

# Antreten zur Vollbremsung

**Motorradkurse** Als bekennender Rennstrecken-Verweigerer fuhr ich auf Einladung von BMW den Rundkurs Anneau du Rhin. Text und Bilder Michael Föhn/BMW

**E**twas mulmig ist mir schon: Mit Klapphelm, Kampfstiefeln und gutmütigem Einsteigerbike kann ich keinesfalls als Rennstrecken-Junkie durchgehen. Doch ein erster Augenschein der knapp vor der Rennstrecke aufgereihten Motorräder lässt mich beruhigt aufatmen: BMW F 650 GS, mehrere RT und gar eine neue Yamaha V-Max sind da auszumachen. Die Klapphelm-Dichte ist hoch, und der Altersdurchschnitt dürfte sich irgendwo bei 45 Jahren eingependelt haben. Vor allem aber hat es einige Frauen unter den Motorradfahrern, was immer ein Garant dafür ist, dass die Veranstaltung einigermaßen gesittet ablaufen wird.

Offiziell willkommen geheissen werden wir gleich von sechs Instruktorinnen. Im «echten Leben» gehen viele von ihnen einer ähnlichen Tätigkeit nach – sie sind Motorrad-Fahrlehrer. Und als solche geben sie auf freundschaftliche, aber bestimmte Art gleich den Tarif durch: Erstes und oberstes Gebot ist nicht etwa «möglichst viel Spass haben» oder «möglichst viel Schräglage erfahren», sondern die eigene Sicherheit auf der Strecke.

Eine Viertelstunde später sind wir bereits auf dem Rundkurs unterwegs. Vorerst etwas steif, dann zunehmend lockerer wedeln wir über den extrem griffigen Asphalt. Vor allem die 180-Grad-Kurve hat es mir angetan. Zwar weiss ich sofort, dass ich viel zu früh in die Schräglage abkippe – aber das Gefühl, praktisch einen halben Kreisbogen in maximaler Schräglage (oder das, was ich dafür halte) zu durchsausen, ist einfach zu verführerisch. Doch bevor ich mich etwas genauer mit den Bremspunkten vertraut gemacht habe, heisst es leider auch schon: «Antreten zur Vollbremsung.»

## The thin red line

Hier trennt sich der Spreu vom Weizen blitzschnell. Oder besser gesagt: in ABS

und nicht ABS. Erstere Fahrer langen ab der ersten Vollbremsung immer gleich voll rein, letztere tasten sich vorsichtig ans Limit ihrer Maschine. Beeindruckt bin ich von dem Kursteilnehmer, der mit seiner Ninja selbst bei Tempo 100 ähnliche Bremswege hinbekommt wie die ganze GS-ABS-Front. Er bleibt jedoch die Ausnahme: Die meisten Nicht-ABS-Bremsler trauen sich keine 70 km/h.

## Mmmhhh...

Vor dem Mittagessen folgen weitere Kurse wie «Bremsen in Schräglage», oder «Ausweichen bei hohem Tempo» – doch unumstrittenes Highlight ist dann eben der grosse Lunch. Ein schlampiges Schinkensandwich mit einer altersschwachen Gurke und einem Fläschchen Wasser hatte ich erwartet,

doch ich wurde angenehm überrascht: riesiges Buffet mit Salaten, Fleisch und diversen Desserts. Kein Wunder, reklamierten einige Fahrer danach, dass sie plötzlich nicht mehr in ihre Lederkombi reinpassten.

Nichtsdestotrotz fiebern alle Teilnehmer dem Nachmittag entgegen – in Gruppen darf dann «relativ» frei auf dem Rundkurs gefahren werden. Die Einteilung allerdings ist eine Zangen-geburt, ein jeder der Motorradfahrer beansprucht für sich, ein guter, zügiger Fahrer zu sein und in die «schnelle Gruppe» zu gehören.

Die Instruktorinnen lösen das Problem aber geschickt: Nach dem Mittagessen prangen plötzlich Buchstaben auf den Scheinwerfern der Motorräder. «A» bedeutet Hobby-Racer, «B» engagierter Fahrer und «C» gemütlicher Rennstreckentourist.

## Die rollende Kanonenkugel

Als Motorradjournalist bekomme ich die Kombination ABC auf die F 800 R draufgeklebt, also freie Wahl, was ich dann auch weidlich ausnütze. Einmal bin ich in Gruppe B unterwegs, dann wieder in Gruppe C. Dass Buchstaben eben nur Buchstaben sind, zeigt, dass ich in Gruppe B unterfordert, in Gruppe C aber wieder überfordert bin. Vor allem die «rollende Kanonenkugel» auf der Yamaha XJR 1300 macht mir ordentlich zu schaffen. Der gute Mann wiegt bestimmt seine 150 kg – bewegt seine Maschine aber derart behände, dass ich mir nur verblüfft die Augen reiben kann.

Ausgerechnet in der bereits erwähnten 180-Grad-Kurve überholt er mich ausgangs der Kurve. Ganz klar: Der Yamaha-Fahrer hat seinen Töff nach der Schräglage früher wieder in die Senkrechte gebracht und konnte daher besser aus der Kurve herausbeschleunigen. Das versuche ich ihm in den kommenden Runden nachzumachen. Wie im Flug vergehen

## DER TIPP

### Sicherheitstraining auf der Piste

Der Rundkurs Anneau du Rhin liegt im Elsass, etwa 50 km nördlich von Basel. Veranstaltet werden die Motorradkurse I + II vom Driving Center Schweiz in Zusammenarbeit mit der ASSR (Antischleuderschule Regensdorf).

Ein Tageskurs kostet 450 Franken, zwei Tage (mit freiem Fahren am zweiten Tag) kosten zusammen 850 Franken. Inbegriffen sind der Kurs, die Getränke und die Lunches. Nicht inbegriffen ist die Übernachtung. Achtung: Fürs freie Fahren gibts keine Kasko-Versicherung! [www.drivingcenter.ch](http://www.drivingcenter.ch) oder [www.assr.ch](http://www.assr.ch)

Ich war in Anneau du Rhin auf Einladung von BMW Schweiz ([www.bmw-motorrad.ch](http://www.bmw-motorrad.ch)), die jedes Jahr Kurse für ihre Fahrer auf dem Rundkurs anbietet.

Weitere Anbieter:

► Cornu Master School:

[www.cornu-moto.ch](http://www.cornu-moto.ch)

► Sportliche Motorradtrainings mit dem TCS: [www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

► Ausserdem veranstalten folgende Motorradmarken ihre eigene Motorradtrainings auf Rundstrecken: Buell, Ducati, Honda, Kawasaki, KTM, MV Agusta, Suzuki, Triumph, Yamaha.

so zwei Tage. Unzweifelhaft habe ich vieles gelernt. Aber wenn ihr mich jetzt fragt, was mir am meisten gefallen hat, muss ich euch sagen: die volle, nicht korrigierte Schräglage in der 180-Grad-Kurve. Der Motorensound. Und die Kameradschaft. Und natürlich das gute Mittagessen.

Ich fürchte, auch nach diesem Anlass wird aus mir kein echter Rennstrecken-Junkie. Den Kurs aber, den kann auf jeden Fall weiterempfehlen. ■



- 1 Ausweichen bei Tempo 80 km/h: Druck gegen den rechten Lenkergriff – dadurch kippt der Töff nach rechts.
- 2 Häufiger Fehler: viel zu frühes Einlenken in die Kurve.
- 3 So ist's richtig: weit ausgeholt, kurze Schräglagenphase, frühes Aufstellen des Töffs nach der Kurve.