

Bericht vom 3-tägigen Rennstreckentraining in Most/CZ mit tz-motorsport.ch



Die Vorfreude war gross: Zu viert sahen wir dem tollen Event entgegen, Claudio (r.) mit seiner Ducati Panigale (schon im letzten Jahr!), dann neu Petr (l.) mit seiner Kawasaki 636 Ninja und Frank mit seiner Suzuki GSX-R 750, der mit mir schon in Chevenières teilgenommen hat. Ich fahre seit 1996 eine von Mauro Pellincini präparierte CBR600F mit dem Jahrgang 1993. Für den Motor zeichnete lange Fritz Peier (P&U Geroldswil) verantwortlich, er montierte das Dynojet-Vergasertuning und stimmte die Vergaser auf dem Prüfstand ab. Sie brachte in vielen Teilen des Kraftverlaufs 10 zusätzliche PS. Die Maschine läuft auch heute noch ausserordentlich gut, im Vergleich auch zu viel neueren CBR600.



Der Samstag lag ganz im Zeichen des Ladens: Ich holte in Gibswil den riesigen gedeckten Anhänger ab, begann in Wila bei Claudio mit Material laden, dann in Ducati Zürich in Dietlikon dessen Maschine, die dort vorbereitet worden war, dann fuhren wir weiter zu Petr nach Zürich, wo auf dem Anhänger die zweite Maschine dazu kam. Auch Petr hatte einen Riesenhaufen an Material, das im Anhänger verstaut werden musste. Da die Motorräder nicht ganz leicht auf den hohen

Anhänger gepackt werden konnten, entschlossen wir uns, für die Hinfahrt zwei Motorräder im Bus zu transportieren. So war es am letzten Ort für mich einfacher, Frank's Töff zusammen mit meiner Maschine, die schon im Bus stand, festzubinden. Auch war es besser, wenn das Zugfahrzeug genügend Last auf die Achsen bringt. Petr, der nach der Veranstaltung weiter zu seinen Eltern reisen wollte, hatte ein Mietauto





genommen und so fuhr am Sonntag Claudio mit ihm mit, während ich zusammen mit Frank am Sonntag um 9 Uhr die Reise antrat. Unser Weg führte uns über Vorarlberg auf die Strecke München-Regensburg, wo wir nach weiteren 150 km über die Grenze nach Tschechien abbogen. Nach weiteren 100 Kilometern waren wir am Ziel, dem Autodrom von Most in Nordtschechien, nahe der deutschen Grenze. Petr und Claudio waren etwa eine Stunde früher da und hatten bereits die Hotelzimmer bezogen. So machten wir uns an der Box 20 ans Abladen. Die Platzverhältnisse zu viert sind gut, da nur die beiden Hobby-Rennfahrer mit Material anreisten, bei Frank und mir belief es sich praktisch nur auf Ersatzreifen.

Dieses Mal bekamen wir sogar noch ein Nachtessen im Hotel und so legten wir uns kurz vor Mitternacht nach der langen Reise wohlverdient ins Bett. Denn bereits um viertel vor 7 Uhr war das Morgenessen angesagt, da wir am ersten Tag das obligatorische Fahrer-Meeting um 08.20 Uhr zu besuchen hatten. Die Motorräder bekamen zuvor rechtzeitig die Reifenwärmer, denn Slicks ohne Betriebstemperatur sind gefährlich, besonders wenn sie ganz neu sind wie in meinem Fall. Auch war die Nacht recht kühl gewesen und entsprechend tief war die Asphalttemperatur am frühen Morgen. Hansruedi Züger, der die ganze Veranstaltung mit seinem Instruktorenteam bestreitet, wünschte sich einen sturzfreien ersten Turn (erste Fahrsession in 4 Stärkeklassen), ich glaube, die ersten Stürze waren erst später zu verzeichnen. Frank startete in der grünen Klasse (Anfänger & Erstteilnehmer),



Frank wurde in der gelben Gruppe aufgenommen, während Claudio und ich in der roten, also der zweitschnellsten Gruppe begannen. Der Morgen bestand aus drei Einsätzen je Gruppe. Während des Vormittags trafen Petr's Eltern ein, die in Prag wohnen und extra einen Ausflug planten. Sie blieben dann auch zum Mittagessen im Restaurace (dieser Name hat nichts mit dem Race-Track zu tun) in der Anlage: Das Essen hier ist gut und günstig, wenigstens dank unserem Wechselkurs.

Bereits am Mittag konnte Petr ebenfalls in der roten Gruppe starten, was ihn aber etwas euphorisch in das Gras führte, weil er das, was in dieser schnelleren Gruppe beschleunigte wurde, nicht einberechnete beim Bremsen: Wahrscheinlich hätte ihn die richtige Blicktechnik (Blick zurück auf den Kurvenverlauf) gerettet, so aber hatte er verschiedene Kratzer am Fahrzeug und sogar ein Loch im Sitzhöcker zu beklagen, neben dem vielen Dreck an Kombi und Töff. Bei der anschliessenden Reinigung, die mit der Rückkehr seines Vaters auf den Track zusammenfiel (!) konnte er auch seine Kopfhygiene be- und den Abflug verarbeiten. Danach war er nicht mehr so euphorisch mit seinen Zeitvorstellungen. Ansonsten gibt es nicht allzu viel zu berichten: Mit jedem Turn kam das Gefühl für die Strecke, den Bremspunkt und die Linie mehr zurück – das ist das Gute beim zweiten Kontakt mit der Strecke. Am Abend war ich geschwindigkeitsmässig wieder etwa da, wo ich im letzten Jahr aufgehört hatte. Noch fuhr ich mit den Slicks vom Vorjahr, da das (Nicht-) Profil noch immer genügend ausfiel. Langsam machten sich die Power-mässige Unterlegenheit bemerkbar, so wurde ich von den starken Bikes auf der Geraden überholt, standen mir dann aber

wieder in den Kurven im Weg, wenn sie sich nicht schon beim Bremsen von der Linie verabschiedeten. Aber es machte Spass, unendlich viel Spass!

Da wir am Vorabend bereits im Hotel gegessen hatten, stand am ersten Renntrainingsabend die «Burg» auf dem Programm. An den Kellner konnten wir uns noch erinnern, er glänzte mit Sprachkenntnissen, soll gar im Berner Oberland gearbeitet haben, doch alles andere brauchte starke Nerven: Von der Bestellung der Getränke, bis sie da standen, verging eine kleine Ewigkeit – von der Bestellung des Essens, bis es da stand, dauerte es wirklich eine Ewigkeit, offenbar waren wir auf der Terrasse die Zweitklass-Kundschaft. Aber die Atmosphäre in diesem uralten Gebäudekomplex war die Warterei wert, auch wie die Gerichte präsentiert wurden und dies alles zu einem für uns sehr günstigen Preis. Auf der Rückfahrt lernten Frank und ich noch etwas Most kennen, waren wir doch in der falschen Richtung auf der Stadtautobahn gelandet. Die Rückfahrt durch Most war ernüchternd: Ausser ein paar Geschäften und Restaurants gab es eigentlich nichts zu sehen. Als Frank auf dem Netz nach den Sehenswürdigkeiten dieser Stadt Ausschau hielt, zeigte der erste Treffer den Racetrack ... Bei dem Feierabend-Bier im Hotel unterhielten wir uns noch etwas über die Rennstrecke. Da ich aber über keinen Tacho auf meiner Rennmaschine verfügte, konnte ich keine Angaben darüber geben, wie schnell ich wo war.

So gegen elf Uhr zogen wir uns zurück auf die Einzelzimmer, waren wir doch alle irgendwie ziemlich geschafft: Einerseits durch die tägige Anfahrt am Vortag, aber auch wegen der Turnerei auf der Rennmaschine! Im Gegensatz zu Petr, der etwa nur 4 Stunden durchschlief, fiel ich gleich in Tiefschlaf und der Wecker am Morgen, diesmal auf halb 7 gestellt, da der zweite Tag eine Stunde früher begann wegen einer Abendveranstaltung auf dem Racetrack.

In der Nacht hatte es etwas geregnet. Die Oberfläche war annähernd abgetrocknet, aber die Temperaturen lagen vorerst tief. Mit den Slicks, vorgeheizt mit den Reifenwärmern, kann man praktisch aus dem Stand voll fahren. Die ersten zwei Runden schonte ich noch etwas bezüglich Höchstdrehzahlen, da sich der Motor noch erwärmen musste. Danach hatte ich das Gefühl, an mehreren Stellen etwas gerutscht zu sein, sowohl am Hinter- wie auch am Vorderrad. Wir hatten noch am Vortag über den Luftdruck gesprochen und so ging ich als erstes in die Mechanikerbox, um guten Rat zu fragen. Ich hatte am Vorderrad zu wenig, am Hinterrad zu viel Luft. Nachdem ich diese korrigiert hatte, kam wieder Ruhe ins Fahrwerk und Vertrauen in die Slicks. Der Spass begann nun erst recht und ich versuchte, meine Zeiten zu verbessern. Die Tipps vom Vorabend halfen mir, am einen oder andern Ort noch etwas zuzulegen, aber erst, nachdem ich auf die neuen Slicks gewechselt hatte, wurde die Zeit besser gegenüber dem Vorjahr: Petr kam auf die tolle Idee, mir zu folgen, was ihm aber erst im zweiten Anlauf gelang. So verhalf ich ihm am Abend des zweiten Trainingstages zu einer schnellen Runde, die für ihn für das ganze Training stehen blieb. Bei mir reichte es zu einer tiefen 1.56er-Zeit, der besten aus eigener Kraft gefahrenen Zeit in Most überhaupt. Der Tag verlief wenig spektakulär, Peter verliess noch 2 Mal die Strecke ohne Folgen. Es gab keine Mittagspause, dafür einen frühen Feierabend. Wir ordneten noch die Dinge in der Box, dann machten wir uns auf den Rückweg ins Hotel. Diesmal assen wir im Haus und alle zogen sich schon früh auf das Zimmer zurück: Inzwischen spürte ich nicht nur jeden Muskel, sondern auch jeden Knochen in meinem Körper ... – mit anderen Worten: Ich fühlte mich ur-alt!

Der letzte Trainingstag begann wieder zur üblichen Zeit, für uns um 09.40 Uhr. Da konnten wir es uns leisten, erst um halb 8 Uhr zum Frühstück zu gehen. Frank startete früher und hatte die Aufgabe, die Motorräder an die Reifenwärmer zu legen. Wir trafen kurz vor 9 Uhr ein, die ersten der Gruppe grün fuhren bereits auf der Strecke. Auch an diesem Tag waren 6 Turns geplant, für mich war es klar, dass ich den letzten Turn auslassen werde – wie beim Skifahren die letzte Abfahrt oft zu Unfällen führt!

Für mich stand im Zentrum des Tages, meine Zeit, die immer noch bei 1.56 lag noch zu verbessern. Ich fühlte mich soweit gut, versuchte mich nach und nach zu verbessern, aber die Zeiten blieben bei 1.57 und mehr. Die beste Zeit am Vormittag lag immer noch über derjenigen vom Dienstag als wir in die Mittagspause gingen. Also noch zwei Turns ... Der erste Turn brachte noch nicht den Durchbruch, beim für mich letzten Turn aber geschah das Wunder: Es stand nicht nur eine 1.55er auf der Liste, sondern ein ganz unerwartete 1.54er-Zeit! Wow, das hatte ich nicht erwartet, entsprechend glücklich ging ich dann an das Einpacken. Wir mussten die Box bis um 18 Uhr räumen. Diesmal wollten wir alle 4 Motorräder auf den Anhänger packen, disponierten aber dann um, weil Petr erst in der folgenden Woche zurückkommen würde. Wir installierten die Mittelbank, dahinter war es möglich, die Kawasaki diagonal hineinzustellen, was das Zugfahrzeug mehr belasten würde. Das war bestimmt gut, denn auf der Rückfahrt

hatten wir längere Zeit zum Teil heftigen Regen auf der deutschen Autobahn. Die Motorräder luden wir über der Doppelachse nebeneinander: Davor und dahinter kamen die vielen Reifen (Petr nahm alle drei neuen Reifen wieder nach Hause), die verschiedenen Kisten und Geräte, ein Teil davon sowie die Lederkombis verstauten wir im Auto. Wir waren die letzten, die das Fahrerlager verliessen, alle anderen waren schon draussen. Unsere Bedenken wegen der Hotelzufahrt mit dem Anhänger zerstreuten sich, als wir erkannten, dann Tinu Neuhaus, unser Interlaken-Instruktor, ebenfalls mit seinem Wohnbus nochmals auf dem Track-Parkplatz übernachtete: Wir liessen den Hänger bei ihm zurück, um ihn dann am Morgen nach dem Auschecken wieder abzuholen. Noch einmal assen wir im Hotel Znacht, erkannten allerdings, dass man vielleicht besser keine Steaks in Tschechien ist: Diese waren zäh, offenbar fehlt das nötige Wissen (oder der Wille dazu?) diese besser vorzubereiten, dass sie dann auf dem Teller zart zu schneiden und zu beissen sind. Im Gegensatz zu meinem übrigen Muskelkater im Körper hielt sich der Muskelkater im Kiefer weniger als 24 Stunden ...

Am Morgen trafen wir uns um 7 Uhr zum Frühstück, um wie vereinbart um 8 Uhr loszufahren. Wir hatten 4 Mal im Einzelzimmer übernachtet und drei Mal Znacht gegessen: Die Abrechnung inklusive aller Getränke lag bei nur etwa 240 Fr. Jeder, der im Zelt im Fahrerlager übernachtet, ist selbst schuld: Wir jedenfalls wollten auf den Luxus der eigenen Dusche und WC auf dem Zimmer nicht verzichten. Recht pünktlich starteten wir zum Anhängen des Anhängers und schon bald rollten wir über die gut ausgebauten Landstrassen in Nordtschechien, teilweise autobahn-ähnlich ausgebaut, in Richtung der deutschen Grenze. Dort tankten wir nochmals auf, sahen nach, ob die Gurten richtig verzurrt waren und lagerten noch etwas Gewicht um, weil der Deichseldruck offenbar zu gering ausfiel. Danach gibt es nicht mehr viel zu berichten: Claudio übernahm das Steuer in Deutschland und ich schlief auf dem Mittelbank. Als ich einmal aufwachte, regnete es draussen und nach München liefen wir eine Raststätte an, um Benzin zu tanken und etwas zu essen. An der Grenze zu Österreich wurde es knapp mit dem Benzin und wir leerten noch den letzten Kanister in den Tank. Danach verfuhr ich mich in Lindau und fuhren etwa 20 Minuten in der Gegend rum, bevor wir endlich über Vorarlberg in St. Margrethen die Grenze erreichten um einmal mehr den Tank aufzufüllen. Danach ging es weiter auf die Autobahn, erst Baustelle, dann Stau in St. Gallen – es war genau 18.58 Uhr, als wir in die Tramstrasse einbogen. Da nur 6 für die Donnerstagsausfahrt warteten, überliess ich diesen Job Arthur. Wir zu dritt, da Petr mit dem Mietwagen unterwegs war, landeten erst in Dietlikon, um Claudio's Ducati abzugeben, dann in Wila, um den Rest seines Gepäcks abzuladen, dann ging es über Thalwil nach Stallikon, um bei Frank abzuladen und es war kurz vor 23 Uhr, als ich in Thalwil eintraf und einen Parkplatz für mein langes Gefährt suchen musste. Der Hänger war leer und ich hatte versprochen, ihn am Freitag zurückzubringen, was ich nach den beiden Doppellektionen vom Freitagvormittag dann auch tat. Es war ein riesiger Aufwand, aber der Spass, den wir zu viert geniessen konnten, entschädigte dafür. Nun bleibt nur noch das Abladen bei Petr, welches heute (Mittwoch-) Abend dann den Abschluss dieser Veranstaltung bildet.

Oerlikon, 4.Juli 2018/Urs Tobler