

# DRA GRACING

## Dragster-Harleys - in Groß Dölln mit Wasserkühlung

**Die schnellsten Harley-Fahrer Deutschlands und andere Dragbiker kamen zum Rennen in Groß-Dölln, nur der Regen war schneller.**

Am 7. und 8. August 1993 wurden auf dem russischen Flugplatz in Groß-Dölln, etwa 70 Kilometer nördlich von Berlin, die Finalläufe des diesjährigen International Dragster Cup ausgefahren. Die Hanau Auto Racing Association richtete die Rennen aus, 128 Autos und 62 Bikes hatten Spaß am Gasgeben.

In dieser Rennserie sind sowohl die All Harley Drags als auch die Fahrer japanischer Maschinen in verschiedenen Klassen am Start gewesen. Mehrere tausend Zuschauer waren an beiden Tagen auf dem Gelände, und sie bekamen nicht nur Action auf der Strecke geboten. Veranstalter Sammy Tosuner hatte in bekannter Art eine Budenstadt aufgebaut mit Live-Music, Open Air Kino und miternächtlicher Dessous-Show. Einige Hirnlose versuchten auch nachts Privatrennen zwischen den Zelten, wurden aber von der Big Red Machine Biker Security schnell zur Vernunft gebracht, oder vom Platz.

Am Sonntagnachmittag schlug dann Dragsterfahrers schlimmster Feind zu – der Regen, und es konnte kein einziger Endlauf ausgefahren werden, großer Frust bei Fahrern und Fans. Bei einem verregneten Biker-Treff gibt es ja manchmal erst recht gute Stimmung, aber Regentreifen für Dragster geht nun mal nicht.

Die Piste in Groß-Dölln ist eine der besten Europas; bis der Regen kam, hatte es gute Rennläufe in den einzelnen Klassen gegeben, hier die Übersicht:

### STREET BIKES

Um hier vorne dabeizusein, muß man schon gute 10er Zeiten und weit über 200 km/h auf die Viertelmeile fahren. Im Finale standen Markus Rottensteiner aus Österreich mit „Local Hero“ Rocco Fiebig aus Prenzlau auf Yamaha FZR 1000 in 10,9/207.

### STREET HARLEY

Frank Glade vom W&F Racing wuchtete seinen Big Twin (!) auf Platz 1 im Training, aber beim Rennen standen wieder mal die Sportster von Ingo Hohenschläger und Gerhard Allmendinger im Finale, beide mit 12er Zeiten und Speed um 180 km/h.

### TOP GAS HARLEY

In dieser Klasse muß Benzin gefahren werden, sonst ist alles erlaubt, so etwa der 2000 cc Sportster von Classic Bike in Berlin, gefahren von Lothar Schmidt. Er und Stefan Garske sind zur Zeit die einzigen, die 10er Zeiten und über 200 Sachen fahren, und sie standen im Finale.

### SUPER STREET BIKES

Die Vierzylinder mit 1000 bis 1500 ccm und Lachgas bringen etwa 300 PS auf die Strecke, auch hier ein enges Fahrerfeld. Um ins Finale vorzudringen, mußte man deutlich unter 10 Sek. fahren. Norbert Kutzera mit seiner Motorcorner Yamaha FJ 1480 war in 9,64/243 schneller als sein alter Spezi Frank Hetscher. Eddy Arndt mit seiner MAF 1000 schickte in 9,74/233 Jens Krauses Moped auf den Hänger.

### TOP FUEL HARLEY

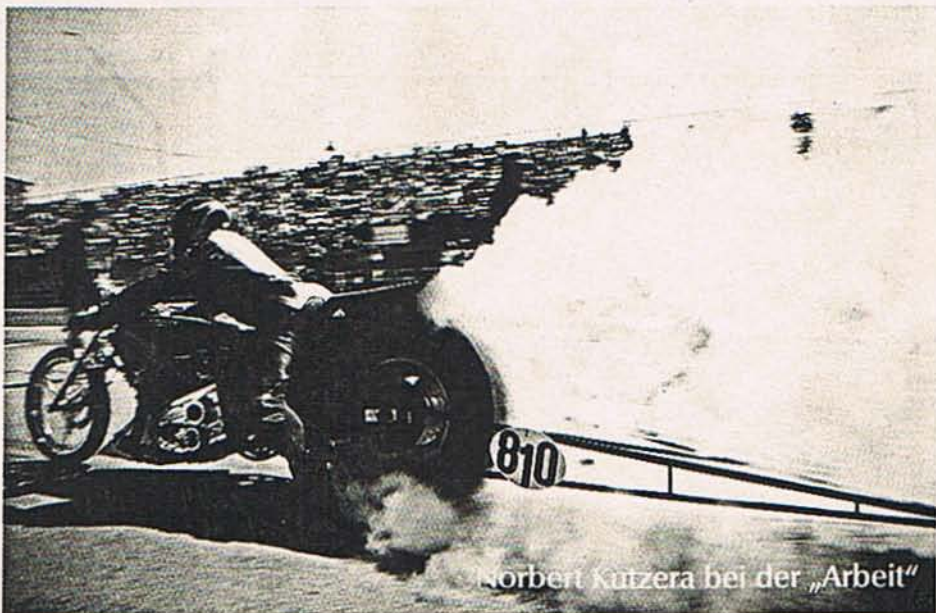
Wer jemals eine Nitromethan-Harley gehört hat, weiß, was ein Explosionsmotor ist, gibt's nicht auf CD! Aber auch diese Teile konnten nur einen Lauf fahren. Acka Riemer (HD Service Berlin) kam auf der Piste mit seinem neuen Fahrwerk gut zurecht, der Iron-Sporty bringt's auch noch. Paul „Rocketman“ Jung (W&W Racing) hat seinen Abflug endlich komplett weggesteckt und gibt beim Burnout und auf der Strecke wieder richtig Vollgas. Roland Pöschel (HD-Haas) hat dieses Jahr viele Probleme, der Motorschmeißt entweder mit Teilen oder spuckt Feuer. Maria Schell von Marias V2-Team braucht sich über Mangel an Leistung keine Sorgen zu machen, und auch sein Rahmen ist ein voller Erfolg. So gut, daß Fritz Simmerlein sein Ami-Teil wegschmeißt und sich (bis Nürburgring!?) einen neuen bauen läßt. Leistung hat Maria genug, diesmal lange es, um nach

300 Metern den 3-Zoll breiten Primärriemern zu zerfetzen und dennoch mit 8,8/200 durchs Ziel zu rollen.

### DRAG BIKES

Hier ist alles erlaubt, Benzin, Lachgas, Nitromethan, Kompressor, Turbo und und und, das gibt bis zu 600 PS. Schon im Training wurden einige Motoren geschlachtet und die Fahrer und Mechaniker mußten Nachtschichten einlegen. Im Rennen war dann Top Qualifier Leo Hoff aus Holland auf seiner Pro Stock Suzuki in 8,9/239 schneller als Norbert Kutzeras Flying Dolly mit Benzinproblemen. Herman Jolinks Special Ducati fuhr 10,5/184, keine Chance für die „Black Cat“ Yamaha FJ 1484 von Dirk Makowitz. Der Holländer Ron Groot zog mit seiner Pink Panther Kawa 1425 cc in 9,7/234 locker an Andy Fuhrmann aus Berlin vorbei, dessen Turbo-CBX hatte schweren Husten oder so. Jürgen Horcicka hatte über Nacht die Kurbelwelle richten und schweißen müssen, dann lief die Codu-Suzuki GSX 1428 wieder mit Turbo und Lachgas, und wie! Das CNC-Teil fauchte in 8,5/268 den Dragstrip herunter, schnellste Zeit und höchster Topspeed des Tages.

Trotz des Regens war es ein gutes Wochenende, ohne Unfälle oder gefährliche Motorenplatzer. Für die Höhepunkte sorgte aber einer mit vier Rädern: Peter Schöfer aus Bayern knallte mit dem gelben Geiger-Kompressor dragster über 300 km/h auf die Piste – als erster und gleich viermal. Seine Bestzeit war eine sagenhafte 7,24, sensationell!



Norbert Kutzera bei der „Arbeit“