



Alex Rose

TEXT //
JAN GREVE

DRAG RACING. Auf dem Olymp des Hochleistungsmotorsports treten Mensch und Maschine an, um das Letzte aus sich herauszuholen. Keine Kurven, keine Hindernisse. Hier geht es nur um pure Beschleunigung. 402,34 Meter geradeaus, die klassische Viertelmeile. Eins gegen eins. Der Schnellste gewinnt.

Während der NitrOlympX wird der Hockenheimring zur Donnerkuppel. Drei Tage Gummi atmen. Material und Fahrer am äußersten Limit. Naturgesetze werden hier behandelt wie läppische Vorschläge auf dünnbedruckten Handbüchlein.

PIONIER & URGESTEIN



Stefan Hagenstein

FOTOS //
HARI PULKO

Was treibt Motorradfahrer an, sich flüssigen Sprengstoff in den Tank zu pumpen und mit 600 PS auf über 300 km/h zu beschleunigen? Sich Wochen, Monate, Jahre vorzubereiten – für sieben Sekunden Fahrzeit? Wir haben zwei begleitet, die es wissen:

Alex Rose und Stefan Hagenstein vom FLM Drag Racing Team.



E

s donnert und grummelt hinter den Rängen des Motodroms, als wären die letzten Menschen gegen die alten Götter in die Schlacht gezogen. Schon beim Ankommen fühlt man: Das da hinten, das ist anders. Groß. Verdammt groß. Und höllisch laut. Der Körper in Alarmbereitschaft. Nix wie hin. Die Apokalypse will man sich ja auch nicht entgehen lassen. Zur Begrüßung blubbern zwei Top Fuel Dragster um die Wette. Nervös zuckeln sich die Vierräder in die Startzone. Dann der Burn-out: Die Lautstärke schraubt sich wie ein Schlagbohrer in die Gehörgänge. Die spektakuläre Pflichtübung bringt die Reifen auf Temperatur für bessere Traktion, dem Zuschauer raubt sie kurzzeitig die Kontrolle über alle Körperfunktionen.

Vom „Angriff auf Sinne“ hatte man gelesen. So fühlt er sich also an. Aus purem Überlebensinstinkt geht der Hörschutz auf die Ohren. In den Dragstern werden derweil die Pumpen umgestellt, um jetzt Nitro-Methanol in die Motoren zu feuern. Flüssiger Sprengstoff. Alles klar. Beim Start bebt die Erde. Für 4 Sekunden, länger brauchen die Geschosse nicht für die 1000 Fuß, sieht man die Welt flimmern. Sitze wackeln. Augen tränen. Schneller geht nicht. Welcome to Drag Racing.

TAG 1: QUALIFYING 1

Also angekommen. Benommen geht's von der Strecke rüber ins Fahrerlager. Denn jetzt will man's wissen: Was geht hier auf zwei Rädern? Besuch beim FLM Drag Racing Team. Hier ist die Lage

entspannt. Noch. Zwei Fold-Pavillons stehen Seite an Seite, einer für die Maschine, einer für die Menschen. Werkzeug-Cases und Ölkanister neben Bierbänken und Verpflegungskisten. Der erste Quali-Lauf am Morgen lief rund. Die Stimmung ist entsprechend gut.

„Letzte Woche lag der Motor noch in alle Einzelteile zerlegt auf dem Tisch. Und heute holen wir das Ding aus dem Hänger und fahren 'ne 7,7.“ Alex Rose ist stolz auf „seine“ Maschine. Er ist der Chef-Konstrukteur im Team, hat die 1440er für die Funny-Bike-Klasse von Grund auf aufgebaut. Kein Teil kommt von der Stange. Bis auf Motorgehäuse und Ventildeckel alles Spezialanfertigungen: Zylinder, Kolben, Zylinderkopf, Kurbelwelle, Pleuel, Kupplung, Getriebe. Der Motor stammt aus einer Haya-

busa GSX 1300 R. Alex war der Erste in Deutschland, der ihn auch fürs Drag Racing nutzte. Als die Hayabusa '99 auf den Markt kam, hat sie im Tourensport alle Normen gesprengt: das erste Serien-Bike, das die 300 km/h geknackt hat. „Der Motor ist Suzuki damals echt gelungen, wird heute noch in Snow-Mobilen und Jet-Skis verbaut. Die 180 PS waren eine extrem gute Basis, mit minimalem Tuning wurden daraus schnell 200.“ Heute liegt der FLM Funny Racer bei 600 PS und 200 kg. Früher ist Alex ihn noch selbst gefahren, bis 2012. Doch der Job als Regionalleiter bei POLO, Familie, Haus – „es fehlte einfach die Zeit, so professionell weiterzumachen, wie ich es wollte. Mit Hagi ergab sich dann die Möglichkeit, das Bike in



Please don't disturb.
Nach jedem Lauf checkt
Matze die Kupplung und
stellt sie neu ein



»ES GING
IMMER NUR
DARUM:
SCHNELLER
WERDEN,
SCHNELLER,
SCHNELLER«

ALEX ROSE

der Familie zu lassen.“ Und weiterzumachen. Hagi – das ist Stefan Hagenstein. Die beiden kennen sich seit den ersten Rennen in Groß Dölln. „Auf den damaligen Militärflugplätzen gingen wilde Sachen ab: Motorräder und Autos gegen russische MiGs.“ Später fanden dort erste Drag Racings statt. Hagi, ein Urgestein der Super-Street-Bike-Klasse, immer mit dabei. „Ich hab ihm oft zugesehen und gedacht: Der ist echt krank“, erinnert sich Alex, „aber als Fahrer musst du in Grenzbereiche gehen.“ Hagenstein war der richtige Mann. Er übernahm das Bike und Alex die Rolle des Chef-Mechanikers. Der eine zuständig für das technisch Machbare, der andere für das menschlich Kontrollierbare.

Warten. Der zweite Lauf wird immer wieder verschoben. Von 13 auf 15 auf 18 Uhr. Die Maschine ist bereit, das Team relaxed. Zeit zum Reden: Schon mit zehn Jahren half Alex auf der Autoverwertung, nahm Motoren auseinander. Der Besitzer wurde zum Freund, zum Ziehvater, führte ihn an die Technik. „Ich wollte immer verstehen. Lernen, wie alles funktioniert.“ Und Alex lernte schnell. Mit zwölf die erste Vespa aus Einzelteilen aufgebaut. „Learning by doing, anders ging's halt nicht.“ Wenig später die Yamaha DT 80, mit Ersatzteilen aus Italien getunt – „größerer Zylinder, anderer Vergaser, das Übliche.“

1998 das erste Drag-Rennen: Street Bike. Die Straßenzulassung war damals noch Bedingung. Nur konventionelles Tuning erlaubt. Alex wollte mehr: Super-Street-Bike-Klasse. Da waren schon Aufladung, Lachgas, längerer Radstand möglich. „Die waren einfach schneller. Das war der Anreiz. Denn darum ging's ja: schneller werden, schneller, schneller.“ 2001 kaufte er die gebrauchte Hayabusa und zerlegte sie in alle Einzelteile. Schwinge verlängert, Lachgasanlage montiert und gleich im ersten Rennen auf Platz 2 gefahren. „Die Sucht wurde immer größer.“ Die nächsthöhere Klasse: Funny Bikes. Jetzt gab es keine Norm mehr. Fahrwerk aus den USA bestellt, Spezialteile von Freunden fräsen lassen, den Hayabusa-Motor aus dem alten Chassis geschält und in der nächsten Aufbaustufe weiter verwendet.

»DIESE 7 SEKUNDEN SIND MEINE ERFÜLLUNG. DER AUSGLEICH FÜR ALLES«

STEFAN HAGENSTEIN





Kleben muss es:
Gummi und Sprühkleber
vor jedem Rennen



Kurz davor:
Hagenstein
am Start

Schritt für Schritt. PS für PS. „Man musste immer erst mal etwas falsch machen, um zu wissen, wie es richtig geht“ – das Prinzip gilt bis heute. Deshalb sind die Quali-Läufe so wichtig: „Es geht darum, Daten zu gewinnen.“ Um noch mehr rauszuholen. Nach jedem Rennen geht die Speicherkarte sofort an den Laptop. Was haben die neuen Einstellungen gebracht? Wo kann optimiert werden? Die Kunst dabei ist, die Daten richtig zu interpretieren. Was sagen einem die Drehzahlen über Schaltpunkte und Traktion? Nicht die Topspeed zählt nämlich, sondern die schnellste Zeit. Wie also übersetzt man die Kraft am effektivsten auf die Fahrbahn? „Manchmal haben wir die Schraube nach links gedreht, obwohl man sie nachts rechts hätte drehen müssen. Aber das weiß man erst nach der nächsten Datenauslesung.“ Learning by doing. Und das alles dient nur einem Ziel: „Einmal in die 6er-Zeiten fahren, und wenn's 'ne 6,99 ist. Mit der Hayabusa wären wir in Europa die Ersten im Lachgasbereich, die das schaffen.“

19 Uhr: endlich der Aufruf zum zweiten Lauf. Sofort schießt Adrenalin ins Team. Jeder hat seine Aufgabe, kennt die Handgriffe in- und auswendig. Hagi schlüpft in den Anzug. Raus aus der

Box. Einreihen. Noch drei Läufe ... zwei ... Dann: Regentropfen. Abbruch. Die Enttäuschung ist Hagi ins kantige Gesicht gemeißelt. „Diese 7 Sekunden sind meine Erfüllung. Der Ausgleich für alles.“ Heute bekommt er sie nicht. Und auch keine Daten.

Downer – wäre da nicht der Rest des Teams. Sie alle kennen sich seit der Schulzeit, eine Clique seit 40 Jahren. Der Jahresurlaub wird auf die Renntermine verteilt. Jeder zahlt monatlich in die Teamkasse. Hockenheim ist das einzige Rennen in Deutschland, sonst geht's nach Tschechien, Ungarn, Holland, England, durch ganz Europa. Wer sich in Grenzbereiche vorwagt, braucht Stabilität um sich. Geschlafen wird im Lager. Zwei Mann im Bus, zwei im Transporter, zwei im Anhänger.

TAG 2: QUALIFYING 2 & 3

Vor einem Rennen schläft Hagi wenig. „Die Spannung ist extrem hoch.“ Angst? „Nein. Aber Respekt. Man darf nicht

vergessen: Das sind Waffen. Du fährst mit 600 PS aus der Ampel, beim ersten Mal bist du nur erschrocken von der Leistung. Der erste Reflex: den Hahn sofort wieder zuzumachen.“ Aber zum Gewinnen, muss man durchziehen, „auch wenn die Wand mal näher kommt.“ Durch die breite Walze hinten kann man bloß über die Verlagerung des Körpergewichts leicht steuern. Das Vorderrad schwebt die ersten 150 Meter in der Luft, nur die Wheelie-Bar verhindert den Überschlag. Hinzu kommt: Bei dem Automatikgetriebe bedeutet ein Abbruch vor dem vierten Gang, einen kapitalen Getriebeschaden. Hagi ist einer, der durchzieht.

10 Uhr: 2. Quali-Lauf. Alles läuft perfekt: 7,58 Sekunden. Zwei Zehntel besser als gestern. Kurzer Jubel. Zurück im Lager beginnt sofort die Analyse. Alex und Hagi kleben am Bildschirm. Alles sieht gut aus. Topspeed: 285 km/h, zwei mehr als gestern. Vor dem Rennen hatten sie das Lachgasgemisch optimiert, das gab auf den letzten Metern nochmal Schub. Jetzt ist noch mehr drin. Was genau? Beide grinsen: „Wir haben gerade echtes Zerstörungspotential eingebaut, das ist 'ne Leistungsstufe, die hatten wir noch nie.“

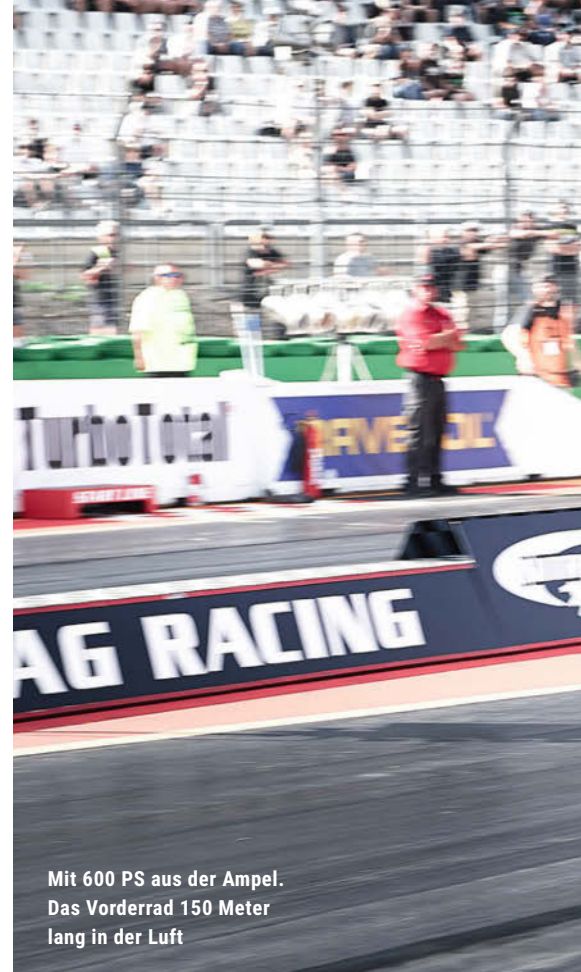
Aufruf zum 3. Lauf. Hagi hat den Anzug schon an, da fliegen Hubschrauber übers Gelände. Krankenwagen. Kurz darauf: ein Stapler mit zeretzter Maschine auf der Gabel. Hagi wird ruhig, setzt sich. „Da wird einem ganz anders.“ Zerstörungspotenzial... Einmal ausschütteln, rein ins Line-up. Aufdrehen. Durchziehen. Der 3. Lauf verläuft glimpflich, aber mit Zeitverlust. Trotz Leistungserhöhung zwei Zehntel verloren. Das Team läuft jetzt auf Hochtouren. Blitzschnell werden Verkleidung abgeschraubt, Kupplung ausgebaut, Kränze gemessen. Jeder an seinem Platz. „Bei der Kupplung bisschen was weggegangen!“ Was sagen die Daten? Diagramme zeigen an, was gemessen wurde. Nicht, woran es lag. Das muss Alex herausfinden, schnell. Nix kaputt. Was also? „Bodenwelle.“ Das Hinterrad

muss hochgegangen sein, dadurch stieg die Drehzahl und es ging zu schnell vom 3. in den 4. Gang. Ergo: Beim nächsten Rennen Fahrbahn wechseln, denn rein rechnerisch ist eine 7,2 möglich. Und 310 km/h. Morgen Bestzeitpotenzial.

TAG 3: RENN TAG

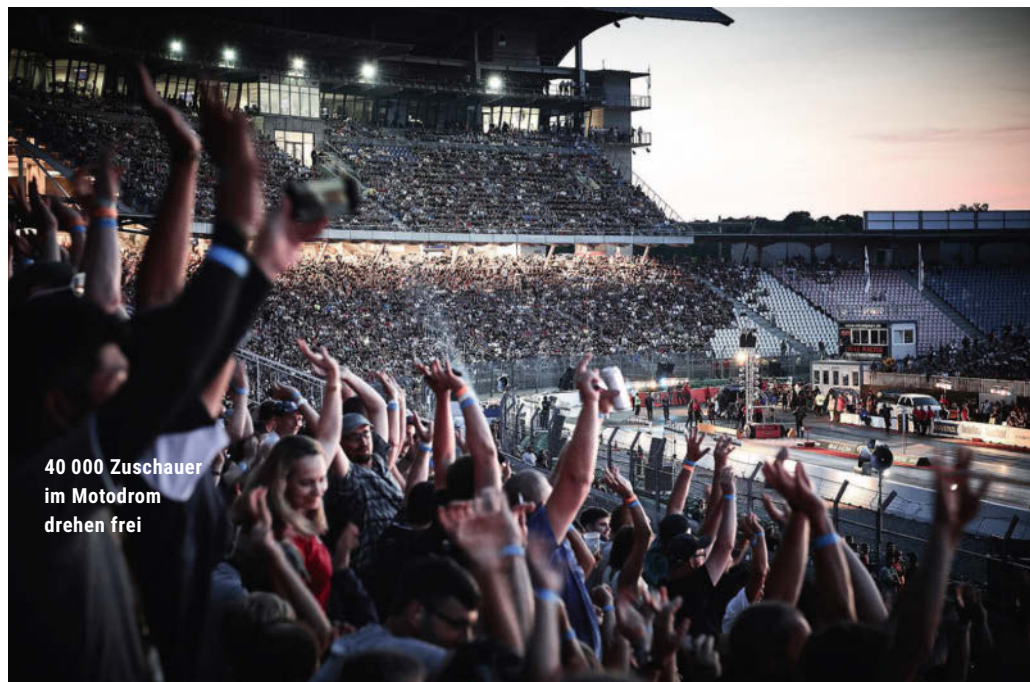
Die Nachricht kommt noch vorm ersten Aufruf: Sololauf. Der Gegner im ersten Rennen fällt aus. Um in die nächste Runde zu kommen, muss Hagi nur die Ampel auslösen. Die Überlegung also: Nur anrollen, nicht voll durchziehen, um Maschine, Motor, Material nicht zu gefährden? „Andererseits brauchen wir die Daten und 'ne gute Zeit, damit wir im nächsten Rennen die Fahrbahn wählen und die Bodenwelle umgehen können.“ Alex und Hagi gehen die Optionen durch. Das Brisante: Das nächste Rennen ist schon in 50 Minuten angesetzt. Das Team kann den Motor im Ernstfall zwar in 15 Minuten komplett zerlegen, braucht aber 1,5 Stunden zum Zusammenbauen. Bestzeit vs. Zerstörungspotenzial. Lange muss Alex nicht überlegen: „Wir sind ja nicht hier, um Material zu schonen.“

Also zieht Hagi durch. Muss aber im Lauf abbrechen, irgendwas stimmt nicht: 10 Sekunden – Katastrophzeit. Das Team ist eine Runde weiter, aber etwas ging



Mit 600 PS aus der Ampel. Das Vorderrad 150 Meter lang in der Luft

schief. Es wird hektisch im Lager. Vier Mann stürzen sich auf die Maschine. Die Verkleidung ist kaum ab, da kommt der erste Aufruf zum nächsten Rennen. Stress. Alex brütet überm PC. Die Kette hat blockiert. Gas ging runter. Aber warum? Zu viel Lachgas eingespritzt? Wackelkontakt? Zu wenig Strom?



40 000 Zuschauer im Motodrom drehen frei



»WIR SIND NICHT HIER, UM MATERIAL ZU SCHONEN«

ALEX ROSE

Schnell noch Akku wechseln. Langsam wird's eng. Alles wieder rein. NOS-Flasche aufdrehen, Verkleidung drauf. Alex hält die Speicherkarte hoch. „Warum ist die nicht da drin?!“ Das Team unter Druck. Man denkt sich in Hagis Kopf: Wie jetzt den Stress wegstecken? Wie umgehen mit der letzten Ungewissheit?

Hagi geht in die Ampel. Alex wie immer bis zuletzt bei ihm. Gelb. Grün – Hagi zieht durch, die Maschine zieht ab wie von der Spule gezogen – Rot: Fehlstart. Disqualifiziert. Raus. Die Zeit?: 7,7. Wie beim ersten Lauf. Kein Rückschlag, kein Gewinn. Das Ziel so nah als wie zuvor. Vielleicht nächstes Jahr. Heute Abend geht die Maschine wieder in den Hänger. Morgen liegt sie wohl wieder auf dem Tisch. Für die nächste Strecke. Neue Einstellungen, neue Daten. Kleine Schritte. Pioniere lernen beim Machen. Bis vorne die 6 steht. //



Seit 20 Jahren ein Team. Seit 40 Jahren Freunde



Die NitrolympX sind das größte Drag Racing Event Europas und fanden zum 33. Mal auf dem Hockenheimring statt. Wer 2019 live dabei sein möchte, informiert sich auf nitrolympx.de