

Kurvenkampf im Motodrom immer wieder faszinierend

Foto: K. Schmidt

Ein>>Rühriger<<Verein

Was man über den MSC Rodenbach/Hanau wissen sollte

Das Motodrom Rodenbach/Hanau ist heute ein Begriff im Internationalen Speedway und Sandbahnsport.

Früher als Niederrodenbach, seit dem 1. März 1970 durch kommunale Umbenennung als Rodenbach/Hanau geführt, ist die Gemeinde über die Landesgrenzen hinaus durch Spargelanbau und die Bahnrennen bekannt geworden. Während das Spargelfest in diesem Jahr bereits eine Woche zuvor stattfand, erlebt nun der Bahnsport in Rodenbach am 13. Juni seinen absoluten Höhepunkt. In der Gruppe 3 A der Speedway-Mannschaftsweltmeisterschaft 1971 treffen an diesem Tag die Nationalmannschaften Ungarns, Österreichs, der DDR und der Bundesrepublik aufeinander, um die beiden Teilnehmer für das kontinentale Halbfinale am 4. Juli 1971 zu ermitteln.

Es war ein langer, dornenreicher Weg, bevor die FIM im September vergangenen Jahres dem MSC Rodenbach diesen Titelwettbewerb anvertraute. Bereits im Jahr zuvor hatte man, damals noch unter der Führung des langjährigen Vorsitzenden Karl Thomas, versucht, einen Weltmeisterschaftslauf nach Rodenbach zu bekommen.

Doch bevor eine Internationale Federation sich für eine neue Rennstrecke entscheidet, müssen gewisse Vorbereitungen erfüllt werden. Das Motodrom kann dies heute vorweisen.

Wie hat alles Angefangen?

Wer zum ersten Mal heute in unserer Gemeinde verweilt, dem sei zuvor erklärt, daß Rodenbach eine aufstrebende Industriegemeinde am Rande des Kinzigtals (Nebenfluß des Mains) ist, 26 km östlich von Frankfurt. Man kann den Ort über die Autobahn Frankfurt-Würzburg mit Abfahrt Hanau erreichen, ebenso besteht eine Bahnverbindung mit Frankfurt.

In einigen Jahren wird in absoluter Nähe die Autobahn Dortmund-Gießen-Würzburg für eine weitere Verkehrserschließung unseres Heimatbereiches sorgen.



Oben: Lang ist's her Moto Cross in Niederrodenbach 26.7. 1959



Flugbild von der Grasbahn, im Hintergrund das dicht-bevölkerte Fahrerlager



Verwegene Seitenwagen – Jagd auf der Grasbahn

Foto: Bohmert

Das Motodrom selbst liegt in idyllischer Waldlage, ungefähr 2 km vom Ort entfernt und ist Eigentum des MSC Rodenbach/Hanau e.V. im ADAC – Hessen.

Nach seiner Gründung am 17. Januar 1952 (im nächsten Jahr findet eine 20 Jahr Feier statt), fuhr man in der Nähe der Rennstrecke zuerst Geländemeisterschaften „RUND UM DIE WINGERTE“. In den nachfolgenden Jahren wurde der ehemalige Munitionsübungsplatz zu einer kleinen, aber sehr schönen Moto Cross Strecke umgebaut. Da man jedoch im Verein bald einsah, daß Moto Cross in dieser Größenordnung nie Bedeutung erlangen würd, schuf man in Selbsthilfe mit Unterstützung amerikanischer Pioniere eine Grasbahn.

Der damalige Rennleiter Höfert (Homberg) gibt den Flaggenstart frei.



Am 3. April 1961 fand auf dieser Strecke die Premiere mit dem 1. Lauf zur Hessischen Grasbahnmeisterschaft statt. Doch die ständige Erneuerung der Grasfläche bereitete dem Verein oftmals Schwierigkeiten, so dass man sich dann entschloss, eine permanente Sandbahntrecke anzulegen.

Um die Anlage so gut wie staubfrei zu machen, wurde ein 60 cm tiefer Schotteruntergrund aufgetragen und darüber gemahlener Rhön-Basalt gewalzt. Die Bahn heute eben wie eine Tischplatte, hat nun außerdem den Vorteil, dass bei starkem Regen innerhalb kürzester Zeit sämtliches Wasser abfließt.

In der nachfolgenden Zeit stieg nun der MSC unter der damaligen Führung seines 1. Vorsitzenden Karl Thomas kometenhaft am deutschen Sandbahnhimmel auf.

Fahrer wie die Weltmeister Björn Knutsson (Schweden), Barry Briggs und Ivan Mauer (beide Neuseeland), sowie die Ex-Europameister Kurt Petersen (Dänemark), Don Godden (England) und Manfred Poschenrieder (Deutschland) meldeten gern zu den Rodenbacher Sandbahnrennen, wussten sie doch, dass hier ausgezeichneter Bahnsport betrieben wurde.



Kurt Petersen (Dänemark)



Donald Godden (England)



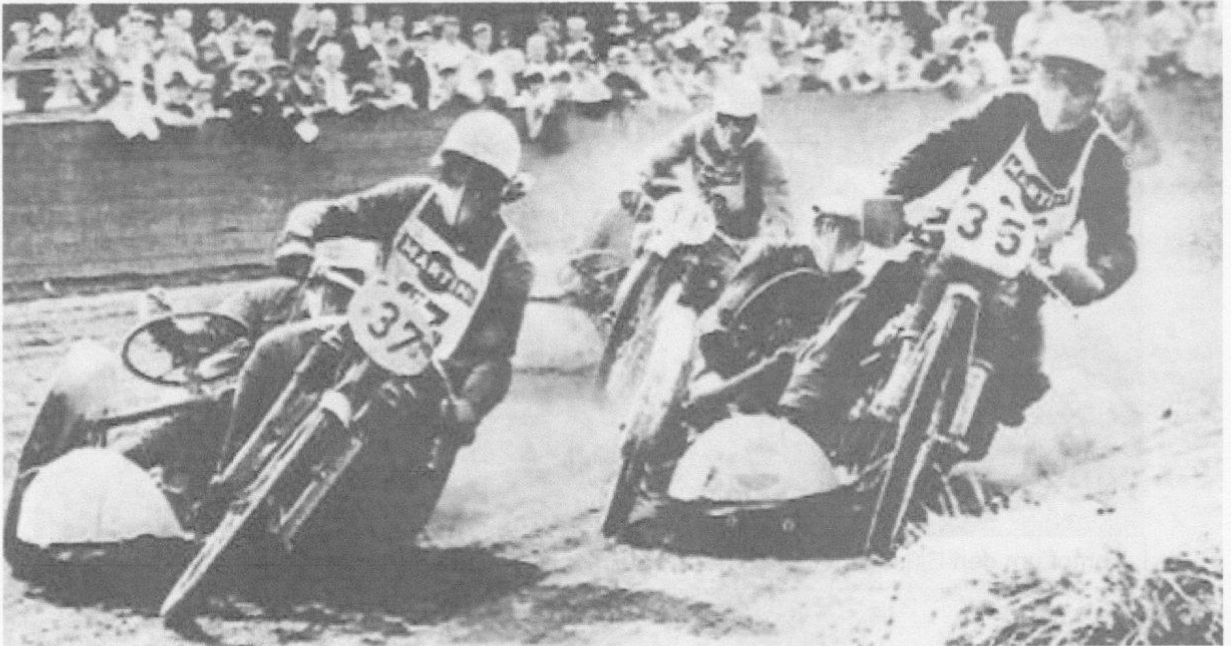
Manfred Poschenrieder



Björn Knutsson (Schweden)



Die Weltmeister unter sich: Barry Briggs (r.) gratuliert Ivan Mauer



Kampf um den Einzug ins Finale der Deutschen Meisterschaft 1969

Foto: K. Schmidt

Auch die OMK, die Nationale Motorrad Federation, merkte bald, dass die Niederrodenbacher Sandbahn idealer Austragungsort für deutsche Meisterschaftsläufe ist. Jeweils ein Qualifikationslauf 1967 und 1968 sowie drei (zwei für Solo und einer für Seitenwagen) 1969 wurden dem Verein übertragen.



Konzentration vor dem Start zur Deutschen Meisterschaft

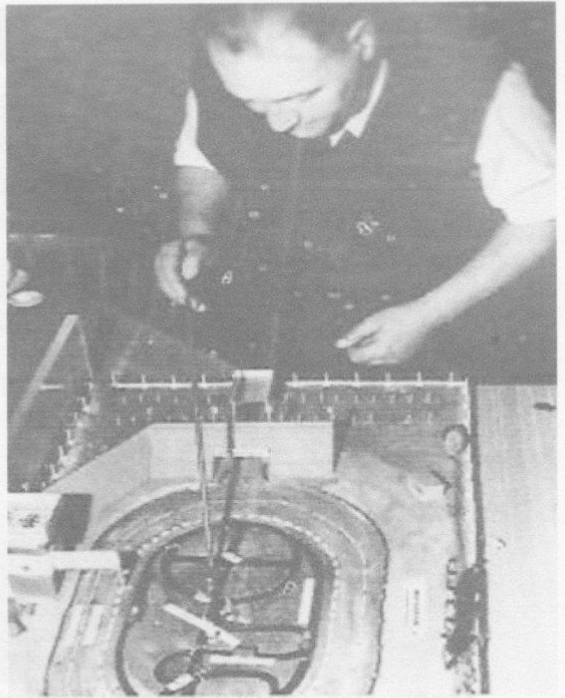
Foto: A. Djeri

In der Folgezeit wurde dem Verein sehr bald bewußt, daß die 600 m Sandbahn nie für die Europameisterschaftsläufe (heute ebenfalls Weltmeisterschaft) in Frage kommen würde. Da man selbst jedoch bereit war, größere internationale Aufgaben zu bewältigen, beschloss man, zusätzlich zum Sandbahnkurs eine 400-m-Speedwaybahn einzubauen.

Speedway ist vor allem im Ostblock, in Skandinavien und in Großbritannien weitaus populärer als der Langbahnsport auf dem Kontinent.

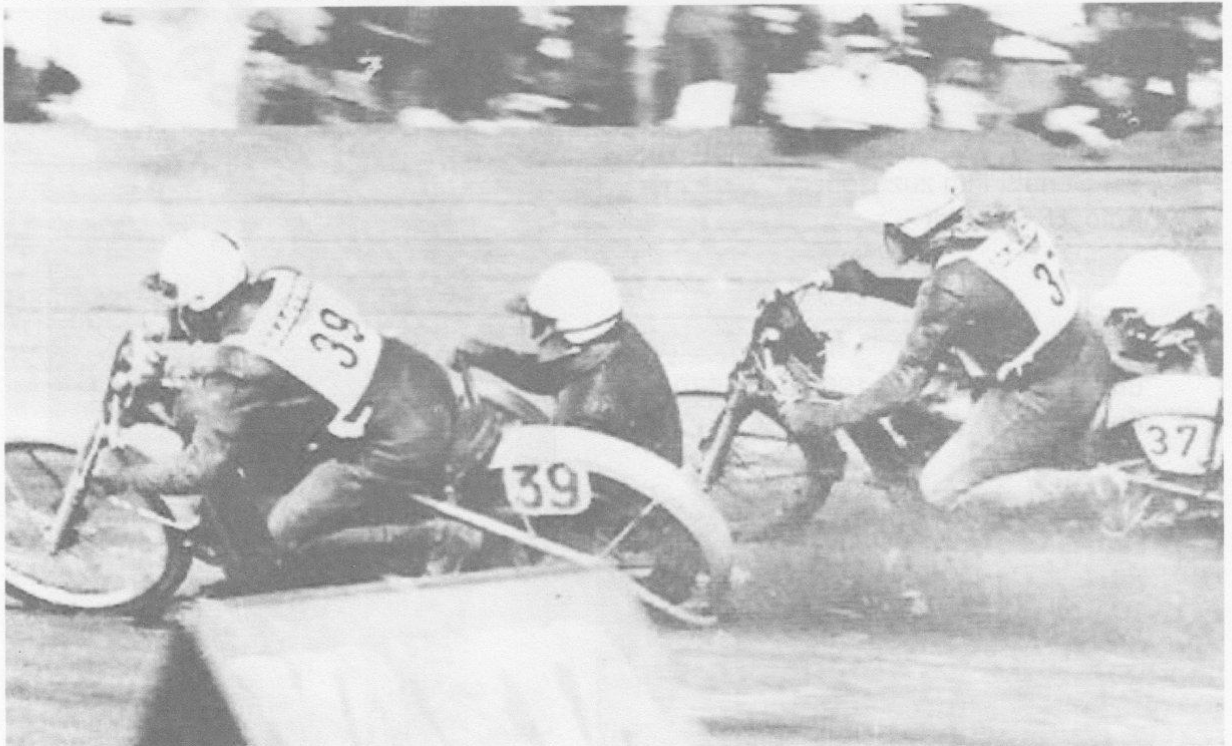
Wenn auch nur 4 Fahrer an den Start gehen und die Rennen als „Sprinttyp bei 4x400m“ zu bezeichnen sind, so sind doch die Regeln viel eindeutiger, dass Maschinen Material gleichwertiger.

Damit wird dem Zuschauer eine Perfektion zwischen Maschinenmaterial und Fahrkunst vorgeführt.



rechts: Das Motodrom im Modell vorgeführt vom damaligen 1. Vorsitzenden Karl Thomas bei einer Pressekonferenz.
Foto: A. Djeri

unten: Spitzenduell Preisinger gegen Kunz, der kurze Zeit später mit dem Rennsport aufhörte. Foto: H. Wismach



So entstand eine – in dieser Art erstmalig in der Welt – kombinierte Bahnsportanlage, das MOTODROM.



oben: Des Weltmeisters Kurventechnik begeistert immer wieder die Zuschauer im Motodrom. Foto: K. Schmidt

Der Klub ist nun in der Lage, während einer Veranstaltung innen Speedwayrennen für Solomaschinen und aussen für Seitenwagenrennen durchzuführen.

Speedwayvierländerkämpfe, Nationale Speedwayrennen und in diesem Jahr neuartig ein Speedwaystädtekampf, stehen nun seit dem 31. März 1968 auf dem Programm des Vereins.

Die Vierländerkämpfe fanden sowohl bei den Fahrern wie auch Zuschauern steigende Beliebtheit.



rechts: Barry Briggs im Feuerroten Dress, ein Genuß, ihm zuzusehen. Foto: U. Schmidt

Siegerehrung 1969

Foto: H. Zbiek



Siegerehrung 1970

Foto: H. Zbiek





Raus das Bein—in die Kurve rein—Martin Körner ein alter Bekannter im MOTODROM

Foto: H. Wismach

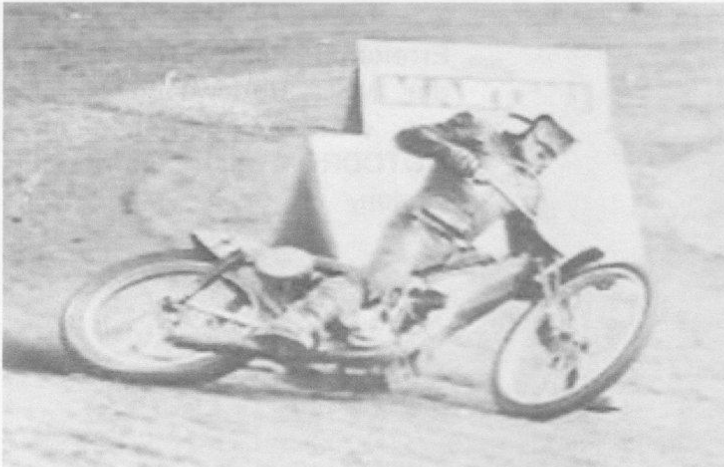
Bereits 1969 und 1970, wie zuvor erwähnt, war Niederrodenbach für Weltmeisterschaftsvorläufe vorgesehen, doch die Parkplatzbeschaffung bereitete dem Verein große Schwierigkeiten. Man hofft nun, in diesem Jahr eine günstigere Lösung gefunden und damit die Grundlage für weitere Weltmeisterschaftsläufe im MOTODROM geschaffen zu haben.

Weiterhin hat der Verein, dessen 1. Vorsitzender seit letzten Jahres Gerhard Helm ist, in aufopferungsvoller Arbeit die Speedwayplanke geschaffen, die von der FIM bei WM – Läufen als äußere Umgrenzung gefordert wurde.

Noch in guter Erinnerung ist Hans Siegl's Cowboy – Start beim Städtekampf im März dieses Jahres.

Foto: H. Wismach





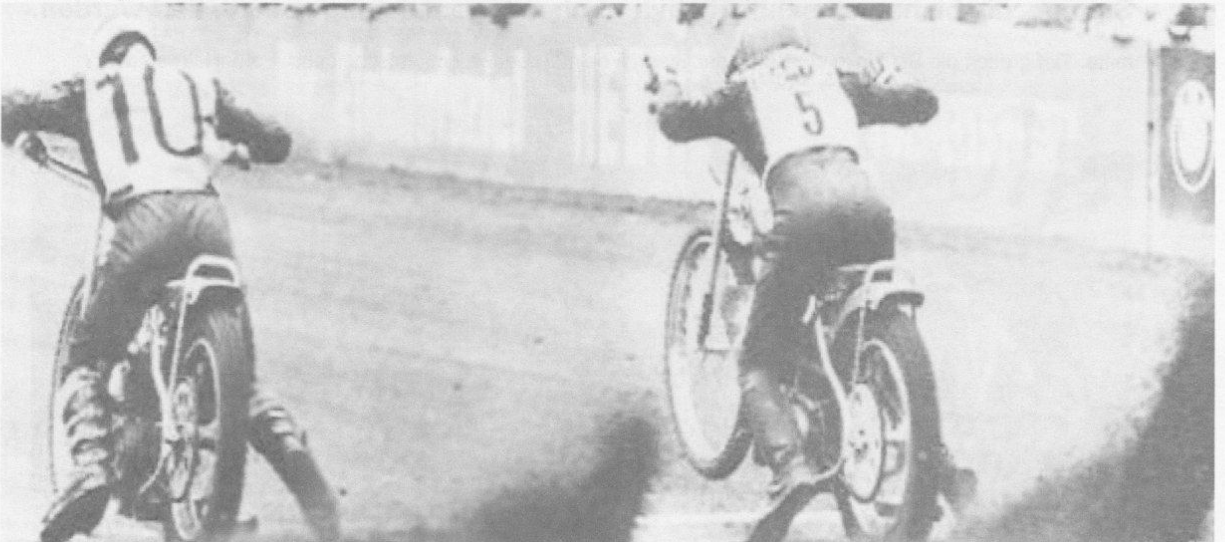
Doch mit der Erreichung des Teilzieles wird der MSC Rodenbach/Hanau e.V. die Aufbauarbeiten im MOTODROM nicht einfrieren lassen.

oben: Neuer Star im MOTODROM ist Jan Käter, der auch heute beim WM-Lauf mitfährt. Foto: H. Wismach

Um die Anlage ganzjährig zu nutzen, soll in nächster Zeit eine 500-m-Go-Cart Strecke, ein Verkehrserziehungsgarten und ein Auto-Slalom, im Innenraum eingerichtet werden.

Weiterhin stehen der 2. Trakt der Tribüne, der Start- und Ziel- Turm mit moderner Presse- und Fernsehleinrichtung, sowie eine Flutlichtanlage im Vordergrund der Planungen. Man schätzt die Unkosten auf eine Viertel Million, die gleiche Summe, die bisher, einschließlich der hohen Eigenleistungen investiert wurden.

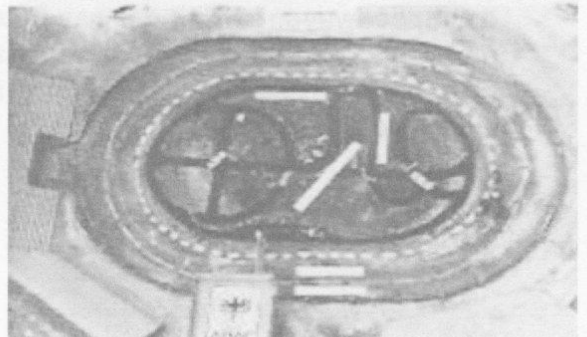
mitte: Tief greifen die Stollen in die Bahn- der Start ist beim Speedway mitentscheidend. Foto: H. Wismach



unten: Das Modell

Foto: A. Djeri

Das MOTODROM steht heute im Blickpunkt der Speedwayanhänger der gesamten Welt der MSC Rodenbach/Hanau kann stolz auf diesen Tag in seiner fast zwanzigjährigen Renntadition sein.



-Christian Kalabis-