

Jetzt ist Schluss

Rücktritt von Sirg Schützbach: Nach 13 Jahren in der Königsklasse fehlt es an Motivation.

Von allen aktiven deutschen Bahnfahrern ist nur zweien das Kunststück gelungen, Deutscher Langbahn-Meister sowie Grasbahn-Europameister zu werden und dazu einen Grand Prix zu gewinnen: Stephan Katt – und Sirg Schützbach. Während Sie diese SPEEDWEEK in Händen halten, erklärt der 31-Jährige seinen Rücktritt. Wir baten ihn vorab zum exklusiven Interview.

Weshalb der Rücktritt?

Es war an der Zeit. Mir fehlt es an Konstanz, nach so vielen Jahren ist auch die Motivation ein Problem. Hinzu kommt, dass der finanzielle Aufwand riesig ist. Entweder ist man hundert Prozent dabei, oder man muss sagen, dass es keinen Wert mehr hat.

Von wie viel Geld reden wir?

Das ist schwierig zu überschlagen. Aber wenn du pro Jahr 20 000 Euro aus dem eigenen Hosensack

mitbringen musst, dann macht das die Sache schwer. Und das, obwohl es mit meinen Sponsoren nie schlecht war. Die Ausgaben sind die letzten Jahre aber stark gestiegen, vor allem für Maschinenmaterial und Diesel.

«WIE DIE FIM MIT UNS FAHRERN UMGEHT, WAR FÜR MICH DAS SCHLIMMSTE. WIR SIND DIE DEPPEN.»

Sirg Schützbach

Vor zehn Jahren haben sich die Fahrer über ihre Erfolge finanziert.

Ich glaube nicht, dass das heute noch geht. Die, denen es finanziell gut geht, haben einen Gönner, der ihnen Material bezahlt oder zur Verfügung stellt. Wenn einer seine Ausgaben reell rechnet, dann kann er das mit den Preisgeldern nicht bezahlen, selbst wenn er immer Top-3 ist. Man muss sich nur mal überlegen, was ein Sprinter kostet – oder neue Motoren. Aber wirtschaftlich rechnen tut kein Rennfahrer, indem er Kilometer aufs Auto etc. einkalkuliert.

Wieso warst du immer nur auf bestimmten Bahnen schnell?

Als junger Fahrer habe ich es hingebacht, auch auf kleinen Grasbahnen so zu fahren, wie man das sollte: den linken Fuss richtig setzen, einen sauberen Kurveneingang fahren. Im Jahr 2000 habe ich mir am linken Fuss das Sprunggelenk gebrochen, seitdem kann ich meinen Fuss nicht mehr so weit drehen, dass ich ihn parallel zum Vorderrad setzen kann. Deshalb war ich brutal anfällig für Löcher, Rillen, Sandhaufen. Oder auch auf Lehmbahnen, wo der Schleifschuh schlecht rutscht, zog es mir immer den Fuss nach hinten. Über die Jah-

re habe ich meinen Fahrstil so entwickelt, dass ich den linken Fuss nicht mehr arg brauchte. So kann man mit einem Affenzahn in die Kurve hineinfahren, dann kommst du aber nicht mehr rum. Deshalb konnte ich auf technisch anspruchsvollen, kleinen Grasbahnen nicht mehr auf höchstem Niveau mithalten.

Gleichzeitig trug dein Stil aber dazu bei, dass du auf grossen Bahnen viel Speed in die Kurven mitnehmen konntest.

Genau davon habe ich gelebt. Ich verstehe es, ein Motorrad mit vollem Schub in die Kurve hineinlaufen zu lassen und den Speed mitzunehmen. Das funktioniert aber nur auf Sandbahnen, weil es dort nie den Griff gibt wie auf einer Grasbahn.

Deine Spezialität war, aussen an der Bande zu fahren. Ist das nicht gefährlich?

Überhaupt nicht. Der Grossteil der Piloten fährt innen herum, das Material fliegt nach aussen. Während es innen Löcher hat und es glatt wird, ist die Bahn ganz aussen topfeben und hat super Gripverhältnisse. Dort zu fahren ist sogar sicherer. Man muss nur das Motorrad sauber auf Linie halten – und man darf nie vom Gas.

Was ist dein wichtigster Sieg?

Der EM-Titel. Am dem Tag fuhr ich hundert Prozent souverän, habe alle Läufe gewonnen. So ein Sieg bedeutet dir mehr als ein Grand-Prix-Sieg, wo du halt das Finale gewonnen hast.

2007 bist du als WM-Zweiter zum letzten Grand Prix gereist, am Ende aber nur Achter geworden. Eine vertane Chance?

Das Rennen damals war in Marmande, das war noch nie mein Pflaster. Dort würde ich auch kein offenes Rennen fahren. Ich hatte schlechte Starts und somit von vornherein verloren. Ich weiss heute nicht, wie ich es hätte besser machen können.

Was war die grösste Enttäuschung in deiner Karriere?

Wie sich die FIM an ihr Handbuch hält. Sie macht, was sie will. Und das Schlimmste ist, dass sie immer damit durchkommt. Weil sie genau weiss, dass wir im Bahnsport null grosse Presse haben, die Macht ausüben könnte. Eine Klage gegen die FIM ist mit hohem finanziellem Aufwand verbunden, und der Fahrer muss in Vorkasse gehen. Zudem sind die Gerichte so langsam, dass sich eine Klage über Monate hinzieht. Als Fahrer hast du dann einen Haufen Geld zum Fenster rausgeworfen, bestraft wurde niemand. Der Fahrer ist immer der Depp. Wie man mit uns umgeht, war für mich das Allerschlimmste.

— Matthias Dubach —

