

## **Private Coaching mit fast-travel.ch**

– oder wie man das Motorradfahren nochmals von Grund auf neu lernt!!

Vor drei Jahren war ich das erst Mal auf der Rennstrecke mit Slicks unterwegs - der „Rennvirus“ hat mich sogleich gepackt.

Ein halbes Jahr später bestritt ich mein erstes Rennen als Hobbyrennfahrer – und bin während des Rennens voll gegen die „Wand“ gefahren. Alles war verkrampft, verbissen und gekennzeichnet mit dem Kampf zwischen „Reiter“ und Ross“. Die Folge dieses Kampfes war, dass ich nach  $\frac{3}{4}$  des Rennens ausser Puste war und in den letzten drei Runden von meinem „Ross“ fast zweimal abgeworfen wurde. Als Resultat figurierte ich in der Rangliste im Niemandsland.

Das war's – so kann es nicht weitergehen – entweder höre ich sofort auf und bleibe ein „Strassenfahrer“ oder ich muss was tun, um vorwärts zu kommen, und die Freude an der Rennstreckenfahrerei wiederzugewinnen.

### **Ein Kollege von mir hatte die Lösung – Private Coaching bei Peter Spörri von fast-travel.ch**

Mit viel Vorfreude und viel Enthusiasmus reiste ich im Sommer 2009 nach Brünn für ein viertages - Coaching

#### **Tag 1:**

Der begann sehr früh mit einer Streckenbesichtigung zu Fuss. Es war die Stunde der Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung für Blickpunkte und Blickführung. Danach führte uns Pedro in die Methodik eines Renntrainings ein.

#### **„Plan your Ride – Ride your Plan“**

Nach der Theorie, die Praxis. Auf der Piste musste mich Pedro ständig „bremsen“. „Wer schnell sein will, muss „langsam“ üben und konsequent an Blickpunkte / Blickführung arbeiten“ – waren seine Worte. So ein Quatsch, dachte ich – nun fahre ich doch über 25 Jahre Motorrad – ich weiss doch wo ich hinschauen muss – ich sollte noch eines besseren Belehrt werden.

#### **Tag 2:**

Start wieder mit einer Streckenbegehung. Wieder mit der Besprechung/Festlegung der Blickpunkte – wie langweilig – ich bin doch hier, um schnell Moped fahren zu lernen. Auch diesen Tag war ich wieder zu schnell unterwegs und hatte darum zuwenig freie „Rechenkapazität im Hirn“, um am eigentlichen Thema zu arbeiten. Schlimmer noch war die zunehmende Verkrampfung der Muskulatur, die zu einer gnadenlosen Verschlechterung der Leistungen führte. Am Abend habe ich dann mein Motorrad mit einem Vorderradeinklapper ins Kiesbett geführt - so langsam dämmerte es mir:

#### **„Fahre nur so schnell, so dass Du absolut locker auf dem Motorrad sitzt“ „Guckst Du Scheisse – fährst du Scheisse!“**

#### **Tag 3:**

Erneute morgendliche Streckenbegehung – diesmal meinerseits mit viel Aufmerksamkeit durchgeführt. Penible Notierung der Blickpunkte auf dem Streckenplan und nochmaliger Aufarbeitung der Theorie der Blickführung. Anschliessend haben wir den ganzen Tag nur an diesem Thema gearbeitet. Es war üben, üben und nochmals üben angesagt. Zusätzlich legte Pedro das Schwergewicht auf die Lockerheit und entlarvte jede Verkrampfung oder andere Fehler gnadenlos mit der Videokamera. Mit „sanfter“ Gashand stellten sich plötzlich Verbesserungen ein.

#### **Tag 4 - Renntag mit Zeitnahme:**

Mein Kollege welcher schon ein Coaching absolviert hatte, wollte unbedingt an der Sitzposition arbeiten, um den „Knick aus der Fichte“ zu kriegen. Für mich war das der Tropfen, welcher das Fass zum Überlaufen brachte – die Blickpunkte/Blickführung noch nicht gefestigt, geschweige den automatisiert. Die zusätzliche Aufgabe (Sitzposition) – führten zum kompletten „memory overflow“. Es passte aber auch gar nichts mehr zusammen mit dem Resultat, dass ich keinen deut schneller war als vor einem Jahr. Enttäuschung machte sich bei mir breit

## **Mugello Oktober 2009 – 2 Monate später**

### **Tag 1:**

Strömender Regen – das erste Mal mit Regenreifen unterwegs – Welch eine Erfahrung

1. Rie Regenreifen kleben wie der Teufel am nassen Asphalt
2. Dank Regen praktisch kein Verkehr und freies Fahren. Ideal um die Strecke kennenzulernen und an den Blickpunkten/Blickführung zu feilen

### **Tag 2:**

Trocken – Trainingstag zur Verbesserung der Blickführung. Dank Zurückhaltung am Gas gab's ganz passable Rundenzeiten.

**Tag 3:** Renntag – das Qualifying am Vormittag brachte mich auf Startplatz xy. Im Rennen wollte ich zuviel und fuhr wieder viel zu verbissen und verkrampft. Nach einem Verschalter in den Leerlauf – Verlust von 6 Positionen - besann ich mich auf die Regel Nr 1. „Immer locker bleiben“ und konnte gegen Rennende noch drei Plätze gutmachen.

**Anfang 2010** absolvierte ich erneut zwei Coaching's bei fast-travel in Portimao und Jerez jeweils 3 Tage. „Stur“ trimmte mich Pedro auf Lockerheit, Blickpunkte, Blickführung und präzises Fahren. All die Mühsal zahlte sich an Ostern in Barcelona aus.

**Platz 1 im Qualifying – ungefährdeter Start-Ziel Sieg mit über 2 Sekunden Vorsprung – ich hatte mein erstes Rennen gewonnen!!!!!!**

## **Brünn Juli 2010 – ein Jahr nach dem ersten Coaching**

Endlich war ich soweit, dass beim vierten Coaching mit der Arbeit an der Sitzposition begonnen werden konnte – der Knick in der Fichte musste raus. Drei Tage intensives üben führten zu Platz 1 auf der Zeitenliste und einer Verbesserungen der Rundenzeiten von fast 10 Sekunden.

## **Fazit**

Ich habe unter professioneller Anleitung das Motorradfahren nochmals neu gelernt und das alles praktisch Unfallfrei – mit Ausnahme eines Ausrutschers im 1. Coaching – aber ohne jegliche körperliche Verletzung. Ich bin viel sicherer und schneller geworden. Das nächste Coaching für Bremsen und Überholen ist bereits gebucht.