

# SIDNEY HOFFMANN NORMAL IST DAS NICHT

EIN PS PROFI AUF ACHSE

LITERATUR  
SPIEGEL  
Bestseller



PS PROFIS



Unterfangen.

Dann ging ich in den Pausen in die Raucherecke und wartete darauf, dass wieder mal einer auf der Suche nach Zigaretten war. Ich musste keine zehn Sekunden warten. Ich verkaufte ihm eine Kippe für fünfzig Pfennig.

Man muss bedenken: Einkaufspreis plus Gewinn plus Gefahrenzulage. Zu meiner Überraschung waren alle total dankbar für meinen Service. Ich habe schnell kapiert: Die Nachfrage bestimmt den Preis. So stieg der Preis pro Zigarette nach und nach auf eine Mark an. Das muss man sich mal vorstellen! Eine Mark pro Zigarette. Wobei, wenn man sich anschaut, was eine Schachtel Kippen heute kostet, war ich meiner Zeit einfach nur ein kleines bisschen voraus. Das Zigarettengeschäft lief jedenfalls sehr gut und es gelang mir, nie erwischt zu werden.

Mit meinen drei Jobs – Regale einräumen, Zeitungen austragen und Zigarettenhandel – hatte ich die Kohle genau rechtzeitig zu meinem sechzehnten Geburtstag zusammen. Die damaligen Objekte der Begierde für jugendliche Benzinköpfe waren Aprilia RS und natürlich Cagiva Mito. Die Mito war ein Nachbau oder zumindest vom Design her sehr nah an einer Ducati 748 – für jeden Motorradfahrer ein absolutes Traum-Bike. Die Duc hing tatsächlich als Poster auch über meinem Bett. Wer sich Aprilia und Cagiva nicht leisten konnte, der gehörte zur Fraktion der Suzuki-RG-80-Gamma-Fahrer. Zu dieser musste ich mich aus finanziellen Gründen leider auch zählen. Die RG 80 war nicht nur billiger, sie war vor allem hässlicher und langsamer als die italienische Konkurrenz. Ein 10 PS starker Einzylinder-Zweitaktmotor kämpfte mit rund 95 Kilogramm Leergewicht. Die Leistungsdaten waren ehrlich gesagt nicht schlecht, aber gegen Aprilia und Cagiva chancenlos. Dem musste ich selbstverständlich entgentreten.

Ich verbrachte daraufhin sehr viel Zeit in Tankstellen, denn dort lagen damals wie heute die ganzen Auto-, Motorrad- und Tuningfachzeitschriften aus. Ich blätterte immer so lange durch die Zeitschriften, bis ich dazu aufgefordert wurde, das Magazin auch zu bezahlen. Das wollte ich natürlich auf keinen Fall.

»Ja, gleich! Ich muss nur schauen, ob das auch die Richtige ist!«, war meine Standardausrede.

Durch die Zeitschriften lernte ich die große Bedeutung des CW-Wertes kennen. Strömungswiderstandskoeffizient »CW« ist gleich Widerstandskraft geteilt durch Staudruck mal Referenzflächeninhalt – alles klar, oder? Verständlich ausgedrückt geht es um den Luftwiderstand eines Objektes wie eines Autos oder Motorrads. Ein Bus hat einen schlechteren (also höheren) Luftwiderstand als ein Porsche (mit niedrigerem Luftwiderstand). Je geringer der CW-Wert, desto schneller war man. Jedenfalls war das meine damals schlüssige Logik. Damit meine RG 80

konkurrenzfähig werden würde, besorgte ich mir dementsprechend einen Bugspoiler und kleine Blinker. »Luftwiderstand, Jungs, Luftwiderstand!«, war mein fachmännischer Kommentar, als meine Kumpels die Umbaumaßnahmen begutachteten. Im folgenden Praxistest musste ich aber leider feststellen, dass ich gegen meine Feinde Mito und Aprilia RS 125 immer noch keine Chance hatte. Und was noch frustrierender war: Ich war auch nicht wirklich schneller als andere RG-80er. Es musste also zu drastischeren Mitteln gegriffen werden!

Die Maschinen waren alle gedrosselt, damit man die für den Führerschein zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h nicht überschreiten konnte. Unter anderem wurde das durch Maßnahmen im Auspuff erzielt. Dementsprechend besorgte ich mir eine andere Abgasanlage.

Im Tunnel klang die Suzuki jetzt schon ganz gut, jedenfalls deutlich besser als zuvor. Und andere RG-80-Mopeds hatten gegen mein Geschoss jetzt eindeutig das Nachsehen. Ehrlich gesagt sah die Maschine immer noch schlechter aus als Aprilia und Cagiva und sie war auch noch immer langsamer, aber immerhin hatte ich für einige Tage die schnellste Gamma im Block.

Es ist nun wahrlich kein großes Geheimnis, dass 125-iger-Fahrer bis heute an ihren Bikes schrauben und versuchen, irgendwie schneller zu werden. Ich würde sogar behaupten: Wenn man zehn 125-iger durchcheckt, kommen neun davon locker über die 80-km/h-Grenze. Heutzutage geht das meistens über eine elektronische Drossel: Kabel durchschneiden und freie Fahrt. Zu meiner Zeit musste man schon ein bisschen schrauben und neue Hardware einbauen, so wie ich es eben mit meiner Abgasanlage getan habe. Mit viel gutem Willen und etwas Spucke kratzte ich so laut Tacho an den 120 km/h. Einer meiner »Feinde« wurde aber recht kurz nach meiner Tuningmaßnahme von der Polizei rausgezogen. Klar war seine Drosselung raus. Tatbestand »Fahren ohne Betriebserlaubnis« – das hatte nicht nur zur Folge, dass man seinen 80er-Führerschein für einige Zeit los war, sondern auch, dass man seinen Kfz-Führerschein erst später oder auf unbestimmte Zeit nicht machen durfte.

Ich bin ehrlich gesagt nicht sicher, ob das der damalige Strafenkatalog tatsächlich hergab oder ob das nur eine Legende unter uns harten Jungs war. Mir jedenfalls wurde die Sache damit zu heiß. Für nichts in der Welt wollte ich riskieren, meinen Autoführerschein nicht machen zu können. Zum Glück hatte ich die originale Abgasanlage noch und tauschte gleich am selben Tag die Anlagen aus.

Dadurch lernte ich eine weitere ganz wichtige Lektion des Tunings: Behalte immer, immer, immer die Originalteile. Dann kannst du immer wieder, egal aus welchen Gründen, zurückbauen – oder gegebenenfalls die Tuningteile einzeln

verkaufen. Das bringt in der Regel mehr Kohle ein, als wenn man alles zusammen verkauft.

Die Suzuki RG 80 Gamma war also meine Einstiegsdroge ins Tuning. Auch wenn Bugspoiler und Blinker luftwiderstandstechnisch keinen Unterschied machten, meine Gamma stach unter den anderen heraus. In der kurzen Zeit der umgebauten Abgasanlage klang keine andere Gamma so böse wie meine. Das war einfach ein geiles Gefühl. Etwas Besonderes zu haben, etwas was sonst keiner hatte. Und ich hatte es mit meinem Geld bezahlt und mit meinen eigenen Händen zusammengeschaubt. Durch die mit Gewinn verkaufte Abgasanlage stellte ich noch etwas fest: Mit Tuningteilen konnte man Geld verdienen.

# Männerfreundschaft

Für viele ist dieses Kapitel bestimmt schon von vornherein interessant. Ich kann mir vorstellen, dass so mancher Leser das Buch sogar zuerst an dieser Stelle aufschlägt. Die lange Freundschaft zu Jean Pierre ist schließlich ein großer Teil meines Lebens, wir sind unsere Karrieren zusammen angegangen und haben auch unsere Sendung lange Zeit gemeinsam gerockt. Jean Pierre war mir ein sehr guter Freund und ein absolut cooler Kollege. Aus diesem Grunde respektiere ich ihn auch nach dem Ende unserer Freundschaft noch und möchte mit dem Thema keine Sensationslust befriedigen.

Natürlich verstehe ich auch, dass viele Fans einfach ein freundlich gemeintes Interesse an dem Thema haben. Und es gab ja auch schöne Momente, wie in unserer Kindheit, von denen ich gerne berichte.

Jean Pierre und ich haben uns kennengelernt, als ich circa fünf Jahre alt war. Wir gingen zwar auf unterschiedliche Schulen, aber er war ebenfalls ein Junge vom Block aus der Geßlerstraße. So wurden wir Jungs aus der Nachbarschaft, die zusammen spielten. Jean Pierre saß auch immer wieder mit am Tisch, wenn meine Mama mal wieder viel zu viel Essen gekocht hat.

Durch meine zwei Jahre in Südafrika hatten wir uns aus den Augen verloren und so erstmal keinen Kontakt mehr. Erst mit sechzehn, siebzehn trafen wir uns dann wieder – im legendären Soundgarden.

In Dortmund gab es für Jugendliche damals nicht besonders viele Optionen, deswegen war eigentlich klar, dass man sich früher oder später im Soundgarden begegnete. Hier haben einige Generationen ihre Partys gefeiert, Biere getrunken, Mädels abgecheckt. Leider wurde dieses Stück Dortmunder Partykulturgut 2014 abgerissen.

Damals durfte man bis 22 Uhr in die Jugenddisko. Gut für uns war, dass die Türsteher nach 22 Uhr nicht einfach alle Unter-achtzehn-Jährigen rausgeworfen, sondern Stichproben gemacht haben. Mit zwei, drei Tricks konnte man denen entgehen. Und selbst wenn sie einen erwisch haben, war die Reaktion glimpflich – oder zumindest viel ungefährlicher, als wenn meine Mama das gewusst hätte.

An einem Samstagabend war ich mit ein paar Kumpels im Soundgarden und wir haben versucht, mit möglichst coolen Klamotten und zusammengekniffenen Augen – kennt ihr noch die BiFi-Werbung? – Mädels zu beeindrucken. Wir standen an der Bar und haben Mixery getrunken. Diese Mischung aus Bier und Cola aus der Dose war damals ganz neu und das absolute Trend-Getränk. Ich wurde beim Mädels-Abchecken unterbrochen, als Jean Pierre sich an mir vorbei drückte, um an der Bar zu bestellen.

»Ey, Jean Pierre!«

Er drehte sich um.

»Altobelli – Sidney aus der Geßlerstraße?«

»Ja, Mann!«

»Scheiße, Alter – hab ich dich lange nicht mehr gesehen. Hab gehört, dass du wieder aus Südafrika zurück bist.«

»Ja, schon lange, sechs Jahre oder so!«

Wir kamen ins Gespräch und es wurde schnell klar, dass wir sehr ähnliche Interessen hatten: Er teilte meine Leidenschaft für alles, was schnell, tief und laut war. Ich schätze mal, dass sehr viele Jungs in dem Alter auf die Kacke hauen wollen. Tuningköpfe wollen auf die Kacke hauen, egal wie alt sie sind. Also erzählte ich Jean Pierre, dass ich jedes Auto nur am Sound erkennen konnte. Er behauptete, dass er das nicht nur genauso könne, sondern mit Sicherheit sogar noch besser als ich. Die Wette galt.

Einer meiner Lieblingsplätze war an der Gartenstadt direkt an der Stadtautobahn B1. An dieser Stelle konnte man schon von weitem die heranfahrenden Autos hören, noch lange bevor man sie sah. Zwar sind an der Passage nur 80 km/h erlaubt, aber unter 120 sind die wirklich interessanten Autos nie da durchgeflogen. Jetzt ist der Ruhrpott nicht unbedingt dafür bekannt, dass hier so zahlreiche krasse Karren unterwegs sind. Aber was man hier am Wochenende alles sehen konnte, war schon nicht von schlechten Eltern: BMW M3, Mercedes AMG, Porsche, Ferrari, manchmal auch Lamborghini, GTis, Ducatis, Kawasaki Ninjas – hier war eigentlich alles dabei.

Ich habe damals unheimlich viel Zeit damit verbracht, Autos einfach nur am Sound zu erkennen. Wenn die Schule aus war, hab ich mich auf mein Moped gesetzt und bin einfach durch die Gegend gefahren. Wenn ich dann keinen Bock mehr hatte, habe ich dort gehalten und den Autos zugehört. Das war meine Stressbewältigung im furchtbaren Schüleralltag.

Kurze Zeit später, nachdem wir uns im Soundgarden wiedergetroffen hatten, fuhr