

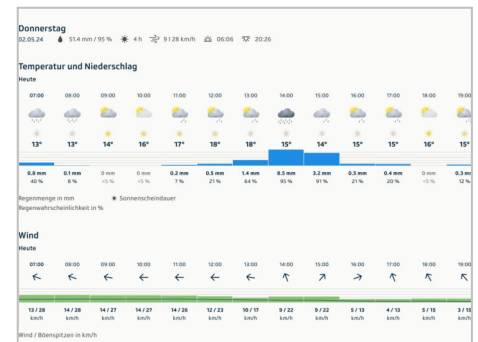
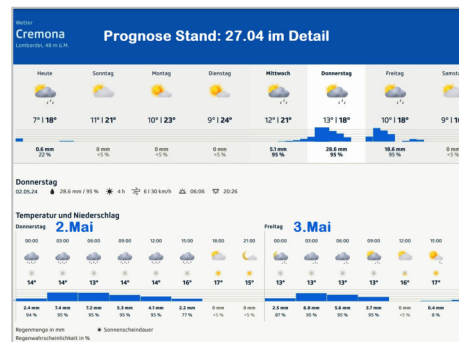
Rennstreckentraining Circuit Cremona/ mit "get faster" & freeride training



Mein erstes Training 2024
vom 2. & 3. Mai in Italien

Bericht vom ersten Rennstreckenevent 2024 in «Cremona»

Schon eine Woche vorher zeichnete sich ab: Genau an diesem Tag waren verheerende Niederschläge angesagt. Meistens wird die Suppe nicht ganz so heiss gegessen wie gekocht, aber es änderte sich nur insoweit, als die Niederschläge etwas früher kommen dürften und damit der zweite Renntag damit verschont sein dürfte. Am Vortag, also am Dienstag lud ich meinen HiAce-Bus an der Tramstrasse, wo ich weiterhin meine Garage habe. Im Gepäck waren meine Regenreifen, die ich hier schon eine Weile (im Dunkeln) lagerte. Vielleicht war diesmal angesagt, die Räder zu wechseln. Die Rennstrecke selbst war wegen eines Events (der 1.Mai ist auch in Italien ein arbeitsfreier Feiertag) erst nach 19 Uhr zur Verfügung, so startete ich schliesslich



erst gegen 14.00 Uhr, mit einer geplanten Fahrzeit von 4 und drei Viertel-Stunden sollte ich das locker hinkriegen. Allerdings war die Verkehrssituation wegen Baustellen und schliesslich Starkregen, die den Verkehr auf bis 40-50 Stundenkilometer verlangsamt, nur bedingt ideal, immerhin blieb mir der Stau am Gotthard erspart. Infolge eines angesagten Staus vor Piacenza (die Strecke liegt knapp 100 km südöstlich von Mailand) verliess ich die Autobahn bereits 25 km früher in Casapusterlengo, wo 36 km bis nach Cremona angegeben wurden. Es kamen dann ein paar Mehrkilometer dazu, da ich in Casapusterlengo und Cremona Stadtbesichti-

Life is 2 short 2 drive bad

Sei dabei und verbessere Deine Fahrtechnik auf der Rennstrecke und in unseren sportlichen Motorradkursen. Egal ob Anfänger, Fortgeschrittener oder Hobbyracer – wir holen Dich auf Deinem Leistungsniveau ab und machen Dich schneller besser.

get faster
with **caremotion** 
<https://www.getfaster.ch/>

gungsfahrten mit falschem Ausgang vornahm. Von Cremona bis zur Rennstrecke sind es dann nochmals gut 30 Zusatz-Kilometer. Auf diesen 30 km kam ich dann in besagten Starkregen, der den Verkehr zusätzlich verlangsamt. Ziemlich genau um 20 Uhr erreichte ich schliesslich die Strecke. Unterwegs hatte ich zwei Mal einen Tankstopp eingelegt, um meine Benzinkosten zu optimieren. Bei Roger Heinzer, der unter dem Namen «get faster» seine Rennstrecken-Aktivitäten organisiert, war es zum ersten Mal: Ich hatte mich bei «freeride-



training» von Sepp Mächler angemeldet, der hier mit einer Gruppe gebucht hatte. Wir belegten eine ganze Box und er stand uns mit seinen Erfahrungen, die er in den letzten 15 Jahren als BMW Productmanager gesammelt hatte, zur Verfügung. Zum Eindruck von «get faster»: Das Event war rundum perfekt organisiert inklusive Mechaniker- und Reifenservice durch Speed Box, was in Cremona ja ebenfalls auf dem Platz angeboten wird. Besonders gefallen hat mir die Einladung am Abend des ersten Renntages an alle, zu einem (Gratis-) Bier oder Kaffee in die Veranstalterbox zu kommen, wo man leicht mit verschiedenen Leuten ins Gespräch kam. Dominique Aegerter, aktuell wohl der erfolgreichste Schweizer Rennfahrer, oder die Rennfahrerlegende Rolf Biland, der inzwischen 73 Jahre alt ist, mehrfacher Seitenwagen-Weltmeister. Am zweiten Renntag war glaub' ich auch noch Randy Krummenacher da. A propos Renn-

fahrer: Um die Gruppen homogen zu halten, wurden die Zeiten aufgezeichnet, aber nicht offengelegt. In der später per E-Mail zugestellten Übersicht wurde die schnellste Runde eines Teilnehmers mit 1:40,62 (Gruppe rot) angegeben, Dominiques schnellste lag bei 1:35,89! Der langsamste Fahrer dieser Gruppe lag bei 1:49,74 – in der Gruppe gelb, wo ich fuhr (fahren sollte), mit dem schnellsten Fahrer bei 1:49,04 lag ich mit meiner Zeit (im Trockenen, ohne Renntempo) von 1:56,30 zusammen mit einem anderen Fahrer auf dem letzten Platz, in der Gruppe grün (am 2. Renntag) war ich damit auf dem zweitvordersten Platz.



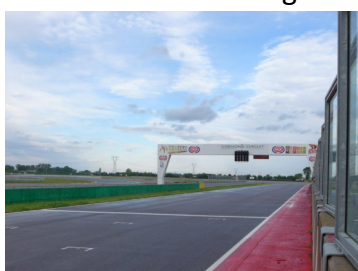
Immerhin konnte ich meine Maschine noch im Trockenen ausladen und stellte alles in die Box, wo sich auch Sepp mit seinen Leuten eingerichtet hatte. Nachdem ich die Formalitäten erledigt hatte, die technische Kontrolle, wo ich auf meine knappen Vorderbremsätze aufmerksam gemacht wurde (kein Problem, Ersatz lag in der Reservetasche), fuhr ich wieder im starken Regen ins Hotel, wo ich das Zimmer bezog und anschlies-



send bei Sepp's Truppe in der Pizzeria Piccolo Paradiso eingangs Caselmaggiore eintraf. Da der erste Renntag im Zeichen des Regens stehen würde, gab es keinen Grund, allzu früh ins Bett zu gehen.



Pünktlich zur Fahrerbesprechung um 08.15 Uhr traf ich auf der Rennstrecke ein. Die Piste war am Abtrocknen, im Moment sah es nicht nach Regen aus: So setzte ich darauf, bei trockenen Verhältnissen mit den Slicks zu starten. Für die Regenreifen war es zu trocken, für Slicks zu nass. Gegen 11 Uhr, meine Reifenwärmer wa-



ren schon im Einsatz, begann es wieder zu regnen. So war klar, wer heute auf die Strecke will, braucht Regenreifen. Ich wechselte die Räder, um nach der Mittagspause endlich zu starten. Mit einigen Kollegen aus der Box, jeder mit Regenschirm ausgestattet, ging ich ins Selbstbedienungs-Restaurant auf Platz. Danach musste ich meine Lederkombi anziehen.



Dabei gab es ein Problem mit dem Reissverschluss, offenbar war ich zu dick – Winterspeck, obwohl ich mich in den beiden letzten Wochen vor allem beim Bier zurückgehalten hatte. Das war aber nur beim ersten Mal, nachher war der Reissverschluss wieder „eingelaufen“! Mit Regenkombi und wasserdichten Handschuhen ausgerüstet ging es dann in die Nässe: Immerhin regnete es kaum mehr, so dass es mit der Sicht keine Probleme gab. Dann die Regenreifen einfahren, wie würden sie wohl Gripp bieten? Der Turn war viel zu schnell vorbei, aber weil die Rennzeit der Gruppen rot und gelb zusammengelegt worden war, konnte man innerhalb der vorgegebenen Zeit auch mal raus und wieder rein. Nur die 20 Minuten Pause für die grüne Gruppe, die vorwiegend mit profilierten Strassenreifen unterwegs waren, mussten eingehalten werden. Da der Regen



nach 3 Uhr bald ganz aufhörte, trocknete die Piste nach und nach ab, was die Regenreifen heiss werden liess. Nach einem gewaltigen unbeabsichtigten Mega-Slide ausgangs Kurve 2, just der Stelle, wo ich 2021 meine Maschine mit abgefahrenem Slick hingeschmissen hatte, wurde meine erste Euphorie gedämpft und ich wollte es nicht riskieren, aufgrund eines Sturzes am 2. Renntag nicht mehr fahren zu können. So belies



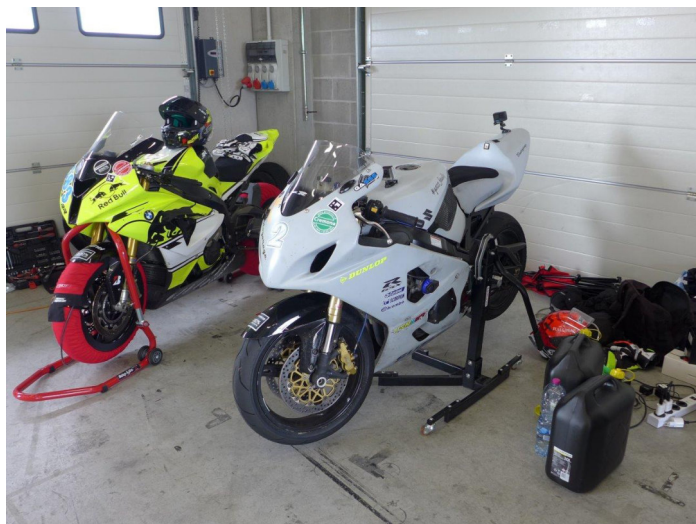
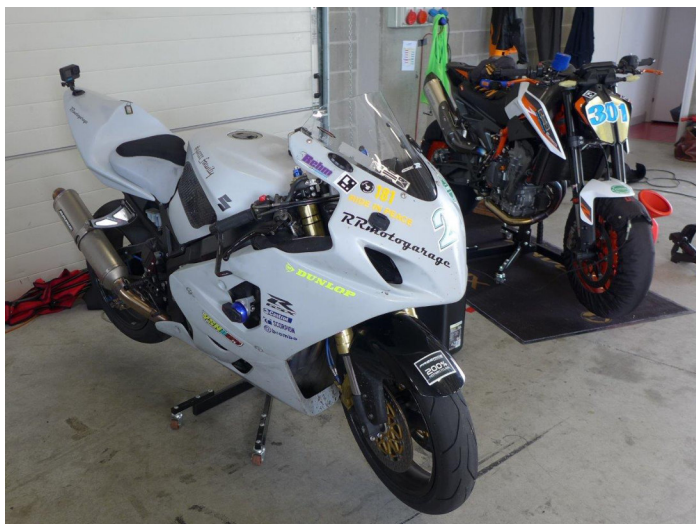
ich es bei moderatem Renntempo für den Rest des Tages, mit Rücksicht auf meine Regenreifen.

Ich plante, den Bremsbelagswechsel zusammen mit dem Wechsel der Räder bei der ortsansässigen Crew machen zu lassen. Nur, da gab es ein Problem: In meiner Tasche befanden sich keine neuen Bremsbeläge, nur ein Belag, angeblich für die Vorderbremse, welcher aber nicht passte. Auch die übrigen Beläge, die sich in meinem Fundus fanden, passten nicht in meine Vorderbremsen. Offenbar lagen die neuen Beläge irgendwo zuhause. Und mit dem wenigen Belag, der noch vorhanden war, liess sich kein Blumentopf gewinnen. Scheisse, schlecht vorbereitet! Die Räder waren zwar gewechselt, aber die Bremsbeläge dürften bald weg sein. Und für eine 31-jährige Maschine lässt sich kaum innert nützlicher Zeit so etwas auftreiben.



Ziemlich desillusioniert machte ich mich auf den Weg zurück ins Hotel. Bei der Autofahrt, inzwischen war sogar die Sonne zurückgekehrt, kam ich auf den blendenden Gedanken: Rennrunden drehen ohne zu bremsen! Logisch, in der Ausbildungsphase hatten wir auf der Nordschleife diese Methode mit den Neulingen angewandt! Hoher Gang, früh das Tempo der Kurve einstellen und auf Zug durch die Kurve „röllele“: Ohne Hektik – Konzentration allein nur auf die Kurve, mit möglichst viel Schräglage und auf Zug! Während des Tages hatten wir einen Haufen Zeit, miteinander zu quatschen. Ricardo mit seiner Suzuki GSX-R 750, er war zum allerersten Mal an einem Rennstreckentraining und konnte mit seinen Strassenreifen noch nicht allzu viel Erfahrungen unter den erschwerten Bedingungen sammeln. Er dürfte bestimmt mit von Partie sein. Jetzt brauchte ich nur noch das Einverständnis von Roger, dem Veranstalter: Denn ich musste die Gruppe wechseln, statt in Gruppe gelb in Gruppe grün. Roger reagierte umgehend auf meine Anfrage per WhatsApp und so stand meinem Plan nichts mehr im Weg.

Da ich am Morgen diesmal zum Frühstück wollte, gleichzeitig auch aus-checken, musste ich den Abend geplant einteilen. Da bot sich das Restaurant gleich neben dem Hotel an. Ein grosses Bier und eine normale Pizza war das, was es gerade brauchte. In meiner Kühlbox mussten die Kühlelemente wieder „aufgeladen“ werden, was immer ohne weiteres an der Rezeption erledigt werden kann. Auch wenn die Zimmer schon in die Jahre gekommen sind, so ist das Hotel wirklich empfehlenswert. Räumlich grosszügiges Doppelzimmer, Duschkabine in ebenfalls grossem Badezimmer. Und, im Gegensatz zu anderen Hotels, die direkt an der Hauptstrasse liegen, wo die ganze Nacht Lastwagen durch die Häuserschluchten fahren, ist das Bifi Hotel, etwas ausserhalb der Ortschaft gelegen, relativ ruhig – starke Lärmereignisse, werden auch bei offenem Fenster kaum durchdringen. Da ich am Samstag den Stand für den LOVERIDE vorbereiten musste, war ich gezwungen, am selben Tag zurückzufahren.



Am zweiten Tag kam ich kurz vor 9 Uhr an die Strecke und musste erst Sepp von meinen Plänen in Kenntnis setzen und Ricardo «von seinem Glück» erzählen. Ricardo kam in Winterthur zur Welt, mit 2 Jahren zog seine Familie nach Ferrol im hohen Nordwesten Spaniens und wurde dort domestiziert. Vor 5 Jahren kam er zurück in die Schweiz zum Studieren. Er hatte das Glück, eine Suzuki GSX-R 750 bereits im Rennttrimm zu kaufen und konnte auch einiges an Material übernehmen. Ich musste ihn fast überreden, für den ersten Turn bereit zu sein. Er war derjenige, der mir mit dem Reissverschluss ins Kombi geholfen hatte. Wir planten Ausbildungsrunden im hohen Gang und ohne zu bremsen – so konnte ich meine Bremsbeläge schonen! Wir machten 2 Turns und ich liess ihn jeweils die letzten beiden Runden vorne fahren. Im Turn 3 hatte er (spanisch, halt!)



Ricardo Aneiros bei seinem allerersten Rennstrecken-Training auf seiner Suzuki GSX-R 750 schon sehr ambitioniert unterwegs!

Bild: Photo-Finish.it Circuit Cremona/1

zu wenig Geduld bei einem Überholmanöver von langsam fahrenden Teilnehmern, und so war er plötzlich vorne und fuhr auf Teufel komm' raus vor mir weg. Ich brauchte volle 2 Runden (und natürlich auch meine Bremsen!) um ihn einzuholen! Dann war er zögerlich beim Überholen, meine Chance: So fuhr ich dann noch eine rennmässige Runde, wahrscheinlich die schnellste des ganzen Renntrainings – denn nun musste ich abbrechen, bevor ich meine Bremsscheiben zerstörte und nach der Mittagspause war Aufbruch angesagt.

Bei schönstem Wetter also musste ich zusammenpacken. Allein ist das kein Problem, Platz zum Verschwenden. Ich leerte noch den 10 Liter-Kanister in den Tank, was mir ermöglichte bis nach Ibach zur billigsten Tankstelle auf dem Heimweg durchzufahren. So war ich schon früh auf dem Heimweg. Auf der Umgehungsautobahn bei Mailand verlor ich etwa eine Stunde, ansonsten liess ich es fliegen, auch am Gotthard ohne Stau. Kurz vor 9 Uhr traf ich in Thalwil ein. Von den zwei Tagen Renntraining war ich zwar nur zwei Mal einen Halbtage gefahren, aber ich hatte zwei Tage Spass und mein Töff war noch ganz. Ist doch auch etwas, beim nächsten Mal werde ich besser vorbereitet sein, sicher.



An dieser Stelle möchte ich mich bei Roger Heinzer von «get faster» und bei Sepp Mächler von «freeride-training recht herzlich bedanken. Trotz den widerlichen Verhältnissen am ersten Tag, welche ich mit meiner Regenausrüstung (zweites Paar Räder) wettmachen konnte, genoss ich diesen ersten Einsatz im Jahr 2024 in vollen Zügen. Auf der nächsten Seite das Highlight vom letzten Jahr, meiner 50-jährigen Töfffahrer-Karriere.

Rennstreckentraining Circuit Cremona/ mit tz-motorsport.ch



24. August 2023 68 Jahre "URS"
25. August 2023 50 Jahre "Töff fahren"

Bild: Photo-Finish.it Circuit Cremona/

Der 25. August war für mich ein ganz besonderer Tag, hatte ich doch genau vor 50 Jahren mit dem Töfffahren begonnen. Damals verbrachte ich das Wochenende bei meinem ältesten Bruder Markus im Gundeli-Quartier in Basel. Am Freitag, 24. August bekam ich Post vom Strassenverkehrsamt, darin befanden sich zwei Lernfahrausweise, einer fürs Auto und einer für den Töff. Mein Bruder war inzwischen auf eine 250er aufgestiegen, seine Yamaha AS1, eine 2-Zylinder-Zweitaktfräse, hatte er mir 400 Franken verkauft, was meinem Budget als am Wochenende jobenden Mittelschüler entsprach. Erwähnt werden muss, dass die Versicherungsprämien zu dieser Zeit extrem hoch waren, so musste beispielsweise eine Lenker-Unfallversicherung für über 700 Franken Jahresprämie abgeschlossen werden, weil das Töfffahren als Risikosport betrachtet wurde. In Basel angekommen, musste ich damit natürlich sofort ein bisschen Fahrschule machen. Etwas Fahrerfahrung hatte ich mir in der Kiesgrube mit einer Humbel 50 Kubik angeeignet. Also wusste ich, wie die Kupplung bedient werden muss, wie man schaltet. Ich kann mich nur noch an Anfahrversuche am Berg, an der ansteigenden Strasse in Richtung Bruderholz (der Zürichberg von Basel) erinnern. Am Sonntag ging es dann gleich zur Sache, die Heimfahrt nach Wila stand bevor: Ich kannte die Strecke von jahrelangem Auto-Stopp in- und auswendig und ich war da schon ziemlich zügig unterwegs, schliesslich lief das Ding über 100 km/h. Woran ich mich auch noch erinnere, ist, dass ich beim ersten Ampelstart den Motor abwürgte, und dass ich dann den Kickstarter ausklappen und den Motor ankicken musste: Ziemlich viel Stress in diesem Moment. Der zweite Start an der Ampel auf jeden Fall klappte dann ... **So begann also meine Töff-Karriere genau vor 50 Jahren.** Noch zu erwähnen ist, dass ich bis zu diesem Tag ein Riesen-4-Rad-Narr war – und an diesem Tag zum Zweirad-Narr mutierte: Wie alle wissen, zog sich das durch mein Leben – ich würde sagen, nicht wie ein roter Faden, sondern eher als roter Strick! So sass ich jede freie Minute auf dem Töff, legte in den ersten 9 Monaten 24'000 Kilometer zurück, darin ist die Wintermaschine, eine alte Honda C92, ebenfalls eine 125er, die ich für ganz wenig Geld mit ganz tiefem Kilometerstand kaufen konnte, noch nicht eingerechnet. Die Yamaha war der Schönwetter-Töff, die Honda für schlechte Wetterverhältnisse mit Schnee + Eis. Nur in Ausnahmefällen nahm ich den Zug.