

HOHE SCHULE



WM-Podium: Nach ihrem dritten Platz 2009 beendete Iris ihre internationale Karriere



Man muss schon verdammt zäh sein, um einen Trialkurs zu überstehen. Doch Motorrad-Trial ist nicht nur etwas für Männer. Deutschlands Nummer eins ist eine Frau: Iris Krämer.

Valentino Rossi tut's. Casey Stoner auch. Zwar nicht annähernd im Format einer Iris Krämer, aber Trialfahren ist mit das Beste, was den Straßenprofis während der Saisonvorbereitung passieren kann.

„Warum? Weil es die hohe Kunst des Motorradfahrens ist“, sagt Iris Krämer, dreifache Europameisterin und Weltmeisterin 2007. „Man muss das Motorrad beherrschen. Rossi und Stoner wissen genau, weshalb sie das Trialen gelernt haben.“ Das Internet-Lexikon Wikipedia erklärt die Sportart so: „Trials sind Geschicklichkeitsprüfungen in schwerem Gelände“. Im Laufe der Entwicklung wurden Trialfahrer zu Meistern von Balance und Stil.

Während im Straßensport keine Unterschiede gemacht werden, gibt es im Trial eine Damen- und Herrenwertung. Aus Gründen der unterschiedlichen Muskulatur: Männer halten noch mehr aus. Weil der Sport in Deutschland aber bei weitem nicht so populär ist wie in Italien oder Spanien und sich die Frauen manchmal an einer Hand abzählen lassen, ist Iris Krämer in der Deutschen Meister-

schaft auch schon bei den Herren mitgefahren.

Einmal hat sie in einem B-Lizenz-Lauf die komplette Männer-Riege besiegt. Gewertet wurde sie bei den Männern und separat als Dame. Trotzdem: „Mit Männern zu fahren, ist für Frauen das beste Training.“

Die Rennen sind knochenhart. In der DM werden zwölf Sektionen und drei Runden gefahren. Das heißt: Es gibt zwölf verschiedene Abschnitte mit unterschiedlichem Anforderungsprofil. Es geht durch Gräben und Schlamm, über Wurzeln, Baumstämme, Steine, Stufen. Nachdem man einmal alles absolviert hat,

Geschicklichkeit in schwerem Gelände: Trialfahrer sind Meister in Balance und Stil

fängt das Ganze von vorn an. Und dann noch einmal. In sechs Stunden muss alles erledigt sein.

In der Weltmeisterschaft sind fünf Stunden das Maximum. Bei den Frauen gehen die Wettkämpfe über zwei Runden mit jeweils 13 bis 15 Sektionen. Die Männer fahren zwischen 15 und 18 Sektionen.

„Das ist richtiger Stress“, erzählt die 28-jährige Weltmeisterin, „weil dabei die erste Runde innerhalb von drei Stunden gefahren werden muss. Das ist nicht viel, denn wir sehen

uns jede Sektion natürlich zu Fuße an, bevor wir sie mit dem Motorrad in Angriff nehmen. Fahren müssen wir sie danach in maximal 90 Sekunden. Wir dürfen auch bei der zweiten Runde noch einmal alles ansehen, aber da wird die Zeit schon sehr knapp.“

Wer Fehler macht, bekommt Strafpunkte. Maximal fünf pro Sektion. Rückwärts rollen, über die Streckengrenzung kommen, Pfeile umfahren – die Strafe folgt sofort. Punktrichter sehen alles. Am Schlimmsten ist das Um- oder Hinfallen beziehungsweise Absteigen. Da gibt es gleich die volle Punktzahl.

Sie werden in eine Karte eingetragen, die jeder Wettkampfteilnehmer mit sich führt. Wer in der vorgegebenen Zeit die wenigsten Fehler macht, gewinnt. Übrigens: den richtigen Schwierigkeitsgrad bei den einzelnen Veranstaltungen haben die Sektionen, wenn sie von zwei bis drei Fahrern des gesamten Feldes ohne einen einzigen Fehler gemeistert werden.

Gefahren wird mit speziellen Trial-Motorrädern. Sie sind leicht, haben eine große Bodenfreiheit, Stollenreifen und sind mit Motoren ausgestattet, die auf die kleinste Drehung am Gasgriff reagieren.

Um es wie Iris Krämer zum Halbprofi und als GasGas-Werksfahrerin in der Trialszene zu schaffen, müssen Opfer gebracht werden. Training: täglich. Preis: Wochenenden: selten. „Aber Trial fahren ist mein Leben“, sagt die gelernte Bürokauffrau aus dem hessischen Groß-Bieberau.

Und sie lebt damit, dass sie sich vom Trialsport allein nie ernähren können. Ohne ihre Eltern, die ein Autohaus führen, wäre sie bei den vielen Einsätzen während der Saison sogar ziemlich aufgeschmissen. Die Preisgelder im Trialsport gehören in die Sparte „Zum Leben zu wenig, zum Sterben zu viel“. Deshalb hätten Mutter und Vater auch nie geduldet, dass ihre Tochter ein Vollprofi wird.

Obwohl sie Benzin im Blut hat. Schon als Kleinkind war Iris Krämer mit ihrem Vater, der früher in der Motocross-WM antrat, an der Rennstrecke. „Ich bin praktisch im Fahrerlager aufgewachsen.“ Mit 13 Jahren begann ihre eigene Trial-Karriere, die der WM-Titel krönt. Einen zweiten wird es allerdings nicht geben.

Nach dem dritten Platz in der Damen-WM 2009, in der 35 Damen ins Finale gingen, hat Iris Krämer die WM abgehakt. Grund: Ein Ellenbogen macht nicht mehr mit. „Ich kann mein tägliches Training nicht mehr so durchziehen wie vor einem Jahr.“

Dafür widmet sie sich mit Vollgas einer anderen Aufgabe, dem DMV Hebe Trial Ladies Cup. Er war ihre Idee. Im Cup fahren über 40 Mädels. Dieser nationale Wettbewerb hat die meisten Teilnehmerinnen weltweit. Ich fahre selbst mit. Aber außer der Wertung, weil ich die Koordinatorin bin, 2010 erhält der Damen-Cup DM-Status. Glückwunsch! Iris Krämer ist wirklich nicht umsonst die deutsche Nummer eins. Valentino Rossi beißt sich schließlich auch immer durch.

Anke Wierczorek



Das schlaucht: Es geht über Wurzeln, Baumstämme, Steine, Stufen



Kraftsport: Nachdem man einmal mit dem Parcours durch ist, fängt die Strapaze von vorn an. Und dann noch einmal