf einer Bierkiste gestanden und postuliert haben soll, er werde wieder eine Einzylinderklasse ins Leben rufen. Schon einen Monat später wurde die Interessengemeinschaft GSA – German Supermono Association – gegründet. Auf ehrenamtlicher Basis. Das war 2006. Und ein Jahr später fand dann das erste Rennen statt. Insofern ist die GSA ein bisschen die Nachfolgeklasse der SOS.

Und es klingt gewaltig einzylinderig, wenn wieder Dutzende ganz verschiedener Einzylindermaschinen die Zielgeraden europäischer Rennstrecken hinunter donnern. Kleine, schnelle, leichte Prototypen, Eisenhaufen auf Yamaha XT 500-Basis, Gilera Saturnos oder viele,

TEXT
TIMO GROSSHANS

FOTOS:
SUPERMONO.DE

viele andere. Dazu ein Fahrerlager, von dem einer sagt, dass es ein besonderes sei. „Das Gemeinschaftsgefühl wird von Achtung und Respekt getragen.“ Und wahrscheinlich auch



Gilera Saturno: Mit ihr lässt sich je nach Aufwand bei den Supermonos oder – stressfreier – bei den Classics mitfahren

von der ein oder anderen geselligen Boxengassenfete.

WACHSTUMSBRANCHE

„Die GSA ist richtig gewachsen. Wir hatten von 2007 auf 2008 schon die doppelte Zahl Starter. Und 2009

noch mal mehr“, sagt der Hamburger Thomas Stiewe, Mitgründer und mit für die Organisation zuständig.

Nach den spannenden Anfängen wird seit 2009 in zwei unterschiedlichen Klassen gefahren, um die grundverschiedenen Ansprüche der Einzylinderfans befriedigen zu können: „Supermono“ und „Classic Monos und Twins“. In der Supermono-Klasse darf man mit jedem Einzylinder-Motorrad bis 800 ccm starten. Meist sind dies „Prototypen“, selbst gebaute Einzylinder-Renner. Derzeit stark im Kommen sind die so genannten Mini-Monos mit einem 400- oder 450-Kubikzentimeter-Motor, zum Beispiel aus einem Crosser, der in ein 125er-Fahrwerk gehängt wird. Solche Maschinen sind schnell, leicht und nicht zu teuer. „Wir bieten preiswerten Rennsport“, sagt Stiewe. Bei den Supermonos fahren die eher ambitionierten Fahrer. In der Classic Mono-



2007 war es, als alles begann. Am Rheinring trafen sich die Cup-Fahrer zum Auftakt-Training vor der ersten Saison

Klasse dürfte man noch günstiger zur Rennerei kommen. „Wir haben viele, die sich bei Ebay ein günstiges Motorrad kaufen, ein bisschen dranschaubieren und damit die Saison über eine Menge Spaß haben. Diese Klasse ist für Einsteiger, Klassiker, entspannte Hobbyisten.“

Sie ist unterteilt in zwei Wertungen. Erste Wertung: Einzylinder-Viertakt bis 500 ccm oder Zweizylinder-Viertakt bis 350 ccm. Zweite Wertung: Ein- und Zweizylinder-Viertakt bis 650 ccm (luftgekühlt).

Innerhalb von drei Jahren, sagt Frank Heyden, der sich vor allem um die Classics kümmert, habe man sich

die Anerkennung in der Szene erarbeitet. 110 Fahrer waren dieses Jahr in der GSA gemeldet. Auch Sponsoren aus der Industrie konnten dafür begeistert werden. Der Einzylinderspezialist Kedo aus Hamburg engagiert sich genau so wie beispielsweise Benny Wilbers mit seiner Firma für Fahrwerke.

Für die Macher des Cups hat sich die Zusammenarbeit mit der holländischen Szene, der Dutch Supermono Association und der ONK Classics 500, als Glücksfall erwiesen. Heyden sagt: „Das ermöglicht uns, mit großen Starterfeldern zum Beispiel auch auf IDM-Veranstal-

tungen oder der German Speedweek zu fahren.“

Für die Zukunft sind die Veranstalter optimistisch. Das relativ günstige Rennserienkonzept zieht immer wieder jüngere Leute in die Szene, die zum großen Teil aus „alten Hasen“ besteht. Auch ist eine weitere Kooperation mit den Holländern geplant. Unter dem Label „Mono Grand Prix“ will man etliche Runden auf bekannten Rennstrecken fahren.

Insgesamt denkt man über sechs Veranstaltungen für 2010 nach. Die meisten Rennstrecken sind richtig spannend, wie das Schleizer Dreieck oder die in Assen. Neueinsteiger können ab 75 Euro ein Training besuchen. Nenngebühren für die Supermono- und Classic-Serien liegen bei 160 bis 220 Euro. Wer zum ersten Mal bei den Classics angasen will, soll ein Rennstreckentraining nachweisen können.

DIE EINS

Das Einzylinderkonzept ist bestens geeignet, um Hobbyrennsport zu treiben. Der technische wie finanzielle Aufwand ist überschaubar. Spaß, egal ob auf einer entspannten Runde oder im harten Zweikampf, den findet man mit einem Einzylinder vielleicht sogar einfacher als mit allem anderen. Zumindest sehen das viele der GSAler so. □

Stefan Meiners ist mit seiner Mini-Moto einer der ganz Schnellen im Cup

