



Der Besitzer des Sauer-Hayabusa-Kneelers konnte auf dem Ring sein Gespann so richtig kennen lernen.

Vor mir taucht rasend schnell eine Wand auf. Wolfgang lässt das Gas stehen, als wäre das Hindernis aus Pappe, das man mit 150 km/h so einfach wegräumen kann. Vielleicht zeigt sich auch, dass es ab 160 km/h nur eine Fata Morgana ist. Ich habe keine Zeit mehr daran zu denken, dass mir mulmig werden könnte. Denn just in diesem Moment reißt Wolfgang den Lenker nach rechts, animiert mit dem Gasgriff den TL-1000-Motor zu noch mehr Leistung und zirkelt dann das Gespann in lässiger Haltung um die Rechtskurve.

Grenzenloses Vertrauen in den Fahrer muss ich schon haben, wenn ich auf dem Nürburgring in einen Beiwagen steige, in dessen Sitz man das Gefühl hat, mit dem

Arsch direkt über den Asphalt zu schrumpfen. Tausend Runden werden nicht reichen, die Wolfgang auf dem Nürburgring bereits zurückgelegt hat. Und sein Ruko-TL-1000-Gespann scheint ein Fahrwerk zu haben, als wäre es auf dieser Strecke geboren. Die Federung klärt uns jederzeit über den Zustand der Rennpiste auf, der Feuchtigkeitsgehalt der Kombi signalisiert den Adrenalinspiegel. Oder sagen wir, die Sonne scheint, und die Kurvenarbeit ist schweißtreibend.

Das Erlebnis der ersten Runde ist noch nicht richtig verarbeitet, da befinde ich mich schon mitten in der zweiten. Und langsam stellt sich so eine Art Suchtgefühl ein. Man beginnt zu verstehen, warum nach jeder Runde die Gespräche immer gleich sind.



Instruktor Wolfgang Lorenz hat immer einen Tipp parat, wie man die Ideallinie findet.

„Im Karussell könnte ich noch etwas mehr rausholen!“

„Ich glaube, im Schwalbenschwanz habe ich jetzt die Ideallinie gefunden!“

„Die Kurvenkombination am Hatzenbach ist einfach geil zu fahren!“

Die Teilnehmer der Veranstaltung. Und jetzt soll noch einer sagen, es hat keinen Spaß gemacht.





Peter Sauer lädt viele seiner Kunden persönlich ein. Aus seinem Kreis gibt es manche Wiederholungstäter auf dem Ring.

Die weltweit einmalige Strecke um die Nürburg verdrängt andere Gedanken. Sie lässt nur das eine Thema zu und feiert sich so selbst. Die letzten Kilometer freie Fahrt ohne Gegenverkehr – Vollkasko abgeschlossen? Die Sicherheit steht aber an erster Stelle.

Zwei Gespanngruppen fahren im Rahmen einer Veranstaltung des Motorrad-action-teams. Bevor die Rennstrecke befahren werden darf, werden alle Teilnehmer in die Sicherheitsregeln eingewiesen. Auf dem Nürburgring herrschen nicht nur die Gesetze der Fliehkraft oder Beschleunigung, sondern auch das Fahren ist genau reglementiert – denn die physikalischen Gesetze sollen beherrschbar bleiben. Am ersten Vormittag findet Sektionstraining statt. Jede Gruppe tummelt sich auf einem abgesperrten Teilabschnitt des Rings. Wie in der Schule fragt uns Wolfgang zunächst aus. Schnell wird klar, dass man sicherheitsrelevante Punkte wie Federungsabstimmung, Luftdruck, Kontrolle der Lichtzeichenanlage oder Prüfung der Radlager im Alltag schnell vernachlässigt. Gemeinsam schafft die Gruppe alle Antworten, auch zum Thema Erste Hilfe. Wissen Sie noch, wie man einem Verletzten den Helm richtig abnimmt?

Damit bringt uns Wolfgang auf den Boden der Tatsachen zurück. Der Mythos Nürburgring tritt für kurze Zeit in den Hintergrund.

**Ein seltenes Gespann:
Reichler-Kawasaki-ZZR-1200.**

Zumindest solange, bis das zweite Sektionstraining abgeschlossen ist und am Nachmittag der Ring zum Fahren frei gegeben wird.

Der Nürburgring ist ein Erlebnis. Gesetzliche Geschwindigkeitslimits sind außer Kraft gesetzt. Dass niemand das eigene fahrerische Limit überschreitet, darauf achten die Teilnehmer selbst und auch Wolfgang Lorenz. Sein geschulter Blick verrät ihm schnell, wenn er vorne zu viel Feuer macht. Aber die ausgewogene Zusammenstellung der Gruppe lässt keine Probleme aufkommen. Den Sicherheitsgedanken verliert trotz aller Euphorie keiner der Teilnehmer. Im Gegenteil: Genau dieser Grund veranlasste sie, sich zu der Veranstaltung anzumelden. Gasgriffstellungen und Kurvenlinien wie auf dem Ring sind im öffentlichen Straßenverkehr nicht denkbar, auf alle Fälle nicht ratsam. Ob im Karussell oder in der Fuchs-

röhre, lernt der Fahrer sein Gespann genau kennen. Mit jeder Faser seines Körpers nimmt er die Reaktionen seines Gespannes wahr. Vor allem das Arschgefühl wird in den zwei Tagen sensibler. Vielleicht hilft es irgendwann auf der Straße, eine kritische Situation zu meistern. Dann hätte sich



Auch das richtige Bremsen will geübt werden.



Sicherheit trainieren

Anfang Mai des letzten Jahres besuchte ich mit meinem Mega-Comete ein Pro-Sidecar-Sicherheitstraining. Das Teilnehmerfeld war bunt gemischt, vom Schmid-BMW-Zweiventiler-Gespann bis zum Hightech-Ruko-Dreirad mit Zweisitzer-Shark war alles dabei. Das dreitägige Programm enthält ein speziell auf Gespannfahrer zugeschnittenes zweitägiges ausführliches Sicherheitstraining nach DVR-Richtlinien (Zuschuss von der Berufsgenossenschaft des Arbeitgebers möglich) und eine gemeinsame Ausfahrt mit Besichtigung des Gespannbetriebs Ruko Fahrzeugtechnik.

Das Training fand in zwei Leistungsgruppen statt. Nach einer ausführlichen theoretischen Einführung fuhren wir die einzelnen Übungen: Kurvenfahren, Fahren mit angehobenem Beiwagen, Notbremsungen, Ausweichen und Bewältigen von Notsituationen. Dabei wurde ausführlich auf die besonderen Eigenheiten eines jeden Gespannes eingegangen.

Das teilweise schlechte Wetter in "schwäbisch Sibirien" tat dem gemeinsamen Spaß keinen Abbruch. Im Gegenteil: Bei nasser Fahrbahn erreichte man schon bei niedrigen Geschwindigkeiten den Grenzbereich. Immer wieder hatte man "Aha"-Effekte und erhielt viele im Alltag brauchbare Tipps. Mir persönlich wurde die Angst vor zu schnellen Rechtskurven genommen, und ich habe nun Respekt vor plötzlichen Lastwechselreaktionen in Linkskurven gewonnen. Alles wurde ausführlich immer wieder geübt. Wir erhielten direkt Feedback von den erfahrenen Instruktoren.

Fazit: Absolut empfehlenswert, wenn man verstehen will, wie Gespannfahren wirklich funktioniert. Man lernt sich selbst und seine Maschine richtig kennen. Der Preis ist zwar recht hoch, aber man bekommt drei Tage Gespann-Action, Übernachtung und Halbpension in einem schönen Hotel mit feinem Wellness-Bereich und Betreuung von kompetenten Instruktoren in kleinen Gruppen geboten. Es war eine Super-Erfahrung, und ich kann den Kurs nur jedem engagierten Gespannfahrer empfehlen. Ein ausführlicher Bericht mit vielen Fotos findet sich auch auf der Homepage www.powerslide.de.

Marcel Sieling

diese Veranstaltung doppelt rentiert. Denn allein schon der Fahrspaß ist die Geldausgabe wert.

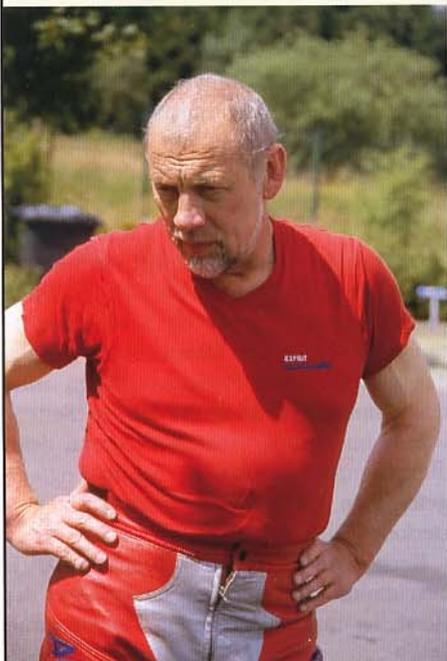
Auch dieses Jahr werden wieder erwartungsvolle Gesichter vor der Schranke zum Nürburgring zu sehen sein. Sicher sind einige Wiederholungstäter dabei. Denn der Nürburgring macht süchtig. ■

Martin Franitza

Fotos: Michael Pietsch



Die Beweggründe, an dem Training teilzunehmen, sind so unterschiedlich wie die Gespanne, die gefahren werden. Zwei Argumente tauchen jedoch immer auf: Lernen und Fahrspaß.



"Mich trieb die reine Neugier hierher." (Uwe Petersen, Reichler-Kawasaki-ZZ-R-1200-Gespann)



"Mit Adrenalinschub und Schweißperlen will ich hier auf dem Nürburgring richtig Gespannfahren lernen." (Monika Frech, Beringer-CBR-1000-Gespann)



"Geile Strecke, nette Leute, sicheres Fahren!" (Peter Zimmermann, Side-Bike-GTS-1000-Comanche)