

Motorräder in allen Variationen sein Hobby

Bernd Dietrich hat sich auf die optimale Einstellung der Einspritzanlage spezialisiert

Von Hella Schimkat

Unterkirnach. Deutschlands erstes »Dynojet Power Commander Approved Tuning Center« befindet sich am Ortseingang von Unterkirnach in Dietrichs Zweirad-Treff. »Ich greife in die Kennfelder ein, das bedeutet, dass ich die Ein-

spritzanlage der Motorräder optimal einstelle«, so Bernd Dietrich zur Erläuterung des komplizierten Namens.

Dass er sein Metier beherrscht, beweist die Tatsache, dass Dietrich mit seinem Dragster 1997 ES-Europameister wurde. Im gleichen Jahre wurde er Federal Inter-

national Motorsport- (FIM) Vize-Europameister. In diesem Jahr wurde Dietrich ungarischer Meister: Mit seiner Kawasaki 1500 Kubik und satten 275 PS war er schon nach drei von insgesamt sieben Rennen uneinholbar. Dabei sei er in der höchsten Klasse mit dem schwächsten Motorrad gefahren. Seine Erklärung: Das Tuning sei so optimal gewesen, dass sein Material am besten in Zeit und Geschwindigkeit umgesetzt wurde. Das Zusammenspiel von Kupplung und Reifendruck müsse stimmen, dazu kommen die richtige Start-Drehzahl und der richtige Schalt-Zeitpunkt, so Dietrich.

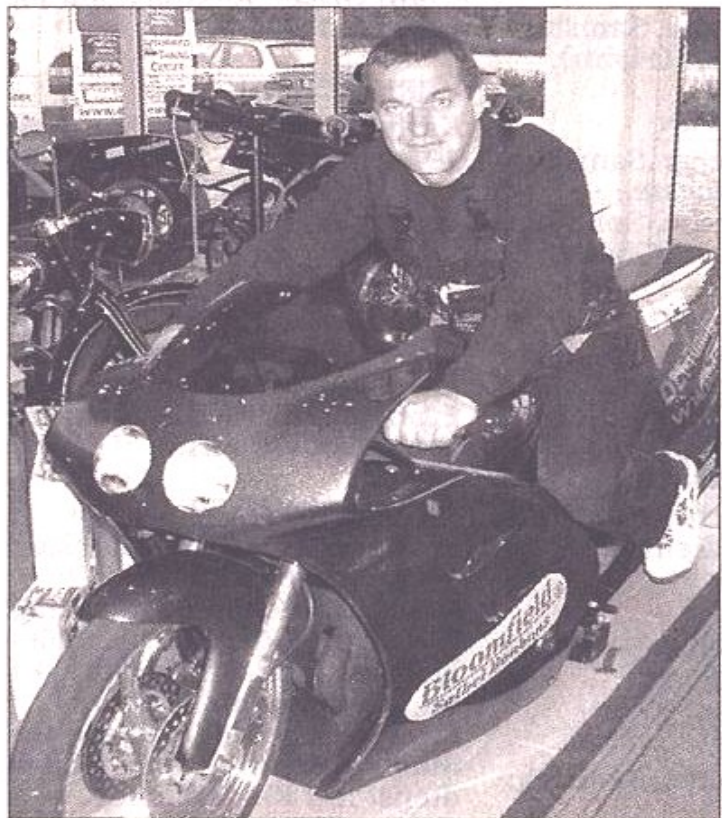
Das Motorrad steckte Dietrich, der schon vor 34 Jahren in Flensburg seine ganze Freizeit dem Zweirad widmete, schon immer im Blut. Von 1987 bis 2000 hatte er seine Firma in Villingen, 2001 verlegte er sie nach Unterkirnach. Aus der Reparatur und dem Verkauf entwickelte sich das Tuning, das er in Unterkirnach zur Perfektion brachte.

In den Jahren 1976 bis 1979, so erinnert er sich, sei er mit einer 50 Kubik Kreidler-Maschine Bergrennen gefah-

ren. Ab 1994 sei er dann wieder Rennen gefahren, diesmal waren es die Dragster-Motorräder, Kraftprotze, die er selbst tuned. Mit dem Dragster fährt er Beschleunigungsrennen auf gerader Strecke und zwar auf einer Distanz von vorwiegend 400 Metern. »Für die Rennstrecke von 400 Metern benötigt man eine Bremsstrecke von 800 Metern«, erklärt er und betont, dass man nach dem Ziel langsam das Gas wegnehmen müsse, sich langsam aufrichte und dann langsam nur auf dem Vorderrad bremse.

In den Dragster-Rennen gebe es verschiedene Klassen, so Dietrich. Da gebe es das Street-Bike, das verschiedene Kubik haben könne, dann das Super-Street-Bike, das mit Aufladung, zum Beispiel Turbo-Lader oder Nitros Oxyden Mixture, gefahren werde oder das Pro-Stock Motorrad, das er selbst fahre. Er fahre in der reglementiertesten Klasse, die es gebe, betont er.

Die Länge, Höhe, das Gewicht, die Optik und das Tuning sowie die Reifenbreite seien vorgeschrieben, auch dürften nur Saugmotoren eingebaut sein.



Mit Motorrädern aller Variationen ist Bernd Dietrich sei frühester Jugend auf Du und Du.
Foto: Schimkat