

## Sicherheitstraining auf der Nürburgring-Nordschleife

Anlässlich der GV beschlossen wir, in diesem Jahr eine Weiterbildungsveranstaltung mit dem Motorrad Action-Team auf der Nordschleife zu besuchen. Auch wenn nicht alle, die sich damals gemeldet hatten, wirklich mitgekommen sind, so waren wir schliesslich doch «e Tschuppelete» Angefressener, die sich diese Chance nicht entgehen lassen wollte.



An der Autobahnraststätte in Pratteln trafen wir uns am Dienstag, 31. Aug. zur gemeinsamen Hinfahrt. Fred, welcher den «Besenwagen» pilotierte, übernahm das Gepäck, welches separat transportiert wurde. Im Schlepptau führte er einen Anhänger mit, falls es ernsthafte Zwischenfälle geben sollte: Zu unrecht, wie es sich schliesslich herausstellte. Während unser neuer Präsi Jürg sich mit den «Schnellen» auf die Autobahn begab, mochten viele lieber die Landstrassenkilometer durch die kurvenreichen Vogesen unter die Räder zu nehmen. Ganz unerwartet fuhr unter der Führung von Urs Tobler ein Tross von 13 Motorrädern auf diese Weise in die Eifel, einer Ganztages-Reise, wie es sich schliesslich herausstellte.

Nach etwa 60 Kilometern Anfahrt über die französische Autobahn bogen wir in die ersten Kurven ein, zu Beginn noch etwas Nebel verhangen und kühl, aber mit der Tendenz zum Besseren.



Anlässlich der Mittagsrast konnten wir im Freien essen und die ersten wärmenden Sonnenstrahlen geniessen. So richtig warm wurde es aber erst, als wir kurz vor Saarbrücken wieder in tiefere

Lagen kamen. Danach aber mussten wir über die Autobahn den Rest in Angriff nehmen, mit grossem Rückstand auf den Marschplan. So verpassten wir die Eröffnungsveranstaltung, waren aber rechtzeitig da zum Nachtessen und Kennenlernen in der Gruppe mit dem zugeteilten Leiter.



Bis auf ganz wenige Teilnehmer traf es «die Schweizer» in zwei Gruppen, eine für eher gemütliche mit Rennstreckennewings und eine, mit mehr Ambitionen für schnellere Runden. Mit dabei waren auch ein paar Kunden von Urs Tobler und, als einzige Frau im Kreis, seine Lebenspartnerin Sigrid. Eckhard Vollmer, der sympathische und engagierte Frankfurter Fahrlehrer, führte gekonnt und erfolgreich die Rennstreckennewings in die Materie ein: Er konnte alle begeistern. Der zweite Instruktor, Bernd Keller aus Köln, ebenfalls Fahrlehrer, hatte auf seiner sportlichen BMW 1000S-RR die schnellere Truppe am Hinterrad: Schon am ersten Tag liess er es «heftig fliegen». Wer nicht mithalten konnte, musste sich einer anderen Gruppe anschliessen.



Beide Tagesabläufe waren identisch: Nach Entspannungsübungen mit Hans Eberspächer ging es erst ins Sektionstraining, welches nach einer Stunde gewechselt wurde. Danach ging zurück zum Fahrerlager und anschliessend wurden Runden gefahren, bei einer Streckenlänge von 20,7 km mit insgesamt 72 Kurven, eine schweisstreibende Aufgabe. Meistens wurde nach 2 Runden eine Pause eingelegt, die Positionen innerhalb der Gruppe gewechselt und Kritik geübt: Der Aufgabe, mit ganz geringen Abständen von Fahrer zu Fahrer, wie an einer Perlschnur hinter dem Instruktor in seiner Linie fahrend, waren nicht alle auf Antrieb gewachsen. Erst ab einem gewissen Tempo leuchtete es jedem ein, weshalb immer wieder von Fahrbahnrand zu Fahrbahnrand quer über die Piste gefahren wurde. Mit zunehmender Disziplin innerhalb der Gruppe konnte das Tempo gefahrlos gesteigert werden. Dabei darf der Kontakt innerhalb der Gruppe nie abreißen, eine Solofahrt ohne Anhaltspunkt nach vorne wäre zu gefährlich. Bernd konnte jeden Teilnehmer da abholen, wo er stand: Mit einigen im Schlepptau ging er etwas langsamer, mit anderen etwas zügiger zur Sache. Dabei versuchte ich hinter ihm, als Streckenerfahrener, ehemaliger Instruktor am Ring innerhalb der Gruppe etwas Ruhe in die Fahrt zu bringen.



Dem Motorrad Action-Team können wir für die gelungene Veranstaltung ein grosses Kränzchen winden: Alles hat gepasst, die Betreuung, die Bewirtung, der ganze Ablauf mit Essen, Referaten, usw.

In den zwei Tagen bauten bei einer Teilnehmerzahl von weit über 100 Fahrern nur zwei einen Totalschaden, was für die Instrukturen und die Teilnehmer spricht! Der Ring, «die grüne Hölle», wie sie auch genannt wird, ist eine sehr anspruchsvolle und lehrreiche Übungsstrecke. Da es praktisch keine Sturzräume hat, kann man sich keine Fahrfehler erlauben. Die Instrukturen haben die Aufgabe, ihre Truppe heil über die Runden zu bringen, was in unserem Fall bestens gelungen ist.

Nach zwei erlebnisreichen Tagen in der Eifel formten wir wieder zwei Gruppen, eine, die den Heimweg über die Autobahn antrat und die andere über die Landstrassen, diesmal die deutschen durch den Schwarzwald. Nach den Erlebnissen am Ring war die Wahl der B500 ab Baden-Baden eine ganz heisse Strecke mit riesigem Fahrspass. So kamen alle gesund und wohlbehalten wieder nach Hause.

Dieses Foto: RACEPIXX.DE, übr. U.Tobler

Wir möchten Jürg Stalder, vor allem aber auch unserem Gepäck-Chauffeur Fred Eichenberger für ihren Einsatz ganz herzlich danken und hoffen, dass sich ein anderes Mal wieder einige begeistern können, ein solch lehrreiches Training auf der Nordschleife zu besuchen.





*Bilder: Seite 1 oben Besammlung in Pratteln bei der Abfahrt, unten: 13er-Gruppe vor der Mittagsrast, S.2 oben T13, unten: Schweizer Gesamtbild, S.3 Gruppe 16 in voller Fahrt auf der Strecke, u.l.k. Gruppe 16 mit Instruktor (3. v.r.), u.m. Fred, Jürg mit Eckhard beim Fachsimpeln, u.r. Gruppe 13, bzw. was davon am Schluss übrig blieb m. Instruktor Bernd Keller (2. v.l.), S.4 « Schweizer Delegation» insgesamt.*



Um die neue VFR 1200 mit Automat (Doppelkuppelungsgetriebe) kennenzulernen, mietete ich diese Maschine für 4 Tage bei Odermatt-Motos Luzern. (vormals Mühlebach-Honda) Nach 2 Tagen auf der Hin- und Rückreise, sowie 2 Tagen auf der Rennstrecke denke ich, kann ich mir ein Bild davon machen. Wie immer, wenn Honda etwas auf den Markt bringt, ist diese Maschine perfekt in ihrer Art: Es gibt weder am Fahrwerk, noch am Motor, noch an den Bremsen etwas auszusetzen. Das in den Fachartikeln erwähnte Loch bei 3000 U/min ist im Fahrbetrieb nicht zu spüren.

Bei der Autobahnfahrt nach Pratteln und bis in die Vogesen bevorzugte ich den Drive-Modus: In diesem wird früh hochgeschaltet, die Maschine fährt sparsam immer im höchstmöglichen Gang. Auf der Landstrasse sowie in den Dörfern bevorzugte ich den Race-Modus: Die einzelnen Schaltpunkte verlagern sich in höhere Drehzahlregionen. Die Motorbremse ist sehr ausgeprägt und bei Bremsmanövern, sobald das System «gelernt» hat, sogar ohne zu bremsen, schaltet das Getriebe bergab vor Kurven zurück – einfach wahnsinnig, wie die Technik funktioniert. Ich bin noch nie mit sowenig Bremsen durch die Vogesen gekurvt! Auf der Nordschleife habe ich die Gänge manuell geschaltet, die Übergänge sind zeitlich wie gefühlsmässig kaum auszumachen. Einziger Minus-Punkt, den ich herausgefunden habe: Bei tiefer Geschwindigkeiten (innerorts) empfindet man die Gangwechsel etwas laut, die Wechsel beim Schalten sind gut hörbar. Bericht: U.Tobler