

Hobby Wie ein Ascherslebener, der mit 13 Motocrosser wurde, mit 31 zum Seitenwagensport gekommen ist.

VON DETLEF ANDERS

Enrico Wirth ist mit knatternden Motoren und Benzingeruch aufgewachsen. Schon als Kind war der heute 51-jährige auf den Motocross-Strecken des Landes zu Hause. Er hat das Hobby seines Vaters geerbt. Mit zwölf Jahren fing er an, seinem Vater Henry als Grosser nachzuleben und erste Rennen auf einer 50-Kubik-Maschine mit getunten Simson-Motoren zu fahren. Seit 20 Jahren fährt Enrico Wirth allerdings nicht mehr im Gelände Motocross, sondern auf großen Rennstrecken Seitenwagen-Rennen. Am vergangenen Wochenende bestritt er das letzte Rennen der Saison mit seinem Beifahrer Werner Lütke (25) aus Leipzig in Oschersleben.



Der Ascherslebener Enrico Wirth und sein Beifahrer Werner Lütke aus Leipzig wurden nach Siegen in den Vorjahren in diesem Jahr Dritte der Internationalen Sidecar Trophy. FOTO: DOREEN MÜLLER-LIPIG

In den letzten Jahren 2018 bis 2020 gewann das Team aus Aschersleben die Internationale Sidecar Trophy in der Klasse F2 und nach dem Umstieg auf die längeren Wagen der Klasse F1 auch diese 2022 und 2023. In dieser Saison wurde es am Ende Platz drei, auch weil nicht alle Rennen mitgefahren wurden.

In Aschersleben kennt wohl kaum jemand das Hobby des selbstständigen Unternehmensinhabers Enrico Wirth. Er hat sich seit 2006 in der Stadt seiner Heimat Motocrosser verkauft und repariert, wie schon zuvor der Vater an anderen Orten der Stadt seit 1990.

Schon als Kind war Enrico Wirth in Berno (Tschechien) vom Seitenwagen-Fieber erfasst worden. Wer bei Enrico Wirth aber ein klassisches Motorrad mit einem angeschraubten sperrigen Seitenwagen und hohem Schwerpunkt erwartet, aus dem der Beifahrer sicher herausspringt, liegt völlig daneben. Seine Maschine sieht aus wie eine verchromte große Zigarette mit einer Ausbohrung für den Partner. Für wie ein Formel-Rennwagen. Nur dass der hier nicht vier, sondern drei Räder hat. Die Räder sieht man auf den ersten Blick gar nicht, weil sie fast in der Konstruktion verschwinden. Die rechte fünf Zentimeter Bodenfreiheit, Schlaglöcher darf es da nicht auf der Rennstrecke geben.

Das Fahrwerk wird in der Schweiz gebaut. Angetrieben wird das Gefährt von einem serienmäßigen 600er Vierzylinder-Motor und 130 PS und aktuellem Fahrwerk. Für einen tiefen Schwerpunkt kniet der Fahrer hinter dem Lenker. Der 30-Liter-Tank ist auf



Enrico Wirth kniet als Fahrer bei den Rennen im Seitenwagen.

cross aufgehört hatte. Als jemand aus den alten Bundesländern per Annonce einen Beifahrer suchte, meldete er sich und probierte es aus. „Das ist noch mal etwas für uns“, erklärte er seinem Vater. Er holte diesen zunächst als Fahrer mit ins Boot. Später fuhr Enrico Wirth selbst mit wechselnden Beifahrern. Nachdem sie im Classic-Bereich alles gewonnen hatten – teils mit 20 Sekunden Vorsprung – und es langweilig wurde, wechselte Wirth in die Moderne mit der Sidecar Trophy.

Enge Bindung ist nötig

Ganz ungefährlich sind die Rennen mit Tempo 250 natürlich nicht. Unfälle bleiben nicht aus, weil es schon passiert, dass der Beifahrer sich mal vergriff und aus der Plattform fällt. „Zum Glück ist es relativ selten“, sagt Wirth. Aber so schwer wie der Unfall bei der Qualifikation in Oschersleben 2023, war noch keiner. Das Gefährt überschlug sich komplett. Wirth blieb als Fahrer in der Polyester-Verkleidung hängen und trug Prellungen davon. Sein Beifahrer Werner Lütke hatte jedoch einen Trümmerbruch der Hand, doch er fuhr dieses Jahr wieder mit.

Muss man für diesen Sport ein Adrenalin-Junkie sein? Enrico Wirth schüttelt den Kopf und sagt überlegt, „man muss schon eine sehr enge Bindung dazu haben“.

„Wenn jemand die Maschine sieht und erfährt, wie schnell sie ist, dann sagen 99 Prozent: Da würde ich niemals einsteigen!“

Enrico Wirth Motorsportler

einen neuen Beifahrer suchte, stieß Werner Lütke zu ihm.

Für das Hobby Gespansport müssen Zeit und Geld investiert werden. Der Verschleiß der Technik sei bei den hohen Drehzahlen hoch, bestätigt Wirth. Die sieben Rennen werden in den Sommermonaten in ganz Europa gefahren. In Österreich auf dem Red-Bull-Ring, der Grand-Prix-Strecke im tschechischen Brno oder in Kroatien in Rijeka, nennt er Beispiele. In Schlez fuhr er dieses Jahr bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft der Seitenwagen ein Rennen mit.

„Da muss man praktisch seinen gesamten Jahresurlaub opfern, um dabei sein zu können.“ Nicht nur die sportliche Leistung zu bringen, das Risiko einzugehen, sondern auch seine Freizeit dafür zu opfern, erklärt er. „Das muss man einfach wollen“, sagt Enrico Wirth.

Im Rollstuhl im Laden

Als Selbständiger ist das nicht immer leicht. Mal Donnerstag bis Samstag schließen, gehe schon mal. Aber krank werden? In den Zeiten, als Henry und Enrico Wirth beide gemeinsam gefahren sind, gab es mal so einen Fall. „Da war ich mit Krücken und einem Gipsbein in der Werkstatt und er im Rollstuhl und mit Gipsbein im Laden und hat die Leute bedient“, erzählt Vater Henry Wirth. Der 71-Jährige ist heute Teamchef und Techniker im Team Wirth. Ihre Frauen kennen das nicht anders, sagen sie.

Solange er sich fit fühlt, will Enrico Wirth seinen Sport weiter betreiben. Vielleicht auch andere Rennen, wenn sich Sponsoren finden. „Man kann auch mit 51 oder 52 noch um eine Weltmeisterschaft fahren“, sagt er mit Blick zum WM-Führenden. Die Erfahrung, Abgekärtheit und Coolness machen schon einiges aus, denkt er. Bloß reinsetzen und fahren, das geht nicht. Enrico Wirth hält sich mit viel Sport – Fahrradfahren, Joggen und Krafttraining – fit. Nun ist allerdings erst einmal Winterpause.



Für die MZ nimmt Enrico Wirth die Verkleidung ab, so dass die Radabhängung mit den Rädern, die eine weiche Gummierung haben, betrachtet werden kann. Wichtigstes Instrument ist der Drehzahlmesser. Auch Batteriespannung, Kühlwasser- und Motor-Temperatur werden angezeigt. FOTOS: FRANK GERHARMN



Drei Generationen Motorsport

Seit rund 60 Jahren ist der Name „Wirth“ ein Begriff für Motorradfahrer und Motorsportler in der Region. Opa Willy Wirth war ein Gründungsmitglied des Motorsportclub Aschersleben und in den 1950er Jahren als Rennleiter beim Motocross in den Westerbergen, in Mehlingen aktiv, heißt es auf der Webseite von Zweirad Wirth.

Viele Motorräder, darunter NSU, Horex und BMW wurden in der heimischen Werkstatt nach eigenen Vorstellungen umgebaut. Sohn Henry trat in die Fußstapfen. Enkel Enrico sah schon im Kindergarten-

alter in der Werkstatt zu, erhielt ein Kindermotorrad. 1987 traf ein Schicksalsschlag der Opa, der nun zum Zuschauen verdammt war,

Henry Wirth machte 1990 sein Hobby zum Beruf und eröffnete sein Motorradgeschäft in Aschersleben. Nach mehreren Veränderungen und Umzügen hat das Geschäft nun seinen festen Standort in der Staßfurter Höhe 21 in Aschersleben gefunden. Seit dem Bezug 2006 leitet Enrico Wirth das Unternehmen. DAN

Mehr Infos: www.zweirad-wirth.de und www.zweiradwirthracing.de

275

Kilometerje Stunde ist die Höchstgeschwindigkeit der Sidecar-Maschine. In 2,8 Sekunden kann es von 0 auf Tempo 100 beschleunigt werden. Der Yamaha R6 Motor mit 600 Kubikzentimeter Hubraum wird mit Benzin betrieben. Das Chassis stammt vom Schweizer Hersteller LCR Sidecar und ist aus Monocoque Flugzeugaluminium gefertigt. Die Karosserie besteht aus Kohlefaser und Carbonfasern. Die Auspuffanlage ist eine Sonderanfertigung aus Titan.

der Beifahrerseite. Der Schwerpunkt ist viel tiefer und die Straßbenlage besser als bei klassischen Seitenwagenmaschinen, weiß Wirth.

Die Sidecar-Trophy, eine europäische Meisterschaft, ist wie die dazugehörigen Maschinen nicht viel in den Medien präsent und so erntet das Team immer wieder verwunderte Blicke. „Aber es gibt auch eine Weltmeisterschaft“, weiß der Ascherslebener. Sein Traum ist es, irgendwann auch mal das eine oder andere WM-Rennen mitzu-

fangen hat Enrico Wirth mit diesem Motorsport nachdem er mit 31 bereits mit dem Moto-