

## Fireblade und Metzeler K3 – eine perfekte Verbindung

### Nordschleifen-Training mit Motorrad Action Team und Metzeler



Die Nordschleife, ein Ort voller Geschichte(n) und Mythen. Hier wurden Helden geboren, Träume begraben und tragische Momente durchlebt. Sie ist wohl eine der bekanntesten Rennstrecken und bietet jedem Benzinjunker die Chance, in die Welt von Rundenzeiten und Ideallinie einzutauchen.

Auf knapp 21 Km mit mehr als 70 Kurvenkombinationen und Höhenunterschiede von mehreren hundert Metern, ist die längste Einbahnstraße in Deutschland – auch „Grüne Hölle“ genannt – zu einer Pilgerstätte für Adrenalinsüchtige geworden, an der man mindestens einmal in seinem Motorradleben gewesen sein muss.

Anfang September hatte ich zwei Tage lang die Gelegenheit den Mythos Nordschleife im Rahmen einer MOTORRAD Action-Team Veranstaltung auf den Grund zu gehen. Nebenbei bekam ich die Chance, dies alles auf einem Metzeler Racetec Interact K3 zu erleben.

Der erste Tag begann mit eifeluntypischem Wetter, nämlich mit viel Sonnenschein, angenehme Temperaturen und einer absolut ruhigen Wetterlage - kommt so glaub sehr selten hier vor. Vom Hotel, direkt an der Grandprix Strecke, ging es für mich früh raus zur Nordschleifeneinfahrt an der bereits MOTORRAD seinen Action-Team Stand errichtet und die Einfahrt mit Flaggen bestückt hatte. Nebenan richtete X-Lite, Kawasaki und Öhlins ihre Informationsstände ein. Als Highlight bot Metzeler einen komplette Reifenservice an bei dem man zu Sonderpreisen die passende Bereifung sich gleich vor Ort montieren lassen konnte, was auch als erstes auf meinem Plan stand. Zwischen all den Ständen sprang Marco von Racepixx bereits umher um erste Bilder in den Kasten zu bekommen.



Leider war die Werkstatt noch nicht komplett betriebsbereit um mir schnell einen Metzeler Racetec Interact K3 Satz in der 55ziger Ausführung aufziehen zu können. So nahm ich also Michelinbereift mit knapp 120 Motorradfahrer und Fahrerinnen, gruppenweise Aufstellung auf dem Parkplatz und hörte aufmerksam den Ausführungen der Rennleitung zu.

Bevor es nun aber raus ging, stand das Thema 'entspannte Fahrhaltung' auf dem Programm. Durch einige recht einfache Übungen wurde uns eindrucksvoll demonstriert wie man locker und entspannt auf seiner Maschine sitzen kann. Was insbesondere bei solch einer langen und fordernden Strecke von absoluter Wichtigkeit ist, will man schnell und sicher fahren.

Also dann, raus in die Grüne Hölle zum Sektionstraining. Gemütlich cruisten wir, wie an der Perlenkette gezogen über die Nordschleife. Laufend standen mitten im Weg irgendwelche Pylonen – wie ich gleich feststellen musste, waren dies die Abtrennungen der einzelnen Sektionen für's Training am Vormittag. Kurz nach dem Adenauer Forst setzt unser Instruktor den Blinker und hielt mitten auf der Strecke an – was, wie, hä?! Wurde mir nicht immer eingetrichtert NIE auf offener Strecke zu halten! Aber es wurde noch schlimmer. Nach kurzer Beratung drehten wir doch glatt auf der Strecke um und fuhren vom Metzgesfeld zurück zum Forst – uuuwaa, was für ein Gefühl, gruselig. Nun wusste ich aber auch warum es Sektionstraining hieß und überall Pylonen standen.



Naja gut! Wir machten einige Fahrsicherheitsübungen, Bremsversuche und sprachen über typische Fehler beim Motorrad fahren. Nun tat es mir auch nimmer weh, dass der K3 meine Fireblade noch nicht über die Strecke trugen. Hierfür waren solche PURE butterweiche „Tourenregenreifen“ genau richtig.

Nach einigen Analysen der Linienwahl auf bestimmten Teilstücken nahmen wir gemächlich die Schleife in Angriff. Runde um Runde spulten wir ab und versuchten den Verlauf uns irgendwie zu merken. Die Runden waren – nennen wir es mal – nett. So konnte ich mir einen sehr guten Eindruck vom Kurs machen. Da ich als letzter fuhr hatte ich auch die Gelegenheit die möglichen Linien zu probieren. Wobei man ehrlicherweise sagen muss, dass dies doch eher an Jugend forscht erinnerte.



Worüber ich jedoch erschrocken war, waren meine halb abgefahrenen Michelin Power PURE Reifen in der 55ziger-Version. „Was fand ich an diesen Reifen eigentlich nach dem ersten aufziehen 2010 gut? Die passen doch gar nicht zur Fireblade?!“ Ich kam jedenfalls nicht wirklich gut mit Ihnen zu recht und bei einer etwas schnelleren Gangart – wobei diese noch weit von einem bekannten Renntraining-Modus entfernt war – fingen die Dinger zu schmieren an bzw. wurden schwammig und unberechenbar. Auf dieser Strecke schnelle und sichere Runden zu drehen praktisch unmöglich.

**Fireblade und Metzeler K3 – eine perfekte Verbindung**

[www.CBR1000RR.de](http://www.CBR1000RR.de) .. [www.CBR600RR.eu](http://www.CBR600RR.eu) .. [www.VFR1200F.eu](http://www.VFR1200F.eu)



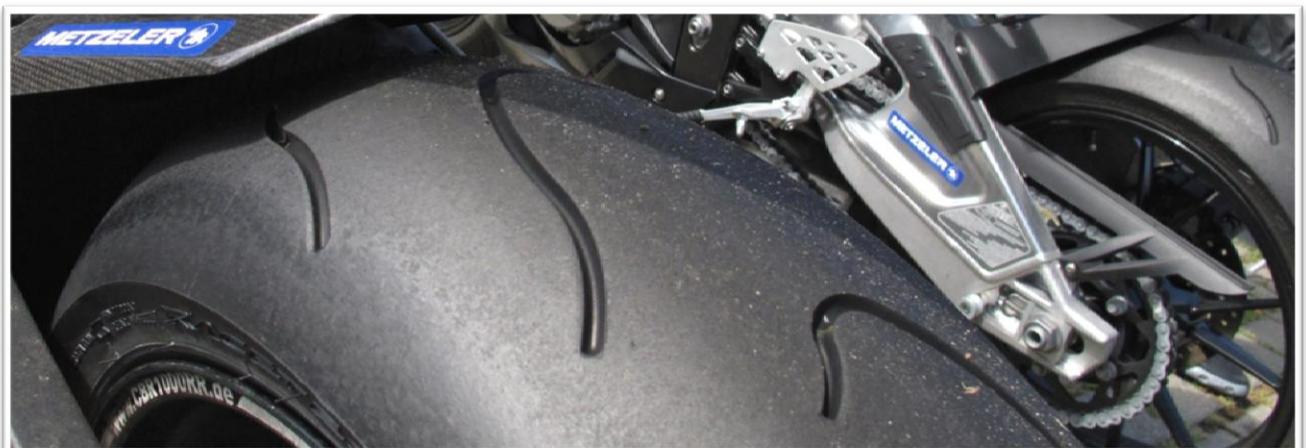
Nun war Mittag und ich durfte mir endlich den K3 in den Größen 120/70 ZR17 und 190/55 ZR17 montieren lassen. Frisch bereift und gut gestärkt ging es mit unserer Bummeltruppe wieder raus auf die Strecke. Aber was war los? Unser Instruktor zog ja richtig am Kabel! „Na ganz toll – und ich hab pressfrische Reifen drauf!“ Also ging ich mit gehörigem Respekt an die

ersten Kurven-kombinationen ran – liegen einem doch die Sprüche im Ohr von wegen man müsse die ersten 50Km behutsam an den Reifen ran gehen oder ähnliches.

Der K3 kennt diese Sätze aber glaube nicht. Unbeeindruckt vom Kaltstart griff er gleich beherzt in den Asphalt. Zu keiner Zeit hatte ich das Gefühl er würde nicht mit dem Vortrieb klar kommen oder angekündigt rutschen – wie gesagt, er war nagelneu!

So zogen wir nun Runde um Runde über die Nordschleife. Egal in welcher Situation, ob auf den Betonplatten im Karussell oder den Straßenmalereien im Pflanzgarten, der K3 zog wie auf Schienen seine Bahnen. Ich fühlte mich pudelwohl und wollte unbedingt mehr aus dem Gummi bzw. Bike rausholen. Nach 6 Runden war der Turn beendet und es ging raus auf den Parkplatz. Es war auch Zeit, denn meine Reserveleuchte ging in der letzten Runde an. Also gleich weiter zur ca. 3 Km entfernten Tankstelle. Aber Vorsicht, wir sind jetzt wieder im öffentlichen Straßenverkehr – daran muss man sich glaub immer erinnern.

Zurück an der Strecke war's wieder Zeit meinen Wasserhaushalt in Ordnung zu bringen, denn wir hatten einen richtig schönen warmen Spätsommertag und da kommt man doch recht schnell ins transpirieren. Bis 17 Uhr drehten wir nun nochmals gut 7 Runden, in denen ich weiter versuchte ein Gefühl für den Kurs zu bekommen. Wobei die Treffsicherheit in der Nordkehre sowie den Bereich um Eschbach nicht wirklich hoch waren, was sich jedoch am zweiten Tag deutlich ändern sollte!



Fireblade und Metzeler K3 – eine perfekte Verbindung

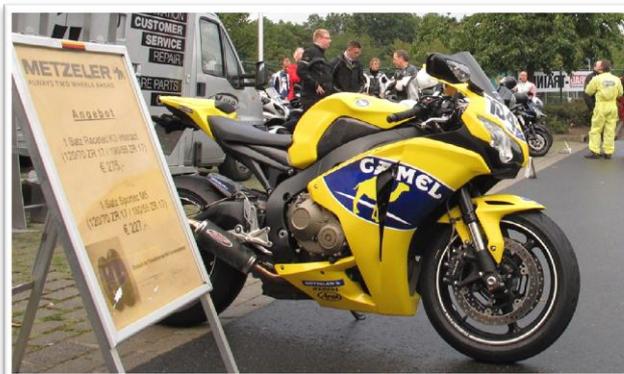
[www.CBR1000RR.de](http://www.CBR1000RR.de) .. [www.CBR600RR.eu](http://www.CBR600RR.eu) .. [www.VFR1200F.eu](http://www.VFR1200F.eu)



Ausfahrt Döttinger Höhe hinaus zum Parkplatz brach nun aber der Wahnsinn los. Gefühlte 200 PS-Protze standen in der Einfahrt zum freien Fahren am Abend. Die Luft war 100Oktan-geschwängert und der Parkplatzwert überstieg glaub den Umsatz eines Mittelstandsunternehmens – brutal. Meine Fireblade also schnell hinten abstellen und auf nach vorne um

das Treiben zu verfolgen. Kann da das fahren überhaupt Spaß machen? Sicher nicht! Und mit nem Motorrad würde ich mich schon gar nicht zwischen den Edeldosen bewegen.

Der Zweite Tag begrüßte mich mit tief hängenden Wolken und recht kalten Temperaturen – Eifelwetter eben! Zu allem Überflus setzte sich pünktlich zum Rollout eine Regenwolke direkt über die Strecke und befeuchtete diese fortlaufend. Meine Truppe vom Vorgang stand bereit zum nächsten Sektionstraining in voller Regenmontur. Christoph, der auf einer S1000RR den K3 testete und ich entschlossen uns kurzerhand auf den Vormittag zu verzichten und plauderten lieber bei warmem Kaffee und Brötchen unterm Zeltvordach.



Kurz nach 11 Uhr war das Sektionstraining beendet und die knapp 120 Teilnehmer kamen klitsche nass zurück. Just in dem Moment hörte es auch zu regnen auf und einige Wolkenlücken ließen der Sonne die Gelegenheit zur Streckentrocknung. Nach ner kurzen Absprachen mit den Instruktoeren wechselten wir in die – wie es hieß – schnellste Gruppe.

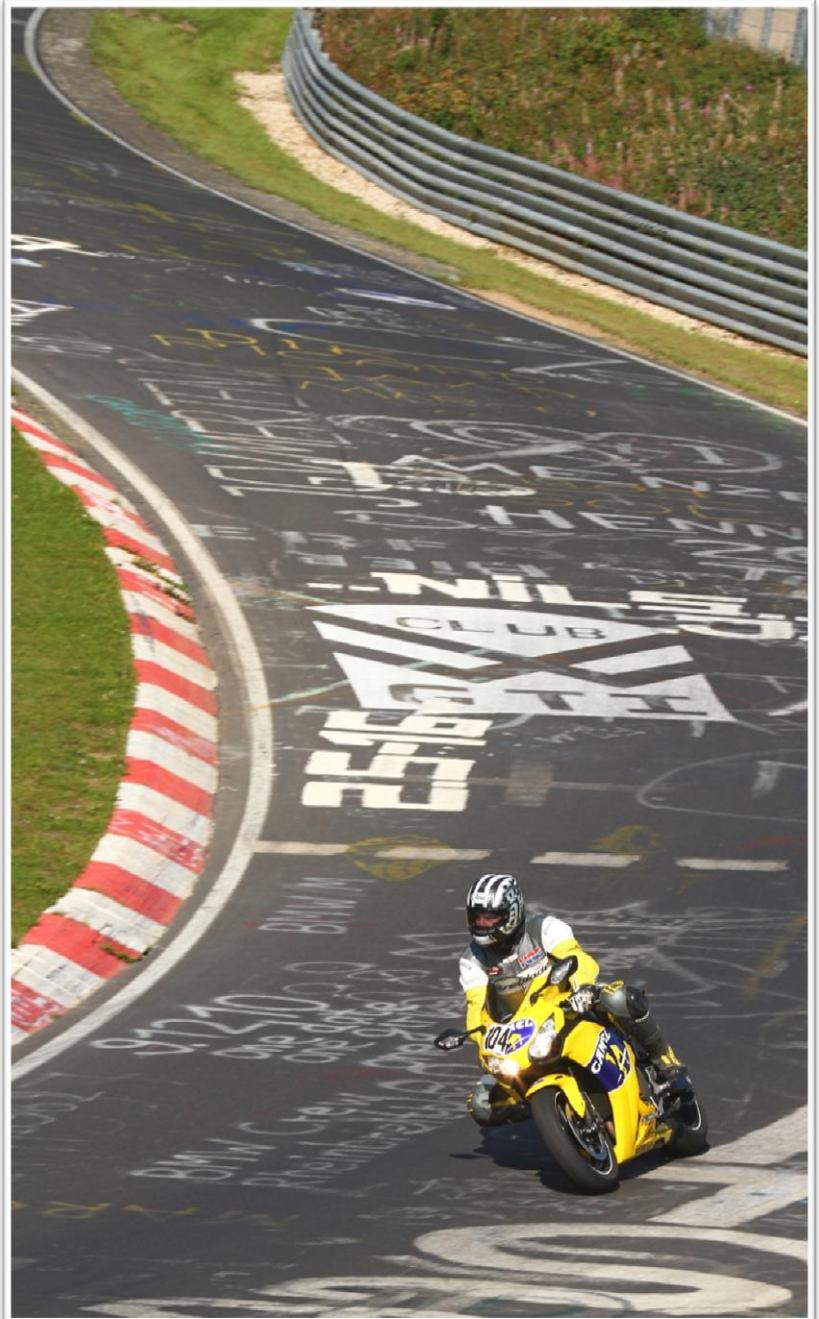
Nun hatte ich aber doch gehörigen Respekt. Warnte mich doch praktisch jeder Zweite „Wie, mit dem K3 willst jetzt fahren? Bei dem kalten Wetter und der nassen Strecke? Da liegst spätestens am Flugplatz auf der Schnauze!“ Nur Helmut Dähne meinte, dass man auch im Regen mit dem K3 zügig – was auch immer das bei ihm heißt – hier fahren könne.

Also los. Trotz feuchter, an manchen Stellen nasser Strecke ging es gleich richtig zur Sache. Der deutsch-italienisch-japanische Express nahm an Fahrt auf. Wir zogen eine schnelle Runde nach der anderen hinter unserem Instruktor her. Dabei dachte ich gar nicht mehr an das Thema K3 vs. Nässe und kalte Strecke. Ich wurde auch nicht daran erinnert durch Rutschern oder

anderen Kapriolen die einem die Linienwahl versauen können. Der K3 haftete perfekt und katapultierte meine inzwischen knapp 3,5 Jahre alte UrSC59 eins um andere mal nach vorne. Gut 6 Runden später war ich über glücklich, hatte ich doch eben schneller Runden im Nassen gedreht als gestern bei strahlendem Sonnenschein.

Jetzt war wieder Mittagspause angesagt in der ua. 10 Teilnehmer die Chance hatten sich von Bernd Schneider eine Runde mit nem AMG C63 um den Ring zu katapultieren.

Inzwischen war es deutlich wärmer geworden und die Strecke bis auf einen kleinen Teil der Mühle bereits gut abgetrocknet und warm. Somit startete unser Express auf ein Neues. Fand ich, dass wir beim letzten Turn vor der Mittagspause schon recht gut unterwegs waren, wurde mir jetzt klar was auf der Strecke mit einem klasse Instruktor und einer harmonischen Gruppe alles möglich ist. Ich setzte mich gleich hinter unserer Vorfahrer und lies mich von ihm in einen waren Rundenwahnsinn ziehen.



Hatte ich am Vortag noch gehörigen Respekt vor den doch recht kleinen Auslaufzonen – ach was sag ich „Auslaufzonen“? Die hat man nur, wenn man seitlich einschlägt und gleich wieder in einem weichen Winkel zurückprallt. Ansonsten wird in 2 bis 3 Metern die komplette Energie vernichtet.

War mir aber dank des K3 irgendwie egal geworden. Es zählte nur noch dran zu bleiben, die Linie zu treffen und vielleicht sogar etwas schneller aus den Ecken zu kommen. Egal ob es über bemalte Passagen ging, oder der Randstein zum Beschleunigen genutzt wurde oder man über Betonplatten räuberte. Der Metzeler gab einem das Gefühl von Sicherheit und Reserven. Zu keiner Zeit hatte ich das Gefühl oder einen Moment der Schwäche am Reifen.



In der letzten Runde zogen unser Instruktor und ich unsere Linie durch und entfernten uns immer weiter vom Rest. Nach diesem Turn hatte ich für mich eine neue Stufe in meinem Motorradfahrerleben bestiegen. Derartige 120 Km hatte ich noch nie so bestritten. Ab diesem Zeitpunkt konnte ich auch die ganzen Nordschleifenfans verstehen. Denn ab da war ich selber zu einem geworden.

Es ging aber noch doller. In der Pause kamen 2 BMW S1000RR Jungs auf mich zu – die alleine auf der Strecke unterwegs sein durften – und boten mir an mal ein paar Runden mit Ihnen zu drehen. Zuerst zögerte ich, waren diese Kollegen doch am ersten Tag schon wahnsinnig flott unterwegs. Aber gut, Wasserhaushalt noch schnell mit nem Liter Mineralwasser auffüllen und los geht's.

Nun erlebte ich meine bis dato schnellsten und aufregendsten Runden. War unser Frontman doch ein NS-Kenner und wusste mit der BMW umzugehen. Der 1000RR-Zug nahm die Hölle in Angriff und Jagte in gefühlten 8 Minuten um den Kurs. Für mich zählte nur dranbleiben – und das tat ich auch! Nur Auf Startziel konnte die S1000RR ihre Mehrpower ausspielen und einige Meter davonziehen.

Eines wurde aber auch deutlich. Um lange richtig schnell unterwegs zu sein, muss man ausgeschlafen und gut trainiert ins Rennen gehen. Ich war nämlich nach diesem Ritt erstmals platt und völlig durchgeschwitzt. Aber auch happy ohne Ende dies eben erleben zu dürfen.

Das Training war nun auch schon rum. Zwei Tage Nordschleife mit MOTORRAD und Metzeler sind Geschichte. Ich hatte ein perfekt geplantes und durchorganisiertes Event erlebt. Auch wenn es am ersten Tag noch etwas zäh lief, so entschädigte der Zweite trotz Regen am Vormittag um ein Vielfaches.

Großen Anteil am Spaß hatte aber auch der Metzeler K3. Er bot mir auf den unterschiedlichsten Asphaltbelägen jederzeit enormen Grip und kam mit den rutschigen Straßenmalereien super zurecht. Vor allem beim harten Bremsen ohne ABS und rausbeschleunigen in Schräglage, riss der Grip zu keiner Zeit ab. Harte Schläge durch Bodenwellen sowie die Kompressionen auf der Nordschleife, beeindruckten den Reifen ebenso wenig wie die kalte Witterung am Vormittag. Das Kurvenverhalten sowie die Stabilität in selbigen war einzigartig und wurde durch perfekte Rückmeldung unterstützt. Und das



Märchen man können mit diesem Reifen nicht im Regen fahren kann ich hiermit auch zu den Akten legen. Sicher sind keine Extremschräglagen möglich – geht das Profil ja auch nicht bis zum Rand und steckt in der Mischung deutlich weniger Silica als zB. in einem Michelin - aber auf einer Landstraßenfahrt reicht das allemal aus um auch im Nassen vor den Kumpels am Treffpunkt zu sein. Für mich DER Reifen für die Fireblade.



Event: MOTORRAD Action Team Perfektionstraining  
auf der Nordschleife

Zeitraum: 01. und 02.09.2011

Ort: Nordschleife (Nürburg)

Text: Rainer Friedmann

Bilder: Rainer Friedmann & Racepixx

Kontakt: Rainer@CBR1000RR.de

Mit freundlicher Unterstützung von:

