

Kommentar zum Aus der IDM: Scheitern war vorhersehbar

[von Toni Börner](#)

21. September 2017 - 17:32 Uhr

Redakteur Toni Börner zum Aus der IDM - Kritik an den Machern der Serie: Konzeptlosigkeit machte Scheitern unausweichlich, richtiger Neustart wäre gefragt

Herber Tiefschlag: Die IDM wird 2018 nicht mehr ausgetragen

(Motorsport-Total.com) - Nun soll es 2018 keine IDM mehr geben. Dies hat der Industrie Verband Motorrad (IVM) gestern bekannt gegeben. In einer kurzen Pressemitteilung, dass kein Konzept gefunden werden konnte. Untermuert nur meine Meinung, dass der IVM zu den Institutionen zählt, die in der deutschen Motorrad-Landschaft mit am heftigsten zu hinterfragen ist.

Begrüßt wird man auf deren Website derzeit mit "Motorrad - aber sicher". Geil! Nur merkt man als Motorradfahrer davon wenig. Seit 1990 gibt es den Verein, der sich auf die Fahnen geschrieben hat, "die Akzeptanz des motorisierten Zweirades zu erhöhen, die wirtschafts-, verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung von Motorrädern, Rollern und Mopeds in Politik und Gesellschaft angemessen darzustellen."

Zu den Punkten Sicherheit: Es wird in Deutschland immer noch mit Rollsplitt gearbeitet! Und es haben nicht alle "Motorradstrecken" an beliebten Kurven einen Unterfahrschutz an den Leitplanken. Da leistet die Privat-Initiative "MehrSi" mehr, als die, die es sich auf die Fahnen geschrieben haben. Von der "zu erhöhenden Akzeptanz des motorisierten Zweirades" können wir alle nur träumen.

Dass das IDM-Projekt in diesen Händen zum Scheitern verurteilt sein würde, war klar. Aber es war der letzte Hilferuf der Aktiven - und der Karren steckte seit Jahren im Dreck. Eigentlich muss man tatsächlich "Danke" sagen, dass man den Ertrinkenden noch ein Jahr über Wasser gehalten hat. Nun aber kann man nur hoffen, dass das kommt, was längst überfällig war: Ein richtiger Neuanfang - und keine halb-gewalgte Übernahme des Scherben-Haufens.

Die IDM in den vergangenen zehn Jahren

Alle "grunddeutschen Tugenden" wie Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ordentlichkeit - sie verschwinden mehr und mehr. Aber die größte deutsche Tugend, sie wird immer bleiben - und das ist das Meckern. Das war schon 2006 so, als ich meinen ersten, festen bezahlten Auftrag erhielt - in der IDM. Damals wünschten sich alle die Zeiten der Pro-Superbike zurück. Sicher waren die geil, die Rennen kamen live auf DSF und es waren meine ersten Helden unterwegs - Andy Meklau, Andy Hofmann, Brian Morrison, Christer Lindholm, Jochen Schmid und Co. Damals schimpfte alles, wie sehr die IDM doch am Abgrund stünde.



Redakteur Toni Börner ärgert sich über das IDM-Aus und wünscht sich einen Neustart

© Toni Börner

Tat sie aber nicht. Damals war sie gesund. Bis auf wenige Punkte. Man sagte damals, gegen Ende des ersten Millennium-Jahrzehnts, dass ja gar keine deutschen Nachwuchsfahrer - oder generell Piloten aus der IDM - nachkommen würden können, dass die Infrastruktur dafür fehle.

Ein paar Namen, die in dieser Zeit unterwegs waren: Dominique Aegerter für Freudenbergs, Marcel Schrötter mit seinem eigenen Team, ein Stefan Bradl im KTM-Werksteam, ein Randy Krummenacher, ein Tom Lüthi - und ein Jonas Folger trug sich in Salzburg als jüngster IDM-Sieger aller Zeiten in die Geschichtsbücher ein. Oder ein Jack Miller bei RZT-Tuning. Es interessierte nur niemanden die 125er-Klasse - weil die IDM von den Herstellern und Importeuren in Kooperation mit dem DMSB veranstaltet und durchgeführt wurde. Und die hatten natürlich nur Interesse an den Viertaktern und den 1000ern.

Dabei war es mit einer 125er-Zweitakter weitaus leichter - und vor allem billiger - im Motorradrennsport Fuß zu fassen. Die klassische Vater-Sohn-Geschichte reichte aus, um wenigstens anfangen zu können. Klar gibt es Zweitakt-Tuning-Götter. Aber in der heutigen Moto3? Da brauchst du einen Informatik-Ingenieur um das Teil überhaupt starten zu können, überspitzt gesagt. Die Moto3 ist ja aber auch schon an den ADAC und in den NEC "outgesourct" - und wächst anständig.

Der Weg in die WM - Langstrecke!

Vergleicht man die Punkte-Tabelle der IDM nach Oschersleben mit den Resultaten vom Langstrecken-Klassiker des 24 Stunden Bol d'Or-Rennens in Le Castellet vom letzten Wochenende ist klar: Die Fahrer orientieren sich um. IDM-Piloten: Markus Reiterberger (1. Platz), Florian Alt (2.), Jan Bühn (3.), Danny de Boer (4.), Stefan Kerschbaumer (5.), Jan Halbich (6.), Dominik Vincon (7.), Pepijn Bijsterbosch (9.), Bastien Mackels (11.), Lucy Glöckner (15.), Marko Nekvasil (18.) - waren in Südfrankreich am Start, für einen Einsatz geplant oder als Reserve-Fahrer vor Ort.

Das sind fast 50 Prozent des Fahrerfeldes, was dieses Jahr in der IDM Punkte gesammelt hat. Und wenn man dann auch noch so die Schlagzeilen bestimmt und für Furore sorgt, wie eine Lucy Glöckner - dann ist da bei den Fahr-Platz-Angeboten für das kommende Jahr sicher mehr Alarm, als wenn man in der IDM Glanztaten vollbringt. Zumal live im TV.

2015 stellte Reiterberger in 1:57.253 Minuten in Le Castellet den EWC-Streckenrekord auf, der noch immer Bestand hat. Ein letztes - und erstes international richtiges - Empfehlungszeugnis für den Aufstieg in die Superbike WM. Auch ein "Who the fuck is Trautmann" war im EWC-Umfeld schon zu hören gewesen. Nun ist der Name Glöckner in aller Munde.

Ausweich-Möglichkeiten für die IDM - sie sind vorhanden

Eine Motorrad-Rennserie, die von Konkurrenten organisiert wird, ist nun einmal zum Scheitern verurteilt. Der Industrie-Verband-Motorrad (IVM) als Zusammenschluss der Motorradhersteller sollte in meinen Augen andere Dinge auf dem Plan haben, doch in ihm sind Yamaha, Honda, BMW und Co. für die IDM verantwortlich gewesen. Ausgerechnet die Parteien, die sich auf dem Motorrad-Markt die Augen auskratzen wollen, sollen zusammen

eine Meisterschaft organisieren - ohne dabei irgendwelchen Eigennutz im Hinterkopf zu haben?

Das wäre ja, wie wenn Bayern München jedes Wochenende irgendwo hin Spieler abgibt, damit die Bundesliga mal wieder interessant würde (keine Angst, ist Fußball, ist für uns sowieso uninteressant). Im Endeffekt hat ein Splitter-Parteien-System in Deutschland schon die Weimarer-Republik untergehen lassen - hoffen wir, dass es nicht solch Ausmaße und Züge im Rennsport annimmt, wie in der Zeit danach.

Doch es sind ja nicht nur die Hersteller. Insgesamt zerkochen zu viele Köche den IDM-Brei. Die einen wollen zeigen, was sie können und es soll bitteschön teuer sein: Die Tuner und Zulieferer, die Nachrüster und Co. Sie vertreten die Meinung: Keiner will ein Stock-Motorrad sehen, sondern man will sich doch berieseln lassen, was technisch alles möglich ist.

Final-Cut-Pro

Dann eben in zwei Wertungen in der Superbike-Klasse. Hatten wir schon. Mit nicht mal zehn Teilnehmern in der Tuning-Wertung. Sicher, man kann - als Deutscher - besonders gut: meckern, meckern, meckern. Und wir alle können es vom Sofa aus zu Hause ja auch besser. Trotzdem: Es muss erst einmal einer kommen, der es besser kann. Und will.

Und da bleibt die einzige Lösung: Eine Person oder ein Unternehmen, was wirtschaftliche Interessen hat. Ohne Mitsprache der Hersteller oder Zulieferer, ohne Verbände und Vereine wie DMSB oder ADAC. Denn nur wer wirtschaftlich denkt, der kann am Ende mit der IDM gewinnen. Dazu gehört aber eben für alle Beteiligten wahrscheinlich auch die Zeit der Besinnung - und damit wenigstens ein Jahr ohne IDM.

Für den IVM bleibt auch eine Empfehlung: Und zwar sich um das zu kümmern, was auf der Homepage großspurig angekündigt wird: "Die Akzeptanz des motorisierten Zweirades zu erhöhen, die wirtschafts-, verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung von Motorrädern, Rollern und Mopeds in Politik und Gesellschaft angemessen darzustellen."

Denn wenn einst Motorradfahren "höher akzeptiert" und "gesellschaftlich angemessen dargestellt" ist, gibt es vielleicht in der Bevölkerung eben auch wieder Verständnis für den geilsten Sport der Welt.

Ihr,



Link: <http://www.motorsport-total.com/motorrad/news/2017/09/kommentar-zum-aus-der-idm-scheitern-war-vorhersehbar-17092115.html>