

Bericht unseres Teilnehmers Chris Koch

Gespannkurs am Nürburgring / Respekt-Lust (statt Angst-Lust)



Also mein Sohn, Du willst wissen, was ich mit Anna-Mama getrieben habe, während Du drei Tage lang Tante Lili verrückt, und aus ihrem Wohnzimmer eine Rennstrecke, gemacht hast?

Ganz einfach: Wir haben unser Wohnzimmer auf drei Räder reduziert und sind damit auf die Rennstrecke gegangen.

Wegen dir dreijährigem Dreikäsehoch gibt es diese fliegende Untertasse mit assymetrischem Triebwerksanbau überhaupt: Wenn man in Beruf und Freizeit mit der Lust auf zwei Rädern zu tun hat, und dann ein Geschenk wie Dich bekommst, liegt es nahe die Begeisterung an Dich zurückzugeben. Solange Du mit deinen Stinkefüßen noch nicht auf die Soziusrasten langst, brauchts dann eben ein drittes Rad mit einer Wiege dazwischen. Auch die sportliche Lady, die deine Mutter wurde ist doppelt mitschuldig: Erstens protestierte sie nicht, als durch das Angebot eines befreundeten Gespanntreibers die finanzielle Widerstandsfähigkeit zu wanken drohte. Denn sein Eigentum war, was ich wollte: eine FJ 1200/Comanche von SIDEBIKE. Außerdem schenkte sie uns, nicht ohne Hintergedanken, einen Kurs dazu: Sicherheitstraining. Das war auch dringend notwendig, wie sich herausstellte: Fast alle Automatismen des Solisten, der dein Vater war, mußten neu begründet werden. Aber das ist eine andere Geschichte, die schon zwei Jahre zurückliegt.

Letzthin wollten Mama und ich die zweite Ausbildungsstufe zünden, das heißt: Fahrertraining, und zwar auf einer Rennstrecke: Die nennt man „grüne Hölle“.

Keine Bange, es ist nicht wirklich eine Hölle, wie sich die Leute im Mittelalter - wahrscheinlich aus gutem Grund - dies vorgestellt haben: Eine Höhle, randvoll mit Mords-Was-Los.

Die Menschen die vor uns den Namen erfunden haben, erlebten hier des öfteren höllisch viel, waren dabei mitten im Grünen, und auf der Rennstrecke war im wahrsten Sinne des Wortes Mords-Was-Los. Aber das ist wieder eine andere Geschichte...

Die Kennenlern-Gespräche zeigten, keiner war Neuling: Die praktische Wiederholung aller Elemente des Sicherheitstrainings wie Vollbremsung, Ausweichen, Schwungverhalten und Linienführung im Kurvenbereich stellten keinen vor Probleme. Trotzdem: Bereits nach der Einführungsrunde auf der Nordschleife in bewußt moderaten Tempi wäre ein frisches T-Shirt fällig. Die Luft zur Beantwortung der Frage des Moderators: „Na wie war's“ bleibt weg, weil sie gar nicht kurz beantwortet werden kann: Respekt!

Zwanzig Kilometer, achterbahnähnliches fahrerisches Neuland. Wenn Du mal groß bist, dann schwant Dir: Das bekommst Du nicht so schnell gespeichert, wie z.B. den Hockenheimring, auf dem Du nach der zehnten Runde schon fälschlich annehmen könntest Stammgast zu sein.

Damit solcher Hochmut erst gar nicht vor einem Fall kommen kann, schickte man unsere Gespanngruppe - übrigens eingebracht in ein Fahrertraining mit 180 Teilnehmern in 18 Gruppen - auf die Sektionen.

Junge, d.h. einfach, daß die ganze Strecke in etwa 1 Km-Stückchen unterteilt wird. Die Fahrtrainer dürfen dann in diesen Abschnitten mit ihren „Bike-Schülern“ Kurven ablaufen, diskutieren, analysieren, dabei Bremspunkte, Ablösepunkte, Scheitelpunkte, Auslaufpunkte festlegen und evtl. verändern lassen. Pars pro toto - nach ca. einer Stunde wurde in einen neuen Abschnitt gewechselt wie bei der Stationsausbildung bei der Bundeswehr... aber das ist eine andere Geschichte.

Wir durften zuerst auf die „Döttinger Höhe“, weil wir Platz brauchten, und den gibt's da: Nimm die Landebahn des Stuttgarter Flughafens und verlege sie in den hügeligsten Teil der Lüneburger Heide: So sieht das dort aus. Hier könnte man sich acht mal selber überholen, aber wir trainierten Hochgeschwindigkeitsbremsungen. Und soviel unterschiedliche Bremssysteme es an Gespannen gibt, soviel Brems-Verhaltensweisen sind denkbar.

- Handbremse: vorne allein, Fußbremse: hinten, Seitenwagen: ungebremst : schlapp
- Handbremse: vorne und Seitenwagen, Fußbremse: hinten allein : stabil
- Handbremse: vorne allein, Fußbremse: auf hinten und Seitenwagen : TÜV-gerecht und schleudergefährlich
- Handbremse: integral alle drei, Fußbremse: hinten allein : selten
- Handbremse: vorne allein, Fußbremse: integral : sicher
- u.s.w.

Das schlimmste wäre, wenn sich das Dreirad nach rechts dreht. Wenn Du dann Angst bekommst und die Bremse losläßt, gibt es einen Überschlag nach links über Vorder und Hinterrad - bei Hochgeschwindigkeit wahrscheinlich so schnell, daß du nach nicht einmal den Lenker loslassen kannst , bevor Du begreifen wirst, was los ist..

Genau das üben wir nicht.

Wir tasten uns von Mal zu Mal mehr in Geschwindigkeitsbereiche vor, in denen wir früher nie eine Vollbremsung versucht hätten. So wird Angst abgebaut. Übrig bleibt Respekt.

Angst Nummer Zwei: Das unfreiwillig steigende Beiboot. Deshalb erzwingen wir es mit Gewalt: Erhöhter Speed, links ausholen, Lenkung nach rechts anreißen, Körperschwerpunkt nach links - Hintern auf die Kante: Boot steigt.

Tja und jetzt: Boot oben lassen für mindestens einen Kilometer, wie bei der Stuntnummer , die dich im Fersehen schon angemacht hat, bei der mit dem Auto über eine einseitige Rampe gefahren und durch andauernde Lenkkorrekturen im V-förmigen Gleichgewicht gehalten wird.

Minutenlang auf zwei von drei Rädern nimmt den Schrecken und hinterläßt: Respekt

Über Mittag: sogenanntes „freies“ Fahren. Der Unterschied zur absoluten Freiheit besteht darin, daß der vorausfahrende Trainer Wolfgang die Geschwindigkeit vorgibt und zwar so, daß der Vorsichtigste der Gruppe noch mitkommt. Und das ist gut so. Denn während Wolfgang einarmig aus dem „Kesselchen“ rausbeschleunigt, umschauend wo die Gruppe bleibt, spürt dein Pa nach der dritten Runde schon alle Knochen, fragt sich wie machen das die alten Hasen: Respekt.

Die erste Nachmittagssektion heißt „Hatzenbach“; direkt nach dem Start und Zielbereich : Eine lange Links, scharfe Rechts mit anschließender 300m Geraden, alles steil bergab. Plötzlich Kurvengeschlängel rechts-links-rechts-links vollkommen unübersichtlich: Und ich sage Dir, auch nach dem fünften Versuch ist noch lange nicht garantiert, daß die Linie stimmt. Als ehemalige Solisten bremsen wir vor Rechtskurven fast immer zu spät, verpennen dadurch den Ablösepunkt, vor Linkskurven mücken wir zu früh, und müssen dann beim Gasgeben alle Kraft aufbringen , um im ungewollten Drift die Fuhre auf Kurs zu halten. Kein Vergleich mit dem weichen Stil unseres Co-Trainers Micha, der da mit knackigen Lastwechsel-Reaktionen durchzieht, als sei die Erfindung der Lenkung überflüssig geworden: Respekt !

Dritter Tag: „Ahremberg“-Kurve-Präludium mit anschließendem Höchstgeschwindigkeits-Crescendo: eine zuziehende Rechts bergab, 135°, und ausgerechnet eine Brücke obendrüber im Auslauf, so daß Du das Gefühl bekommst, genau auf den Pfeiler herauszukatapultieren. Wir Anfänger lassen da die Bremse los, wo die Profis erst hinlangen, neigen viel zu früh zum Anschmiegen an die Scheitelpunkt-Curbs, warten deshalb lange mit dem Aufziehen und passieren den Brückenpfeiler mit einem Seitenabstand, der einem Gegenverkehr noch Chancen lassen würde.

Runter die „Fuchsröhre“ , einer Bergabgeraden, die nur dann gerade ist, wenn Du willst. Reinknallen in die Senke: das Fuhrwerk mit gelenktem Seitenwagen macht sich unerlaubt selbständig- schneller Spurwechsel an den rechten Rand , unerwartet und ohne Zutun. Kaum Zeit zum brutalen Verzögern auf der kurzen Steigungs-Geraden vor der gemeinen Rechts-Links-Rechts-Kombination des „Adenauer-Forstes“. Die, so sagt man uns, hat schon gut und gerne Hunderte in der Diretissima gesehen, ohne Aussicht auf Erfolg allerdings, und schon gar nicht für Dreiräder.

Damit eins klar ist Sohnemann: Dein Pa ist kein Held des Nürburgrings: 160 von 200 Möglichen waren es in der Senke. Die Könner lassen nämlich das Gas stehen, weil sie es physisch und mental können!

Alle Achtung vor Denjenigen, die hier regelmäßig trainieren, es steigt: der Respekt.

So geht es dem Nürburgring-Eleven weiter:

- Im „Wehrseifen“ nach der siebten Runde immer noch nicht die richtige Linie zwischen zweimal Rechts gefunden haben.

Eine Lieblingskurve entdecken: fast 180° rechts bergauf am Ende des „Klostertals“.

- Rein in das überhöhte „Karussell“, schwarzweiße Ferseherinnerungen dabei an die Matadore Deiner Kindheit Jim, Jochen, Niki, Giacomo und Helmut, wie sie hier durchdrückten, und jetzt Du: einmal zu früh aus der Steilwand und fast wäre es passiert.

- Der ständige Adrenalinstoß vor dem „Brünnchen“, Deine Zitterstrecke: Runterbremsen bis sich das Gefühl subjektiver Sicherheit einstellt.
- Sich freuen auf den „Schwalbenschwanz“: Beim Rausbeschleunigen in der leichten Links danach hebst Du vorne ab: Hurra!
- Aufatmen im Eingang zu „Döttinger Höhe“: Gleich hast Du es geschafft- noch einmal alles rausholen aus diesem Katapult.

Zwischen zwölf und fünfzehn Minuten liegen die Zeiten der Gespann-Trainees, die der besten Solisten unter zehn: Respekt.

Jetzt nochmal eine Runde im monsunartig einsetzenden Regen. Aus der Perspektive von Anna, eingekeilt im Comache-Seitenwagen, kommt das gefühlsmäßig etwa so: Du sitzt in Deiner Badewanne, voll-leder-gedressed, das kalte Wasser steht schon zehn Zentimeter bis zum Lendengürtel, jemand hält Dir den Vollstrahl Deiner Brause auf das leichtgeöffnete Visier und jetzt beschleunigt diese Badewanne auch noch von Null auf Hundert in fünf Sekunden.

Es ist wahrscheinlich unausweichlich mein Sohn, dass genau das Dir später auch passiert: Du richtest Dich rational aus auf ein Hauptkriterium: Deiner Leistungsfähigkeit. Das war in unserem Fall das Mehr an objektiver Sicherheit: überprüfbarer Gewinn an Fahrfähig- und Fertigkeiten. Trotzdem beeindruckt Dich emotional und damit subjektiv das andere: Geschwindigkeit. Es wird verführerisch den Zugewinn an Sicherheit in Tempo umzusetzen.

Und das Wechselverhältnis ist ja auch unlösbar: Wenn Du keine Geschwindigkeit produzieren würdest, bräuchtest Du Dir auch keine Gedanken über Sicherheit zu machen.

Deshalb muß ein Fahrertraining im Gegensatz zu einem Rennttraining methodisch so aufgebaut sein, daß die Gefühle und Einstellungen der Fahrerinnen und Fahrer nicht nur am Rande thematisiert werden, sondern die Gespräche untereinander im Mittelpunkt stehen. Das war letztendlich das Ziel der **PRO SIDE-CAR**-Truppe: Die Differenz zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit ist die zukünftige Reserve, und die kann nicht groß genug sein. Es klappt nur, wenn du beweisbar besser wirst, aber eins bleibt: **Respekt**.