

Technik & Motor



Rennstreckentraining: Die Spiegel demontiert, Beleuchtung ab- und Nummern draufgeklebt. Jetzt fehlt es hier und da nur noch etwas an der fabrischen Lockerheit. An der und am Licht erkennt man den Instruktor.

Foto Racepix.de

VON 0 AUF 160



Gegen den Rest der Welt

Das Spiel ist im engeren Sinn kein Spiel. Es ist eher eine Prüfung für des Fahrers Aufmerksamkeit. Wenn wir „auf Achse“ sind, dann immer mit wachen Sinnen. Erst recht in einem Auto wie diesem: Vor sechs Jahren wurde es auf dem Genfer Automobil-Salon präsentiert, man kann durchaus sagen: gegen den Rest der Welt. Dieser war schon damals gut aufgestellt, prächtige Fahrzeuge der wirklich guten Marken, und die deutschen Modelle sind in dieser Klasse die besten. Der ausgewachsene Neuling hatte und hat es nicht leicht. Auf den fetten Weiden der Erbhöfe in der Oberklasse waren die sattesten Futterplätze längst verteilt – und jetzt kam er. Der VW Phaeton war vom ersten Tag an mehr Hohn und Spott ausgesetzt, als man ihm jetzt noch zumuten möchte und darf. Emporkömmling, großer Passat, Ladenhüter, Langweiler, Millionengrab: Alles richtig und falsch gleichzeitig. Immerhin hat VW von seinem Spitzentyp auf dem deutschen Markt im Jahr 2007 fast dreitausend Exemplare verkauft. Wenn wir, wie jüngst, mit dem Phaeton 3.0 V6 TDI unterwegs sind, spielen wir unser Spiel: Jetzt haben wir seit 31 Stunden Fahrtzeit keinen anderen Phaeton mehr gesehen. Im Straßenbild hat sich der große VW längst noch nicht durchgesetzt, aber das ist eher als Genussfaktor zu werten. Exklusivität ohne Extravaganz. Einen VW Phaeton fährt nicht jeder. Doch seine Seltenheit wird nicht als Sensation empfunden. Nach dem Phaeton dreht sich keiner um. Er ist ein Musterbeispiel für Unaufgeregtheit. Niemand empfindet ihn als Spektakel. Das kann man durchaus schätzen. Und mit dieser relativ jungen Dieselsonne fährt man jenseits der Masse: Der nach



Das ruhige Genießen: Im VW Phaeton wohnt der Geist des Reinen.

Norm ermittelte, kombinierte Verbrauch liegt nach unserer Erfahrung mit 9,4 Liter für 100 km zu hoch. Wir sind jetzt bei 8,0 Liter, und darin sind zügige (aber nicht rasende) Autobahnabschnitte ebenso enthalten wie kurze Strecken und Stadtverkehr. Der Tank nimmt 90 Liter auf – was für eine Reichweite. Ausstattung und Verarbeitung sind über Tadel erhaben, und die Limousine wirkt wegen ihrer ältlicheren Erscheinungsform derart unaufgeregt, dass man sie Hypertonikern empfehlen möchte. Auch der Preis vermag nicht zu stören: 64.500 Euro sind kein Pappenstiel, aber ein 730d von BMW ist 2000 Euro teurer, und es mangelt ihm am Allradantrieb des Phaeton. Aus dem Stand bewegt er sich unter Vollgas in elf bis zwölf Sekunden auf 160 km/h, die Zwischengangautomatik wirkt dabei etwas empört, die Höchstgeschwindigkeit wird mit knapp 240 km/h ermittelt. Wenn VW den Mut hat, dieses Auto zu lieben und zu pflegen, wird daraus neben Audi, BMW und Mercedes die vierte Kraft. Und jetzt kommt doch noch einer um die Ecke. Der erste nach 33 Stunden.

Wolfgang Peters fuhr den VW Phaeton 3.0 V6 TDI. Nicht immer mit Vollgas.

Ich hab' dein Knie geseh'n

Warum zieht es Motorradfahrer wie dich und mich auf die Rennstrecke von Almería? Sie wollen ausprobieren: ihr Können und die neue Honda Fireblade.

VON WALTER WILLE

Es fühlt sich gut an und macht chrrr. Das Chrrr ist das, worum es geht. Nicht ausschließlich, aber doch ganz wesentlich. Ohne dieses Geräusch fehlt etwas, wer es niemals hört, den beschleicht vielleicht das Gefühl der Unvollkommenheit wie den Pfadfinder ohne Halstuch, den Seemann ohne Äquatortaufe, den Olympiavoriten ohne Medaille. Der Sportfahrer trägt seine Auszeichnung am Knie, in Gestalt des Plastiknubbels, der in tiefer Schräglage bei ausgeklapptem Bein über den Asphalt schrabbelt. Dabei bekommt der Knieschleifer Kratzspuren, Nachweis eines gewissen Muts und Könnens.

Natürlich schauen sich die 140 Motorradfahrer aus ganz Deutschland, die sich im milden andalusischen Vorfrühling an der Rennstrecke von Almería versammeln, gegenseitig aufs Knie. Aber es gibt noch andere Indizien für Fahrkünste. Eine gut eingetragene Lederkombi mit Schürfspuren weist auf intensive Rennstreckenerfahrung hin, ein Einteiler mit Racing-Höcker und Namen wie „Franky“ oder „Hubbel“ hintendrauf auf Selbstbewusstsein. Wer mit Textilklamotten oder Klapphelm anrückt, verrät Gleichgültigkeit oder Ahnungslosigkeit. Rennstrecken-Neulingen ist anzusehen, dass sie das alles sehr beeindruckt und sie sich fragen, ob sie hier, beim „Fireblade Event 2008“, wohl mithalten können.

Manche Männer lassen sich alle zwei Jahre an der Prostata untersuchen, andere kaufen sich alle zwei Jahre eine neue Fireblade. Wie der schwäbische Rainer, der sich selten Urlaub gönnt, dafür aber im Internet ein Fireblade-Forum betreibt. Es treffen Leute, die fünf Sportmaschinen zu Hause stehen haben, auf solche, die mit ih-



Beratungsstelle: Wie kommt man da am besten rum? Foto Wille

rem schmalbrüstigen, versicherungsgünstigen Allrounder keine 1000 Kilometer im Jahr zusammenbekommen. Das Durchschnittsalter dürfte bei Mitte vierzig liegen, die große Gruppe ist bis auf wenige weibliche Einsprengsel sehr maskulin. Drahtige, junge Kerle Seite an Seite mit agilen Rentnern sowie einigen der schnellsten Bäume Deutschlands. Georg, siegreicher

Manche Fahrer erdrücken das Leistungsgewicht der Maschine. 178 PS reichen aber für alle.

Rt-Cup-Fahrer mit seiner vom Stützen löchrigen Kombi, ist da. Rainer aus Mainz, Hobbyracer mit nagelneuer Gesamtkörperausstattung in Känguruleder und vier Schrauben im Unterarm, war voriges Jahr einmal Erster – im Krankenhaus. Harald, der fröhliche Franke, tritt nach neun Jahren Motorradpause mit geborgtem Helm und antiker Kluft an, in der er auf der

Suche nach einem Kaugummi 1,20 Mark entdeckt. Sieben Groschen und einen Fünfziger.

Die Währung hat sich geändert, der Preis fürs Dabeisein bei diesen Tagen der lockeren Gashand ist höher, aber fair. Subventioniert von Honda, dem Hersteller, der im tiefen Süden Spaniens Kundenbindung der aufwendigen Art betreibt. 1299 Euro kosten zwei Tage Rennstreckenfahren, einschließlich Flug, Unterkunft, Vollverpflegung, Motorradbenutzung, Benzin, Reifen, Vollkasko. Die meisten haben knapp 300 Euro draufgelegt für zwei zusätzliche Tage des gemeinschaftlich-schneidigen Landstraßenfahrens. Damit ist alles abgegolten, bis auf die 1000 Euro Selbstbeteiligung, die bei einem Abflug fällig werden. So was passiert, wie das Vorjahr gezeigt hat. Honda-Sprecher Aaron Lang rechnet mit ungefähr fünf Stürzen am Tag. Nicht schlecht geschätzt, wie sich erweisen wird.

131 kW (178 PS) bei nur 199 Kilo mit vollem Tank sind viel Holz, nicht nur für den Wiedereinstieg nach neun Jahren ohne Motorradberührung. Die neue Fireblade (Fahrbericht in der F.A.Z. vom 19. Februar) ist Renntechnik mit Straßenzulassung: 0 bis 100 in gut 3 Sekunden, im zweiten Gang (von sechs) bis knapp 200 km/h und die theoretische Möglichkeit, in einer Minute fünf Kilometer zurückzulegen. Die ungeheure Dynamik eines solchen Brennapparats lässt sich am besten auf einer abgesperrten Piste kennenlernen: kein Gegenverkehr, keine Bäume am Fahrbandrand, weite Sturzzone, Streckenposten und Sanitäter in Bereitschaft. 50 fabrikfrische Exemplare des 1000-Kubik-Supersportlers hat Hondas in Offenbach beheimatete Nordeuropavertretung herbeigeschafft plus zehn 600er. Neuen Mechaniker, drei Bridgestone-Reifenleute sowie Fotografen und Kameraleute stehen zu Diensten. Nicht zu vergessen die 15 Instrukturen: Das sind die Skilehrer auf zwei Rädern, sie fahren nicht nur schön, sondern auch schneller und sicherer als die allermeisten Gäste.

Die Anschaffung der vielen Maschinen, die später als Gebrauchtware in den Handel kommen, fließt nicht einmal in die Preiskalkulation ein. Das Motor-

Nein, keine Zusammenkunft der Durchgeknallten. Die meisten wissen, worauf es ankommt. Den anderen erklärt es der Instruktor.

radgeschäft braucht Impulse, Honda zählt zu den Einfallsreichen, wenn es um Kundengewinnung geht. Die Intensiv-Probefahrten von Almería dienen als Verkaufsförderung, als Instrument zur Bildung einer „Honda-Familie“, deren neue Mitglieder anschließend ihren Biker-Stammtischen berichten sollen. Einige Händler sind gemeinsam mit treuen Kunden ange-reist. Etwa 20 Prozent der Anwesenden sind Wiederholer, die fahrerischen Fertigkeiten sind extrem breit gestreut, ein Viertel der Teilnehmer war noch nie zuvor auf einer Rennstrecke.

Deswegen gibt es eine Gruppeneinteilung: Die Blauen sind die Flottes-ten, für sie ist das Knieschleifen so normal wie das Gehen mittels Benutzung der Füße. Es folgen die Gelben und die Grünen. Die Roten bilden die Krabbelgruppe der Neulinge und der Langsamern. Sie alle rotten immer im Wechsel mit ihren Instrukturen für 20 Minuten auf den anspruchsvollen Vier-Kilometer-Kurs. Das System der Einteilung hat eine Schwachstelle: Es basiert auf Selbsteinschätzung. Demütig gesteht T., er habe vermutet, einer der Besten zu sein, bis einer auf dem Hinterrad an ihm vorbeigezogen sei. Es macht auch nicht unbedingt der die eleganteste Figur, der zu Hause eine Ducati für 22.000 Euro in der Garage stehen hat. Die meisten fahren verantwortungsbewusst, der eine oder andere scheint ein wenig gaskrank, manche sind schnell, aber es

sieht unmöglich aus. Hier und da wird krampfhaft versucht, mangelnde Kurvengeschwindigkeit durch hektische Beschleunigung auf den Geraden auszugleichen, bis endgültig der Anschluss an die Gruppe verlorengeht. Dadurch ergibt sich ein anhaltendes Sortieren mit Auf- und Abstieg, bis alles einigermaßen passt. So werden vermeintliche Gelbe schließlich zu den Roten durchgereicht, wo sie auf rasanten Landstraßenfahrer treffen, die sie nach kurzer Eingewöhnung mit schleifendem Knie abhängen. So muss man erstmal verdauen. Die Zaghaften landen beim Einzelinstruktor.

Eine Schande ist das nicht und allemal besser, als überfordert oder übermotiviert 13.760 Euro zu vernichten. Das passiert auf der Landstraße einmal. Am ersten Rennstreckentag werden sieben Hondas verklumpt, am zweiten vier, einige davon irreparabel. Schlimmeres als Knochenbrüche ist bei denen, die im Kiesbett absteigen, zum Glück nicht zu beklagen, was dazu beiträgt, dass die Veranstaltung des handfesten Gasgebens, unkomplizierten Duzens und kumpeligen Wir-Gefühls als Erfolg in die Honda-Geschichte eingehen kann: Kaufabsichten werden registriert, die meisten haben mit Hilfe von Profis wie Martin Bauer ihre persönliche Ideallinie gefunden. Zwar wird ein Teil der Knieschleifer noch jungfräulich daheim ankommen, aber vielleicht ist das den Besitzern egal. Und wenn nicht? Man kann so was auch gebraucht erwerben.



Doctor Flotte: In jedem steckt ein Valentino Rossi. Mal mehr, mal weniger. Foto Wille



NEUE LINIEN

Der XC 60 markiert das Ende der Bescheidenheit bei Volvo, Seite V 10

NEUE TRÄUME

Gerard Dykstra entwirft klassisch anmutende Yachten mit Stil, Seite V 11

NEUE FORMEN

Bettina Sieg gestaltet feine Taschen für die Damenwelt, Seite V 14

