



Ursenbach bebt

Einen Tag nachdem Helmut Fath 90 Jahre alt geworden wäre, feierte sein Heimatdorf mit alten Rennmaschinen und Fahrern das Vermächtnis des zweifachen Gespann-Weltmeisters mit einem Augen- und Ohrenschmaus.

Von: **Imre Paulovits**

Es geht sehr eng zu. Der kleine Ort Ursenbach hat nur 180 Einwohner, aber nun tummeln sich genauso viele Aktive mit ihren Gespannen und Motorrädern in den engen Gässchen, und jede Zufahrt und jeder Hinterhof wird als Fahrerlager genutzt. Schon am frühen Morgen strömten dazu ganze Horden von Motorradfahrern hierher, und die, die mit dem Auto kamen, mussten kilometerweit marschieren, um im Ort und auf der ehemaligen Bergrennstrecke einen Blick

auf die Maschinen und ihre Fahrer zu erhaschen.

Ursenbach bebt – besser als der Name der Veranstaltung selbst, die nach 2014 und 2016 nun das dritte Mal das Vermächtnis des genialen Konstrukteurs und Tuners ehrt, kann man die Stimmung gar nicht beschreiben. Hier hat der einzige Mann, der in der Geschichte des Motorsports mit einem eigenen Motor Weltmeister wurde, einst für mächtig Lärm gesorgt, die Serpentine über dem Ort als Teststrecke genutzt, und mit seiner Eigenkonstruktion den Namen des kleinen Ortes weltbekannt gemacht. Seine Witwe Waltraud und seine Tochter Susanne leben heute noch dort, und in dem Gasthof im Ortskern erinnern Bilder, Pokale und Schriften an den einst berühmtesten Bürger des Dorfes.

Auch seine Mitstreiter halten ihn bis heute in Ehren, und so trug auch der zweifache Gespann-Weltmeister Rolf Steinhausen zum Fest bei. Neben seinen beiden König-Gespannen, der Urform von 1971 und der flachen Busch-

„Es war nur schade, dass keine URS hier war. Ich hätte, wie wohl alle, die sie damals erlebt haben, den Bären gerne wieder brüllen gehört.“

Waltraud Fath

König, mit der er 1975 und '76 Weltmeister wurde, brachte er den aktuellen IDM-Meister Josef Sattler und dessen Beifahrer Uwe Neubert samt deren ARS-Gespann mit. Dazu bat er Ex-Weltmeister Tim Reeves, vorbeizukommen und das Fath-500-Gespann zu fahren, das Sammler Jürgen Röder wie seinen Augapfel hütet.

Doch Reeves war erkrankt, und Röder war den ganzen Morgen emsig damit beschäftigt, den alten Vierzylinder-Zweitakt-Boxer zum Laufen zu bringen. Steinhausen ließ sich überreden, seine Ge-

spanne doch zu fahren, obwohl er den Zuschauern versicherte, dass er seinen Helm und Stiefel eigentlich an den Nagel gehängt hat. Nur hatte er die Stiefel trotzdem dabei, und so kreischte zunächst das 16-Zoll-König-Gespann gleich hinter Sattler den Berg hinauf. Und dann kam Steinhausen mit dem flachen Busch-Gespann aus dem oberen Fahrerlager wieder herunter.

Wimmers Dreirad-Premiere

Martin Wimmer, der schon am Tag zuvor eingetroffen war, um an der Kranzniederlegung für Helmut Fath teilzunehmen, schaute sich an, wie es um das einzig anwesende Original-Fath-Motorrad steht und half tatkräftig mit, den Motor zum Laufen zu bringen. Dann ließ er sich überreden, es selbst zu fahren, und so erlebten die Zuschauer gleich noch eine Premiere: wie Martin Wimmer erstmals ein Gespann bewegt. „Das kann man sich ja gar nicht vorstellen, wie die damit Rennen gefahren sind“, sprudelte es dann auch aus ihm



Die aktuellen IDM-Sidecar-Meister Sattler/Neubert ließen ihre ARS richtig krachen



Martin Wimmer bekam das ARC-Fath-Gespann zum Laufen



Rolf Steinhausen (li.) und Dieter Braun



Konzert vom Feinsten: Timo Wagner auf der 500er-Vierzylinder-MV-Agusta, mit der Phil Read 1974 Weltmeister wurde

hervor. „Beim Gasgeben und wegnehmen zieht es mal nach rechts und mal nach links.“

Dann traf auch Dieter Braun ein, der sich von einem Freund mit dem Motorrad den Berg hinaufschauflern ließ, und mit Rolf Steinhausen fand er gleich einen ebenfalls zweifachen Weltmeister, mit dem er herzlich die Zeit zurücklaufen ließ.

Aber auch die Ursenbacher lebten bei dieser vom MSC Oberflockenbach organisierten Veranstaltung auf und holten all ihre alten Schätzchen wieder hervor. Alte Zündapp-Mopeds, Yamaha-Zweitakter und vieles, was uns die Motorradwelt seither beschert hat, wurden stolz hergezeigt und gefahren. Bei all dem Edelmetall, das in ihrem Dorf wieder aufgeföhren wurde, machten aber auch alle die Runde, um sie zu sehen und zu hören. Dabei galt der Sammlung, die Bernd Wagner mitbrachte, die meiste Aufmerksamkeit. Der Geschäftsführer von L&W Compressors im hessischen Hüttenfeld brachte neben der Agostini-Dreizylinder und der

Read-Vierzylinder auch die Sechszylinder-350er von 1969 mit, die wegen einer Reglementsänderung in der WM nie zum Einsatz kam. Zum Einsatz kam sie auch in Ursenbach nicht, weil eine Motorenrevision ansteht, aber Wagners Söhne Nico und Timo ließen die Dreizylinder und die Vierzylinder brüllen. Zur MV-Symphonie gehörte auch noch eine Replika der ersten 500er-Vierzylinder aus den 1950er-Jahren und mehrere 125er-Einzylinder.

Der Veranstalter war bemüht, dass auch das Gespann, mit dem Helmut Fath 1968 und Horst Owesle 1971 Weltmeister wurden, sowie eine URS-Métisse kommen, doch das Gespann ging in Le Mans kaputt, und auch die Métisse blieb fern. Waltraud Fath und Tochter Susanne genossen sichtlich die Erinnerung, wenn sie auch einhellig betonten: „Schade, dass keine URS hier war. Wir, und wohl alle hier, hätten den Bären so gerne wieder brüllen gehört.“

Dann hoffentlich das nächste Mal, denn „Ursenbach bebt“ gab es sicherlich nicht das letzte Mal. ■

DREI FRAGEN AN MARTIN WIMMER



WAS HAT SIE VERANLASST, HIER TEILZUNEHMEN?

Ich war schon 2014 beim ersten Ursenbach bebt dabei, als Helmut Fath 85 Jahre alt geworden wäre, und deshalb wollte ich auch zum 90. kommen, weil ich auch die Arbeit würdigen wollte, die Helmut in all den Jahren, in denen wir zusammengearbeitet haben, für mich gemacht hat.

WELCHE ERINNERUNGEN HABEN SIE AN HELMUT FATH?

Eigentlich die besten, weil er der einzige Techniker war, dem ich vollkommen vertraut habe, wo ich nichts mehr nachkontrollieren musste, wo keine Fehler wie bei den anderen passiert sind. Das war für mich speziell 1985 ein große Hilfe, und wenn

ich mir damals in Le Mans nicht das Kahnbein gebrochen hätte, wäre ich mit ihm wahrscheinlich Vizeweltmeister hinter Freddie Spencer geworden.

WIE HAT IHNEN DAS DRITTE URSENBACH BEBT INSGESAMT GEFALLEN?

Es haben auf alle Fälle die Original-Maschinen von Helmut gefehlt, und deshalb bin ich auch ins obere Fahrerlager hinaufgefahren und habe mitgeholfen, dass die einzige Original-Maschine, die hier war, das Fath-500-Gespann, zumindest läuft und rauf- und runterfahren kann. Dann habe ich mich auch reingesetzt, weil kein Fahrer da war. Es war schon ein tolles Erlebnis, und ich hoffe, dass wir noch viele solche Feiern zu Ehren von Helmut Fath sehen werden, um ihn so zu gedenken, wie er es verdient hat.