

Ohrenbetäubende Musik, eine bunte Lightshow und kreischende Fans - wir sind nicht beim Konzert einer Boygroup, sondern bei der neuesten Form des Endurosports.

Mit Indoor-Enduro schafft unser Sport den Sprung von den endlosen Weiten der Wälder in die kompakten Hallen der Metropolen.

Enduro

TEXT und FOTOS: Robert Poiran

Enduro in der Halle - geht das denn überhaupt? Diese berechnete Frage stellten sich Fahrer und Fans schon lange. Ist die besondere Herausforderung des Geländes überhaupt in einer Halle darstellbar, die Kombination aus technisch anspruchsvollem Kurs und Geschwindigkeit? Nach der ersten offiziellen Hallen-Saison kann man die Frage nur mit einem klaren Ja antworten.

Beim Indoor-Enduro präsentiert sich die Offroad-Szene auch ohne stundenlange Märsche durch das Unterholz und ohne Warten im strömenden Regen weitab jeglicher Zivilisation. Enduro ist plötzlich erreichbar mit der Straßenbahn, trockenen Füßen und mit dem Verpflegungsstand in Reichweite. Wir haben uns den Indoor Enduro Weltcup einmal genauer angesehen.

Der reine Austragungsmodus gleicht dem beim Supercross: die Piloten treten direkt mit Massenstart gegeneinander an. Es gibt Vorläufe, Halbfinals, Hoffnungs- und Finalläufe. Wo also ist da noch Enduro? Bei aller berechtigten Skepsis: es ist die Strecke!

Immer mit dabei ist das klassische Enduro-Highlight: eine Wasserdurchfahrt, mindestens Fußrastentiefe und mit querliegenden Baum-

INSIDE

stämmen, die logischerweise jede Runde rutschiger werden. Danach eine Ausfahrt, bei der jede Menge Wasser auf die Steine mitgenommen wird, oder die, wie im Falle von Genua, ohnehin mit fließendem Wasser von oben ver-

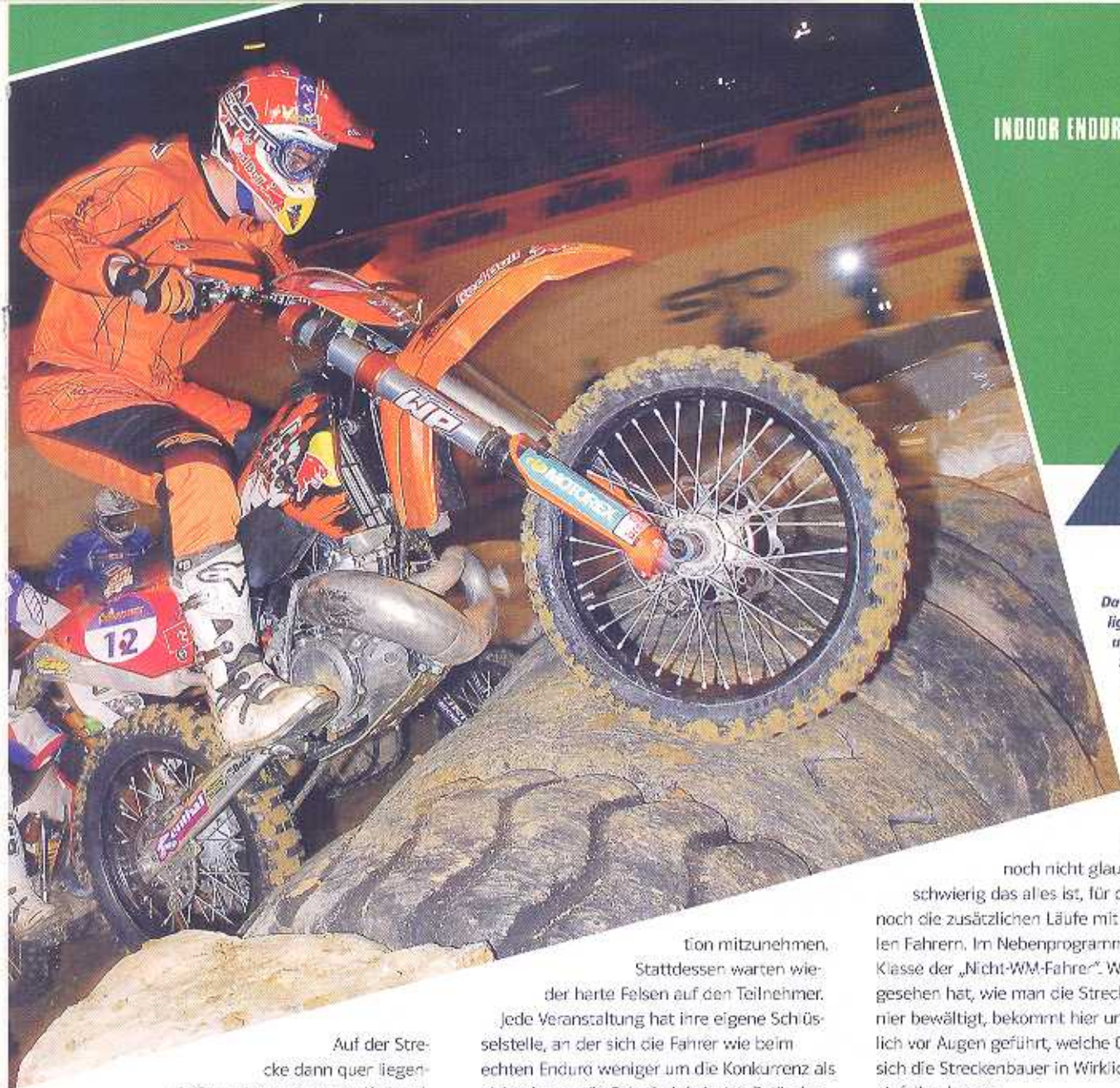
sorgt wird. Wie glatt die nachfolgenden Steinpassagen sind, kann sich jeder selbst ausmalen. Diese Steine reichen von kopfgroßen, losen Brocken, die leicht wegrollen und somit jeden Schwung kosten, bis hin zu Felsplateaus, wo zwischendrin leider das Füllmaterial fehlt und so ganze Vorderräder verschluckt werden können,



Glamour und Girls gehören zur Show rund um's Indoor Enduro (ganz links).

Die Verwicklung in eine Karambolage kann eine gute Platzierung schlagartig zunichte machen (oben).

Marcus Kehr fuhr in München trotz starker internationaler Konkurrenz auf den vierten Rang (links).



David Knight - zweimaliger WEC-Champion und diesjähriger GNCC-Sieger holte sich auch den heuer erstmals ausgetragenen Indoor-Weltcup.

richtigen
Spur
hängt.

Wer immer

noch nicht glaubt, wie schwierig das alles ist, für den gibt es noch die zusätzlichen Läufe mit den nationalen Fahrern. Im Nebenprogramm startet die Klasse der „Nicht-WM-Fahrer“. Wer also vorher gesehen hat, wie man die Strecke in WM-Manier bewältigt, bekommt hier unmissverständlich vor Augen geführt, welche Gemeinheiten sich die Streckenbauer in Wirklichkeit haben einfallen lassen.

Kein Wunder, dass es für die Indoor-Events echte Spezialisten gibt. Da wäre zum Beispiel der ehemalige Trialfahrer Taddy Blazusiak aus Polen (siehe Portrait, S. 44). Der wurde von KTM beim legendären Erzberg-Rodeo ent-

Auf der Strecke dann quer liegende Baumstämme, ganze Knüppeldämme, die weniger ein Problem darstellen, als längs ausgerichtete Stämme, die tiefe Spurrillen simulieren. Dort kann man sich ganz konventionell einfädeln oder aber in Trialmanier oben drauf lang balancieren. Dazwischen, oder danach, dann wieder Querbalken, die es mit dem nötigen Schwung und freischwebendem Vorderrad zu bewältigen gilt.

Knietiefer Sand in den Kurven oder weicher Kindenmulch und radial angeordnete Baumstämme mit runden Steinen dazwischen machen es nicht gerade leichter. Dazu mindestens eine steile Auffahrt (und Abfahrt), wo sich ebenfalls die Spreu vom Weizen trennt. Manchmal hilft ein wagemutiger Sprung die Abfahrt hinab, um Zeit und Kraft zu sparen, doch anders als beim Motocross sind bei solchen Aktionen keine Auslaufzonen vorgesehen, so dass es kaum möglich ist, den so gewonnenen Schwung zur nächsten Sek-

tion mitzunehmen.

Stattdessen warten wieder harte Felsen auf den Teilnehmer.

Jede Veranstaltung hat ihre eigene Schlüsselstelle, an der sich die Fahrer wie beim echten Enduro weniger um die Konkurrenz als vielmehr um die Schwierigkeit des Geländes kümmern müssen – und wie bei einer echten Sonderprüfung passiert es dann auch, dass ein Konkurrent im falschen Moment in der

Das gibt's nur Indoor: spannende Enduro-Zweikämpfe.



deckt und bestreitet nun erfolgreich solche Wettbewerbe für die orange Marke. Auch der Franzose Gregory Eyrès ist weniger in der Enduro- als in der Trialszene bekannt. Selbst der Deutsche Andreas Lettenbichler, der für BMW die Kastanien aus dem Feuer holt, ist ein waschechter Trialer.

Dass Trialer gute Endurofahrer werden können, hat schon vor Jahren Paul Edmondson bewiesen und zur Zeit tritt sein britischer Landsmann David Knight in diese Fußstapfen. Der zweifache Enduro-Weltmeister beherrscht sein Motorrad mit Technik aber notfalls auch mit Kraft – ideale Voraussetzungen, die ihn am Ende zum ersten Weltcup-Sieger gemacht haben. Auch wenn er damit der beste Indoor-Enduro-Fahrer der Welt ist – Weltmeister darf er sich trotzdem nicht nennen. In dieser ers-

doch schon am nächsten Morgen um 10 Uhr konnten die Enduro-Fahrer die Strecke unter die Räder nehmen. In einer logistischen Meisterleistung wurde die anspruchsvolle Strecke mit Felsen, Baumstämmen und einer Wasserdurchfahrt gestaltet.

Ausgerechnet in Genua, wo man bereits seit drei Jahren Indoor-Enduro veranstaltet, war die Strecke vergleichsweise leicht und flüssig. Das bevorteilte die Fahrer mit Cross-Erfahrung, und so stand dort am Ende der Franzose Antoine Meo bei seinem ersten Einsatz auf der Enduro-Husqvarna ganz oben auf dem Treppchen. David Knight konnte bei diesem letzten Lauf mit seinem zweiten Tagesrang trotzdem den Titel holen.

Dass in Italien die Veranstaltungen etwas anders sind, zeigte sich auch einmal mehr im Modus. Sowohl in Barcelona als auch in München fuhr man jeweils drei Finalläufe, damit ein Fehler nicht gleich den Gesamtsieg kostet. Am Ende wurden die drei Läufe dann zusammengezählt. In Genua dann das klassische Supercross-Schema mit nur einem einzigen

Finale und einem unglücklichen Taddy Blazusiak, der nach Anfangsschwierigkeiten dort nur auf den sechsten Rang kam.

Beim letzten Lauf trat Enduro-Weltmeister Mika Ahola mit der für ihn ungewohnten 250er Viertakt-Maschine an. „Vor 12 Jahren bin ich das letzte Mal so einen kleinen Hubraum gefahren“, meinte der Finne, der in der bevorstehenden Outdoor-Saison ebenfalls von der E2- in die E1-Klasse wechselt.

Sauer war Marcus Kehr: „Der DMSB hat meine Nennung verpernt, deshalb habe ich keinen Startplatz mehr in Barcelona bekom-

David Knight (Mitte) gewinnt den ersten Indoor Weltcup, Rang zwei für Taddy Blazusiak (links), Platz drei für Mika Ahola (rechts).

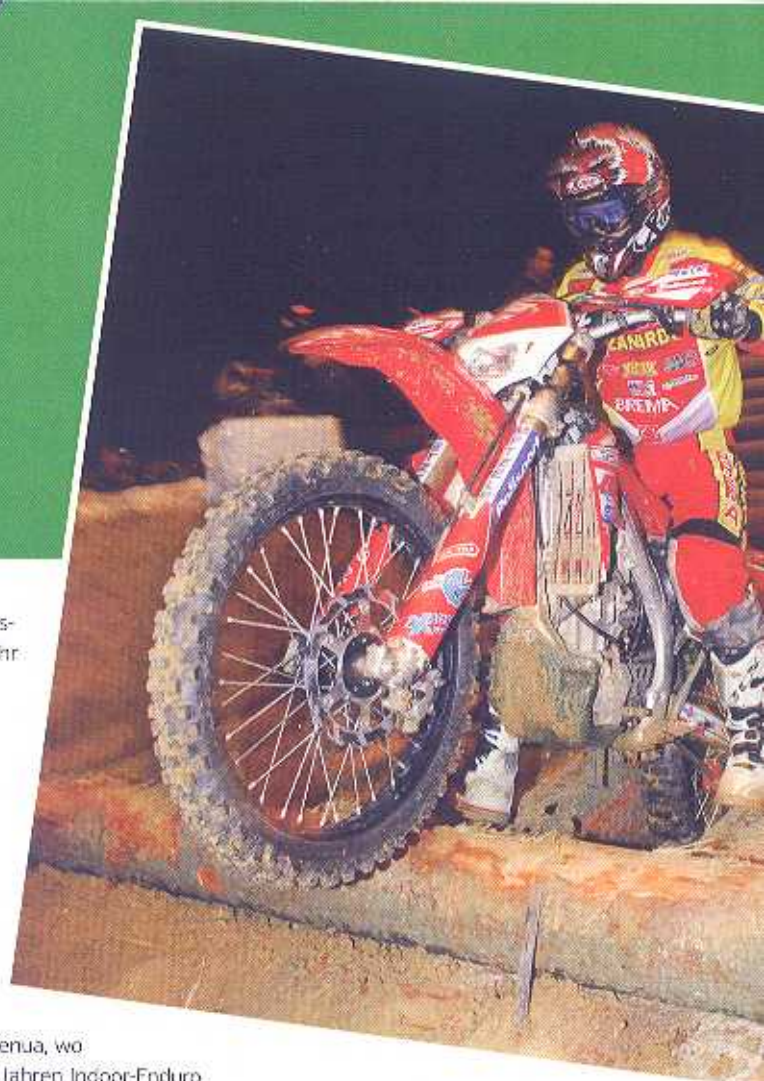
ENDERGEBNIS FIM INDOOR ENDURO WORLD CUP 2007/2008

Rang	Fahrer	Nat	Marke	Punkte
1.	David Knight	GBR	KTM	42
2.	Tadeusz Blazusiak	POL	KTM	23
3.	Mika Ahola	FIN	HON	22
4.	Xavier Galindo	SPA	KTM	19
5.	Bartosz Oblucki	POL	HSQ	16
6.	Antoine Meo	FRA	HSQ	15
7.	Ivan Cervantes	SPA	KTM	10
8.	Marcus Kehr	GER	KTM	8
9.	Gregory Eyrès	FRA	YAM	8
10.	Tom Sagar	GBR	KTM	7
17.	Andreas Lettenbichler	GER	BMW	1

ten Saison hat die FIM als oberste Motorradsportbehörde nur den Titel eines Weltcups ausgeschrieben. Was auch daran liegen mag, dass es gar nicht so viele Veranstaltungen weltweit gibt. Von den vier Wettbewerben in Europa wurde sogar die Veranstaltung in Bioglia kurzfristig wieder abgesagt, so dass dieser Weltcup nur die drei Wettbewerbe in Barcelona, München und Genua umfasste. Doch Indoor-Enduro hat das Potenzial, eine spannende Ergänzung zum Sommerprogramm der Endurofahrer zu werden. Die Zuschauer werden es danken!

HIGHLIGHTS

Quasi über Nacht entstand die Strecke in München. Bis Mitternacht war in der Halle noch die Supercross Europameisterschaft,



E2-Weltmeister *Mika Ahola* errang in der Halle mit der Viertakt-Honda Platz 3 (links). Wegen einer organisatorischen Panne nur bei einem Lauf dabei: der erfolgreiche deutsche WEC-Fahrer *Marcus Kehr* (rechts oben). Durch seine Trial-Vergangenheit für das technisch anspruchsvolle Indoor Enduro prädestiniert: BMW-Fahrer *Andreas Lettenbichler* (rechts).



men," meinte der deutsche Enduro-Champion. Eigentlich hatte er sogar den kompletten Weltcup fahren wollen. Doch nachdem er gleich beim ersten Wettbewerb nicht fahren durfte, ging er nur in München an den Start. Dort qualifizierte er sich auch klar für die Finals und beendete den Wettbewerb auf dem vierten Rang. Wo er wohl gelandet wäre, wenn er alle Läufe gefahren wäre?

Andreas Lettenbichler war für BMW bei allen Läufen dabei, doch der Trialspezialist kämpfte als Amateur gegen Profis. Immerhin konnte er sich in München in die Finals fahren und scheiterte in Genua erst im allerletzten Hoffnungslauf nach einer Karambolage mit dem Führenden, Cyril Despres.

Kein Highlight gab es für Mike Metzger. Der US-Boy war zwar in Genua, durfte aber nicht an den Start gehen, weil ihm die passende FIM-Enduro-Weltmeisterschaftslizenz fehlte. Für den Indoor-Weltcup als FIM-Prädikat benötigt man eben auch die richtige Lizenz. Allerdings war Metzger als Zuschauer durchaus von den gebotenen Leistungen angetan.

Spontan fallen uns neben den genannten Veranstaltungsorten nur noch zwei weitere internationale Indoor-Veranstaltungen ein: Lyon in Frankreich und Las Vegas in den Vereinigten Staaten. Gerüchten zufolge sind zwar in verschiedenen Städten nach dem großen Erfolg noch weitere Veranstaltungen geplant; doch zunächst sind die beiden oben genann-

ten Wettbewerbe bei einer weiteren Indoor-Weltcup-Saison mit einzubeziehen. Und die wird es bestimmt im nächsten Winterhalbjahr geben.

Anders als beim klassischen Enduro, dafür aber wie beim Supercross, gibt es ein Preisgeld für die erfolgreichen Teilnehmer. Immerhin 4000 Euro Prämie für einen ersten Platz, zuzüglich des Startgeldes, das sich nach dem Rang in der letzten Outdoor-Weltmeisterschaft richtet.

Bei einer so „kompakten“ Veranstaltung ist es kein Wunder, dass auch das Fernsehen interessiert ist. Vom Finale in Genua wurde sogar live auf Eurosport 2 gesendet. <

