



Sicherheitstraining auf der Nürburgring-Nordschleife

1987 fuhr ich zum ersten Mal zu einem Sicherheitstraining auf der Nürburgring-Nordschleife. Der Kurs war ausgeschrieben für Motorradfahrer, als Weiterbildungsveranstaltung organisiert durch das IfZ in Bochum. Ich war davon so begeistert, dass wir im folgenden Jahr gleich wieder einen Kurs mit dem Motorrad Action-Team besuchten. Ab 1989 war ich dann mehrmals dort, sowohl als Teilnehmer wie als Instruktor mit dem IfZ und mit Moto aktiv, einer Organisation, die sich der Weiterbildung von Motorradfahrern auf allen Gebieten wie auch für Fahrlehrer einsetzte. Am meisten lernte ich über die Nordschleife in einem Instruktoranwärter-Kurs von Moto aktiv. Als an der GV des SMFV (Schweiz. Motorrad-Fahrlehrer-Verband) beschlossen wurde, 2010 eine Weiterbildungsveranstaltung mit dem Motorrad Action-Team auf der Nordschleife zu besuchen, war ich sofort Feuer und Flamme!

Am Dienstag, 31. August trafen wir uns um 8 Uhr zur gemeinsamen Hinfahrt an der Autobahnraststätte in Pratteln. Auch wenn nicht alle mitgekommen sind, die sich an der GV gemeldet hatten, so waren wir schliesslich doch «e Tschuppelete» Angefressener, die sich diese Chance nicht entgehen lassen wollten. Auch hatte ich in meiner Schule tüchtig Werbung gemacht. Fred Eichenberger, während Jahrzehnten unser Präsi, pilotierte meinen Toyota HiAce-Bus. Er übernahm den Gepäcktransport, welcher den Teilnehmern angeboten wurde, als «unser Besenwagen», im Schlepptau führte er einen Anhänger mit, sollte es ernsthafte Zwischenfälle geben. Unser «neuer Präsi» Jürg Stalder begrüßte alle Teilnehmenden. Der Haufen teilte sich auf in die «Schnellen», die mit Jürg über die Autobahn fuhren und die übrigen, die unter meiner Führung lieber die Landstrassenkilometer durch die kurvenreichen Vogesen unter die Räder nehmen wollten. So kam ich ganz unerwartet zu einem Tross von 13 Motorrädern, die auf diese Weise die «Ganztages-Reise» zur Eifel wählten.

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. Die Fahrt verlief problemlos, obwohl wir so viele Motorräder waren, aber alle zogen mit und konnten so die herrlichen Strecken geniessen. Von Zeit zu Zeit legten wir eine kurze Rast ein, einmal mit Restaurantbesuch, um uns aufzuwärmen. 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 flogen wir, mit grossem Rückstand auf den Marschplan, über die Autobahn für den Rest der Strecke. Ich hatte mir keine allzu grossen Gedanken gemacht über den Zeitbedarf und so verpassten wir die Eröffnungsveranstaltung. Immerhin reichte es für das Nachessen und dem Kennenlernen in der Gruppe mit dem zugeteilten Instruktor.

Bis auf ganz wenige Teilnehmer traf es «die Schweizer» in zwei Gruppen, eine eher gemütliche und einer mit mehr Ambitionen für schnellere Runden. Meine Lebenspartnerin Sigrid, landete bei den Rennstreckeneneulungen. Ihr Instruktor Eckhart Vollmer, ein sympathischer und engagierter Fahrlehrer aus Frankfurt, führte sie gekonnt und erfolgreich in die Materie ein: Er konnte alle begeistern. Der zweite

Feed-back von Schüler

Armando: Das Sicherheitstraining auf der Nürburgring-Nordschleife war sehr interessant und vor allem sehr lehrreich. Meine Monster mit teilweise über 200 km/h über eine solche Rennstrecke zu bewegen... wow! Wenn man dann noch von solchen Top-Profis wie Helmut Dähne (Rekordhalter Motorrad Nordschleife) instruiert wird... perfekt!

Für mich persönlich hat sich das Training vor allem in einer verbesserten Kurven- und Blicktechnik bemerkbar gemacht.

Nachträglich auch besten Dank an Urs und seine Crew, die die ganze Hin- und Rückreise mit Gepäcktransport etc. organisiert haben.

Fazit: Superevent, das muss man einmal (oder mehr...) erlebt haben!

Sigrid: Urs brauchte schon manches Argument, um mich für das Perfektionstraining am Nürburgring zu gewinnen.

Erst mal war ich beeindruckt von der super Organisation des Anlasses. Die klaren Regeln, die jeder auf der Rennstrecke eingehalten hat, haben sehr zum entspannten Umgang mit der Strecke beigetragen.

In unserer Gruppe war das Niveau ausgeglichen. Dank Eckhart, unserem Instruktor, der uns mit seinem unverkrampften und herzlichen Umgang sicher Runde um Runde auf der Ideallinie vom Start zum Ziel brachte, stieg die Begeisterung zunehmend. Als ich direkt hinter ihm fahren konnte, fühlte ich mich richtig beflügelt, vergessen waren meine Bedenken, fuhr voller Vertrauen hinter ihm her, so schnell wie ich mir's nie hätte vorstellen können.

Ich habe sehr viel profitiert, bin noch immer begeistert, so wie die anderen auch – ja und das Wetter? War so super toll! Und Urs – der hat's ja gewusst, warum er mich unbedingt überreden wollte.

Unser Domizil: Das Dorinth-Hotel an der Grand-Prix-Strecke



Zweite Rast: Restaurant-Besuch zum Aufwärmen



Mittagsrast: Im Freien, wärmende Sonnenstrahlen

Gruppenfoto der «schnellen Truppe» auf der Strecke



Grossandrang an der Tankstelle bei 13 Maschinen

Gruppenfoto der Nordschleifen-Neulinge in T13



«Kommt ihr endlich?» Fred, unser Gepäckchauffeur

Gemeinsames Mittagessen in der malerischen Umgebung



T13: Um 8 Uhr für alle Gruppen Startaufstellung

So kann ein Reifen erst nach «heissen» Runden aussehen



Hans Ebersbacher stimmt uns ein zum entspannten Fahren

Urs mit der Rennlegende Helmut Dähne (Honda RC30)



Sektionstraining: Versch. Übungsinhalte und Streckenkenntnis

Eckhart (l.) unterhält sich mit Fred und Jürg (Mitte)



«Helm ab» von Bernd gleich am Anfang demonstriert

Gruppenbild mit der ganzen Mannschaft aus der Schweiz

4 Tage unterwegs mit dem Schweiz. MR-FL-Verband

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 Tage verliefen gleich: Erst die Entspannungsübungen mit Hans Ebersbacher, dann für zwei Stunden zum Training in die Sektion, welche nach einer Stunde gewechselt wurde. Zurück zum Fahrerlager, gab es Getränke und Verpflegung und anschliessend Runden fahren: Bei einer Streckenlänge von 20,7 km und insgesamt 72 Kurven, lief wohl trotz der kühlen Temperatur dem einen oder andern eine Schweissperle über die Stirn. In der Regel legten wir nach jeweils 2 Runden am Stück eine Pause ein, dann wurden die Positionen innerhalb der Gruppe gewechselt. Der Aufgabe, mit ganz geringen Abständen von Fahrer zu Fahrer, wie an einer Perlschnur aufgezogen hinter dem Instruktor in seiner Linie fahrend, waren nicht alle auf Anhieb gewachsen. Bei der geringen Geschwindigkeit anfangs leuchtete es nicht gleich jedem ein, weshalb immer wieder von Fahrbahnrand zu Fahrbahnrand quer über die Piste gefahren wurde. Erst ab einem gewissen Tempo machte dies Sinn und mit zunehmender Disziplin innerhalb der Gruppe konnte das Tempo gefahrlos gesteigert werden. Bernd konnte jeden Teilnehmer da abholen, wo er stand: Mit einigen ging er etwas langsamer, mit anderen im Schlepptau etwas zügiger zur Sache. Dabei darf der Kontakt innerhalb der Gruppe nie abbrechen, eine Solofahrt ohne Anhaltspunkt nach vorne wäre zu gefährlich. Als Streckenerfahrener, ehemaliger Instruktor am Ring versuchte ich innerhalb der Gruppe etwas Ruhe in die Fahrt zu bringen.

Die Mittagspause fand innerhalb der Gruppe statt, vor oder nach dem Essen musste der Tank neu aufgefüllt werden: Dass es hart war, auf der über Kilometer schnurgeraden Landstrasse bis zur Tankstelle die ausgeschilderten 80 km/h einzuhalten, muss wohl nicht extra erklärt werden. Die Warnung auf dem Flipchart beim Boxenausgang bezüglich einer Radarkontrolle war wohl eher prophylaktisch durch die Kursleitung aufgestellt worden. Am Abend gab es Gelegenheit zu Fachreferaten. Andere zogen es vor, in der Hotel-eigenen Bar ein Bierchen zu trinken und noch «etwas Benzin zu reden». Das festliche Abendbuffet, speziell am dritten Abend, mit welchem auch die Nordschleifen-Veranstaltungen 2010 des Action-Teams ihren Abschluss fand, rundete den hervorragenden Eindruck ab: 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, diesmal deutschen Landstrassen erst in der Eifel, später durch den Schwarzwald. Nach den Erlebnissen am Ring war die Wahl der B500 ab Baden-Baden eine ganz heisse Strecke mit einem riesigen Fahrspass. So kamen alle zwar müde, aber gesund und wohlbehalten nach Hause. Auch am vierten, dem Rückreise-Tag, wurde es später als geplant: 650 Kilometer, nur wenig davon über die Autobahn, hatten ihren Tribut an das Zeitmanagement gefordert. Dies war aber die einzige Kritik am ganzen Anlass.

Ein ganz besonderer Dank geht an Jürg Stalder, der als SMFV-Präsident mit seiner nackten Triumph selbst teilgenommen hat, vor allem aber unserem Gepäck-Chauffeur Fred Eichenberger für seinen grossen Einsatz. Es ist zu hoffen, dass wir auch 2011 eine Gruppe delegieren können. Vielleicht lassen sich durch diese Bilder wieder einige begeistern, ein solch lehrreiches Training auf der Nordschleife zu besuchen.



Urs auf der neuen Honda VFR 1200 Automat



Armando lässt seine unverkleidete Duc fliegen



Sigrid wächst auf ihrer Hornet über sich hinaus



Das Motorrad Action Team wird verabschiedet



Freiwillig aufgeladen: Kuno mit seiner Honda Shadow



Bereit für die Rückreise: Am Anfang eines langen Tages



Mittagsrast: Dominik versucht sich auf der VFR



Unterwegs auf der Schwarzwald-Hochalpenstrasse

oder «Die grüne Hölle», wie sie auch genannt wird



Von den anderen lernen – Beobachtung am Pistenrand



Ein fester Bestandteil: Entspannungsübungen vor dem Training



Die «Schweizer Delegation» – bereits 1990 gut vertreten!



2010: Start zu dritt, bei uns in Thalwil



Erster Treffpunkt: Autobahnraststätte Pratteln



Briefing für die Hinfahrt: Die Gruppen werden aufgeteilt



Erste Rast in den Vogesen: Reibungsloser Verlauf