

Bericht vom ersten Rennstreckentraining 2026

1.Event 2026: 17.April Anneau du Rhin



mit tz-motorsport.ch

Foto: Reinhold Trescher
sportfoto-trescher.de



Sächs geili Sieche :)

v.l.n.r. Yuriy, Andrea H., Urs, Yannis, Felipe, Dani

Nächster Termin: AdR FR, 5. & SA, 6.Juni 2026

Link zum Veranstalter: www.tz-motorsport.ch

English translation below German text

Gleich zu sechst zum ersten Training dieses Jahres zu fahren, war ein Riesenerfolg! Dass es dann gleich noch mit so SUPER-Wetter belohnt wurde, war nicht vorauszusehen. Nach den regenreichen Anneau-Besuchen im letzten Jahr hatten wir unsere Erwartungen nach unten geschraubt.

Diesmal hatten wir zwei dabei, die zum ersten Mal bei einem Rennstreckentraining mitgemacht haben, Yuriy mit der Triumph Street triple 765 und Andrea mit seiner Speed tripple 1200 RR. Felipe hat aufgerüstet, indem er sich eine richtige Ninja gekauft hat, extra für die Rennpiste. So hat er sie dann auch nach Hause gebracht, gekennzeichnet von der Rennstrecke. 😞

Dani und ich haben inzwischen Übung: Mit 10 Minuten Verspätung traf ich bei ihm ein. Wir luden seine Maschine und sein Material, fuhren an die Magdalenenstrasse, wo das Zelt und die Festbänke lagern. Dann gings an die Tramstrasse für den Rest meines Materials, bevor wir zum letzten Ladeort, Yannis Wohnort Dietikon fuhren, von wo wir alle starteten.

Schlussendlich traf Felipe verspätet ein, weil seine Maschine nicht angesprungen war. Sie folgten uns, was eine nervenaufreibende Angelegenheit war zwischen Spreitenbach und Birrfeld, und ebenso vor dem Grenzübertritt in Rheinfelden, wo wir eine halbe Stunde im Stau verloren. So trafen wir in Anneau eine halbe Stunde später ein, wo wir doch eigentlich früh aufstellen und dann rechtzeitig ins Hotel fahren wollten. Wir hatten in unserem Stammhaus «Ferme du Pape» reserviert, drei im Haus direkt nebenan, da keine Zimmer mehr frei waren. Schliesslich trafen wir gegen Viertel vor 9 Uhr ein, gerade noch rechtzeitig, um das Nachtessen zu bestellen. Nach einem solch anstrengenden Tag schmeckte das Bier doppelt gut, trotz Zurückhaltung beim Essen bestellen, reichte es nicht mehr für einen Dessert, so voll gefressen waren wir. Gegen halb 11 Uhr begaben wir uns aufs Zimmer, mussten wir doch am Morgen rechtzeitig um 7 Uhr beim Frühstück, und um 08.15 Uhr zur Fahrerbesprechung auf dem Circuit sein. Auch mussten wir auf dem Weg noch die Benzinkanister füllen, damit wir unsere Motorräder nicht an der Tankstelle der Rennstrecke «vergolden» lassen mussten.

Schon bei unserer Ankunft war das Wetter überragend und nun auch der neue Tag, einfach fantastisch, bessert hätte man es nicht treffen können. Bei der Fahrerbesprechung sahen wir, dass der Anlass recht gut gebucht war, die mittleren und schnellen Gruppen waren komplett voll, in unserer Gruppe hätte es noch etwas Platz gehabt – d.h. wir hatten etwas mehr Narrenfreiheit, da deutlich weniger Teilnehmer in dieser Gruppe fuhren. Hansruedi hatte mich als Instruktor für meine «Schäfchen» (... und Wölfe) einungesetzt, so dass wir zusammen rausfuhren. Im ersten Turn blieben wir zusammen, wobei die Newcomer sich hinter mir nach jeder Runde im Platz wechselten. Die übrigen drei hatten schon im letzten Jahr genug Erfahrung gesammelt.

Ab dem zweiten Turn (jeweils 20 Minuten) durfte ich nur noch einen aufs Mal coachen, aber die andern konnten sich natürlich freiwillig dranhängen. So kurvten wir anfangs vorwiegend zusammen über die Strecke, entsprechend gab es diesmal auch Bilder vom Fotografen. Reinhold, der etwa eine halbe Stunde weg von der Strecke wohnt, ist trotz seinen deutlich über 70 Jahren immer mit von Partie. Ausser bei miserablen Bedingungen, da gibt es auch keine schrägen Kurvenfotos. Es sind jeweils nur wenige mit Regenreifen unterwegs. Damit kann man selbst im Voll-Schiff voll schräg fahren, wie sich meine Teilnehmer im letzten Jahr vergewissern konnten.

Bereits nach 3 Turns kam die Mittagspause. Wenn man rechtzeitig bestellt hatte, bekam man das Gewünschte zum Zmittagessen am Kiosk. Vorwiegend Pizzas und Flammkuchen, aber auch Sandwich können auf Wunsch bestellt werden. Ich begnügte mich mit dem mitgebrachten Sandwich. Nach dem Mittagessen startete dann erst die Gruppe gelb (mittlere), dann rot (die Schnellen), bevor wieder um 13.40 Uhr unser nächster Turn startete. Ich stellte mich wiederum zur Verfügung, fuhr erst die Linie voraus, liess mich dann überholen, um die Fortschritte von hinten zu betrachten. Der Turn, der am meisten Spass machte, war zusammen mit Dani, der auf der Geraden wesentlich schneller (hätte) fahren (können), sich aber freiwillig zwecks Fortschritt bei der Kurvenfahrt hinter mir einreichte. Da wir viele Überholmanöver hatten, die ich kompromisslos durchzog – er vielleicht etwas weniger abgebrüht – hatte er viele Chancen, mich wieder einzuholen, was sich offenbar gar nicht so leicht bewerkstelligen liess: Einmal losgelassen, fahre ich ganz gerne am Maximum, was

sich aus meiner betagten Maschine herausquetschen lässt, und da nützt es kaum, wenn man auf der langen Geraden vielleicht 50-80 Meter rausholen kann. Auf jeden Fall hatten wir zusammen jede Menge Spass.

Im letzten Turn, welchen wir normalerweise auslassen, den wir aber aufgrund des eintägigen Fahrtrainings ausnützen wollten, kam es leider zu einem Unterbruch: Jemand war gestürzt und es zeichnete sich ab, weil er nicht im Fahrerlager eintraf, dass es Felipe mit seiner Ninja sein musste. Er war der dritte, welcher sich an derselben Stelle an diesem Tag erwischen liess: Er verlor beim Herausbeschleunigen das Hinterrad, was aufgrund seiner Schräglage und der heftigen Beschleunigung seiner 1000er-Motors den normalen Strassenreifen überforderte. Durch das schöne Wetter war der Asphalt auch recht heiss geworden und mit seinem Renn-mässigen Tempo überhitzte wohl sein Reifen. Aus diesem Grund hatten sich Danoi und Yannis, welche diese Erfahrung auch schon gemacht hatten, für Slickreifen entschieden, was zwar ein zusätzlicher organisatorischer und finanzieller Aufwand mit sich bringt, aber aus Gründen der Sicherheit und dem zusätzlich gewonnenen Fahrspass vertretbar ist. So mussten wir Felipe's MMaschine mit Tape zusammenkleben, dass er damit nach Hause fahren konnte. Dies verzögerte den Abbau und das Verladen des Materials, was dann zu einer späteren Abfahrtszeit führte und entsprechend natürlich auch verspätetem Heimkommen. Immerhin hatten wir unterwegs keinen Zeitverlust: Der erste Stopp war wieder in Dietikon, dann fuhren wir an die Magdalenenstrasse, tankten in Zürich-Oerlikon auf, bevor es nach Rümlang ging.



Wir luden bei Dani gegen halb 11 Uhr aus. Bei mir in Thalwil war es gegen 11 Uhr, als ich den Bus in der Tiefgarage parkierte.

Yannis: «Thanks for being there man, always glad to welcome new people to the experience 😊

BIG THANKS to Urs and Dani (who I hope finished soon) for the van and for showing the way – Urs how to ride and Dani what "fast" looks like

😄👍👉»

(Danke, dass du dabei bist, Mann. Ich freue mich immer, neue Leute bei diesem Abenteuer willkommen zu heißen 😊

Ein RIESIGES DANKESCHÖN an Urs und Dani (von denen ich hoffe, dass sie bald fertig sind) für den Van und dafür, dass sie uns den Weg gezeigt haben – Urs, wie man fährt, und Dani, wie „schnell“ aussieht 😄👍👉»

[Translated with DeepL.com \(free version\)](#)

Having six of us turn up for the first track day of the year was a huge success! We couldn't have predicted that we'd be rewarded with such fantastic weather as well. After last year's rainy visits to the Anneau, we'd lowered our expectations.

This time we had two people with us who were taking part in a track day for the first time: Yuriy on his Triumph Street Triple 765 and Andrea on his Speed Triple 1200 RR. Felipe has upgraded by buying himself a proper Ninja, especially for the track. That's how he brought it home too, bearing the track's markings. 😊

Dani and I are used to this by now: I arrived at his place 10 minutes late. We loaded his bike and gear, drove to Magdalenenstrasse, where the tent and folding benches are stored. Then we headed to Tramstrasse for the rest of my gear, before driving to the final loading point, Yannis's home in Dietikon, from where we all set off.

In the end, Felipe arrived late because his motorbike wouldn't start. They followed us, which was a nerve-wracking affair between Spreitenbach and Birrfeld, and just as much so before crossing the border at Rheinfelden, where we lost half an hour in a traffic jam. So we arrived in Anneau half an

hour later, when we'd actually intended to set up early and then head to the hotel in good time. We'd booked at our usual place, the 'Ferme du Pape', and three rooms in the building right next door, as there were no more rooms available. We finally arrived at about a quarter to nine, just in time to order dinner. After such a tiring day, the beer tasted twice as good; despite being careful with our food orders, we were so stuffed that there was no room left for dessert. At around 10.30 pm we went up to our room, as we had to be at breakfast on time at 7 am and at the drivers' briefing on the circuit at 8.15 am. We also had to fill the petrol cans on the way, so that we wouldn't have to pay through the nose at the racetrack's petrol station.

The weather was brilliant when we arrived, and now the new day was simply fantastic – it couldn't have been better. At the riders' briefing, we saw that the event was quite well booked; the intermediate and fast groups were completely full, whilst there was still some space left in our group – meaning we had a bit more freedom to do as we pleased, as there were significantly fewer participants in this group. Hansruedi had appointed me as instructor for my 'little sheep' (... and wolves), so we set off together. In the first session, we stayed together, with the newcomers swapping places behind me after each lap. The other three had already gained enough experience last year. From the second session (each lasting 20 minutes) onwards, I was only allowed to coach one person at a time, but the others could of course tag along voluntarily. So we spent the early part of the session mainly riding the track together, which meant there were photos from the photographer this time too. Reinhold, who lives about half an hour away from the track, is always part of the action despite being well over 70. Except in miserable conditions, in which case there are no photos of us leaning into the bends. There are usually only a few riders out on wet-weather tyres. With these, you can lean into the bends at full tilt even in the pouring rain, as my participants were able to confirm last year.

After just three sessions, it was time for the lunch break. If you'd ordered in time, you could get whatever you wanted for lunch from the kiosk. Mainly pizzas and tarte flambée, but sandwiches could also be ordered on request. I made do with the sandwich I'd brought with me.

After lunch, the yellow group (intermediate) started first, followed by the red group (the fast ones), before our next session began again at 1.40 pm. I made myself available once more, riding at the front of the line at first, then letting myself be overtaken so I could observe the progress from behind. The session I enjoyed the most was with Dani, who could have driven much faster on the straights but voluntarily lined up behind me to improve his cornering. As we had plenty of overtaking manoeuvres, which I carried out without compromise – he perhaps a little less hardened – he had many chances to catch up with me again, which apparently wasn't all that easy to achieve: Once I'm off, I quite like to ride at the absolute limit of what I can squeeze out of my ageing machine, and it's hardly any use if you can perhaps gain 50–80 metres on the long straight. In any case, we had a lot of fun together.



During the final session – which we usually skip but wanted to make the most of due to the one-day riding training – there was unfortunately an interruption: someone had crashed, and as he didn't turn up in the paddock, it became clear it must have been Felipe on his Ninja. He was the third rider to crash at the same spot that day: he lost the rear wheel whilst accelerating out of the corner, which, due to his lean angle and the fierce acceleration of his 1000cc engine, was too much for the standard road tyres to handle. The beautiful weather had also made the tarmac quite hot, and his tyres probably overheated due to his race-like

pace. For this reason, Dani and Yannis, who had already had this experience, had opted for slick tyres, which, although it entails additional organisational and financial effort, is justifiable for safety

reasons and the added riding enjoyment. So we had to tape Felipe's bike back together so he could ride it home. This delayed the dismantling and loading of the equipment, which in turn led to a later departure time and, naturally, a delayed return home. At least we didn't lose any time on the way: the first stop was in Dietikon again, then we drove to Magdalenenstrasse, filled up in Zurich-Oerlikon before heading to Rümlang. We unloaded at Dani's around half past ten. It was around 11 o'clock when I parked the bus in the underground car park in Thalwil.

Yannis: «Thanks for being there man, always glad to welcome new people to the experience 😊

BIG THANKS to Urs and Dani (who I hope are finished soon) for the van and for showing the way – Urs how to ride and Dani what "fast" looks like 🤔💪🙌»

Translated with DeepL.com (free version)

Bilder folgen - Pictures to follow



Es ist nicht so, wie es aussieht ...

It's not what it seems ...

