

Individuelles Coaching oder der Weg zum schnelleren und sichereren Fahren



Text: Matthias Fischer

Fotos: Fast-Travel

Wer kennt das Thema nicht auch: Nach einem Sturz ist man völlig gehemmt und sitzt nur noch verkrampft auf der Maschine. Der nächste Sturz ist so praktisch schon vorprogrammiert. Oder man hat das Gefühl, einfach nicht mehr schneller zu werden und sich nicht mehr weiter entwickeln zu können, obwohl permanent an der Linie „gefeilt“ wird oder gar ein Bike mit mehr Leistung angeschafft wurde. Abhilfe verspricht hier meist ein „Privat“-Coaching mit Profis. Wir sprachen mit dem Schweizer Peter Spörri, Inhaber von fast-travel.ch, und stellen sein Konzept zum Thema schneller und sicherer werden vor.

Circuit: Peter, seit wann veranstaltest Du in dieser Form Coachings und wann hat Du erkannt, dass genau dies „Dein Ding“ ist?

Peter Spörri: Ich biete private Coachings bereits seit 2008 an. Aktiv Motorrad auf der Rennstrecke fahre ich seit 1990. Es begann in Kyalami / Süd Afrika. Ich habe vier Jahre dort gelebt und gearbeitet. Von meinem ersten Trackday ist ein Foto auf meiner Homepage. Mit Gore-Tex Bekleidung und besseren Halbschuhen... grausam! Als ich zurück in die Schweiz kam, habe ich zuerst unregelmäßig, dann aber immer öfters Rennstreckentrainings besucht. Dabei habe ich meistens für Kollegen und Freunde alles organisiert, bis ich gesehen habe, dass da ein Bedarf an „Sorglospaketen“ besteht. Ich habe also begonnen, jeweils ca. 10 Plätze bei Veranstaltungen zu buchen und alles drum herum zu organisieren. Motorradtransporte, Hotel, Flüge, Mietwagen, Mechaniker, Box, Infrastruktur und Kamerafahrten. Diese waren im Paket drin. Die Videoanalysen waren immer sehr spaßig [allerdings nicht immer für den gefilmten Teilnehmer] und interessant, weil

die ganze Gruppe von dem Gesehenen und den verschiedenen Kommentaren profitieren konnte. Eines Tages, Anfang 2008, kam ein Stammkunde auf mich zu und sagte: „Pedro, ich möchte, dass du mich coachst“. Ich fragte: „Wieso und für was denn? Du kommst ja eh schon immer mit mir mit.“ „Nein“, meinte er, „ich will, dass du mich ganz alleine trainierst“. Ich war mir nicht sicher, was er genau von mir wollte. Natürlich hatte ich etwas an Erfahrung diesbezüglich, weil ich bei Speer Racing bereits Instruktor war. Also machten wir das Coaching und er nahm gleich noch einen Kollegen mit. Das Training verlief sehr gut, die Kunden profitierten und wurden sicherer und besser. Das hat sich in meinem Kundenkreis herumgesprochen und das war, wenn man so will, der Startschuss.

Circuit: Eine sehr persönliche Frage: Was qualifiziert Dich besonders für diese Aufgabe?



Peter Spörri: Dass ich kein Rennfahrer bin zum Beispiel! Ich habe mit 25 Jahren angefangen, Motorrad auf der Rennstrecke zu fahren und war anfangs absolut ahnungslos. Da ich alles selbst miterlebt und mitgemacht habe, inklusive saublöder Stürze, weiß ich genau, was in einem Kunden vorgeht, wo es hakt und wie ich ihm helfen kann. Darüber hinaus sind es die pädagogischen Fähigkeiten, eine Portion Pragmatismus, die Fähigkeit, in Bildern zu erklären und Spaß vermitteln zu können. Wichtig ist auch eine gehörige Portion Fantasie und das gezielte und individuelle Eingehen können auf jeden Kunden und seine Bedürfnisse.

Circuit: Ein Kunde möchte mit Dir bei einem Training fahren. Du reist dorthin, wo er gebucht hat und stehst ihm für die Zeit des Events als Coach zur Verfügung. Was lernt er in den zwei bis drei Tagen bei Dir und was sind seine Beweggründe?

Peter Spörri: Er oder auch sie lernt vor allem mit den Werkzeugen umzugehen, welche ich ihm in die Hand gebe. Mit anderen Worten: mit meinem Konzept, wenn es konsequent angewendet wird, findet sich der Kunde auf jeder Rennstrecke dieser Welt zurecht. Ich fahre sehr wenig voraus. Außer vielleicht, ich zeige oder demonstriere etwas. Der Kunde möchte vor allem auf eine sichere Art und Weise schneller und besser werden. „Sturz-Traumatisierte“ Kunden habe ich auch einige. Ebenso Einsteiger und Wiedereinsteiger.

Circuit: Das klingt sehr individuell und exklusiv. Wer kann sich einen „Individual-Coach“ überhaupt leisten, denn ein paar tausend Euro muss man ja als Aufwand rechnen?

Peter Spörri: Meine Kundschaft sind nicht die reinen Racer. Es sind Leute, die

in der Regel Familie haben, im Job sehr engagiert sind. Viele sind selbständig. Die Altersgruppe liegt zwischen 30 und 60 Jahre. Es sind Leute, die beim Rennstreckenfahren nicht mehr weiter kommen, aber nicht unnötig viel riskieren möchten. Dazu möchten sie einen schöneren und vor allem lockeren Fahrstil. Stichwort: es soll dynamisch auf den Fotos aussehen... Kunden, die mich kontaktieren und ein Coaching haben möchten, realisieren oftmals nicht, was das alles beinhaltet. Einige glauben, ich sei sowieso vor Ort bei jedem Training. Das ist aber eher die Ausnahme. Nehmen wir als Beispiel ein Einzelcoaching für 3 Tage in Brunn: Ich fahre von Zürich nach Brunn und zurück rund 1.800 Kilometer. Das sind in Summe also 2 Tage An- und Abreise plus 3 Tage Coaching gleich 5 Tage Einsatz. Fahrtkosten, Diesel etc. für meinen Bus, Übernachtung

Fortsetzung →



Egal wie alt – zum guten und sicheren Motorradfahren ist es nie zu spät, wie diese 60jährige Kundin auf ihrer Panigale beweist



tungen, die eigene Box und Startplätze für uns beide. Dazu Reifen, Benzin sowie Verschleißteile für mein Motorrad. Dies sind schon mal die Fixkosten. Hinzu kommt das Honorar, und dafür bekommt der Kunde ein Privattraining, das nicht nur von 9:00 bis 17:00 Uhr dauert. Für die Streckenbegehungen (mehrere, je nach Dauer des Coachings), habe ich eigens gefertigte Rennstreckenpläne mit eingezeichneten Curbs in der Übersicht sowie auf Detailblättern. So wird jede Kurve genau besprochen, Skizzen werden gemacht und analysiert. Zusammen mit den Videoaufnahmen, die ich nicht einfach auf DVD brenne, sondern zusammenschneide und vertone, erhält der Fahrer ein nachhaltiges Werkzeug und „Nachschlagewerk“. Als Geschenk erhält der Kunde dazu ein komplettes Set Motorrad Pflegeprodukte plus Bio Race Motorenöl von Panolin. Eine personalisierte Softshell Jacke darf natürlich auch nicht fehlen. Nach der Streckenbegehung (kann 20:00 – 21:00 Uhr werden) essen wir

gemeinsam. Also ist mein Arbeitstag vom gemeinsamen Frühstück gerechnet immer 14 bis 16 Stunden lang.

Circuit: Du sagst, Du bist die gesamte Saison über sehr gut ausgelastet. Ist der Kreis Deiner Kunden somit recht groß?

Peter Spörri: Der Kreis ist nicht wahn-sinnig groß. Es ist halt so, dass ca. 80 Prozent derjenigen Kunden, die einmal ein Coaching gebucht haben, „Wiederholungstäter“ werden. Das hat nichts mit einem (Verkaufs-) Programm zu tun, das ich ihnen auf's Auge drücke. Vielmehr sehen sie, dass das Mopedfahren auf dem Kringel um einiges komplexer ist, als sie dies erwartet haben oder es bereits kennen. Sie lecken dann quasi Blut und wollen mehr. Was man auch beachten sollte, ist, dass ich eine „One Man Show“ bin. Daher bin ich natürlich schnell einmal gut gebucht. Ich werde auch immer gefragt, ob ich nichts anderes nebenher mache. Wenn ich dann mit „nein“ antworte,



Besprechungen und Turns wechseln sich ab.

schaun mich die Leute meistens ziemlich ungläubig an. Ich kann davon leben, mehr nicht. Hätte ich Familie, Altlasten oder Ähnliches, könnte ich es vergessen. Man muss ein großer Enthusiast sein und Freude am Job haben. Für mich ist es das Schönste, wenn die Kunden Freude haben und persönlich weiter kommen.

Circuit: Haben die Leute, die sich dies nicht leisten können, auch eine Chance, von Deinem Wissen zu profitieren – z.B. über eine Gruppenbuchung? Oder sieht Dein Konzept dies nicht vor?

Peter Spörri: Ich mache keine Gruppen Coachings. Ausnahme ist ein Event im Jahr, wo ein guter Kollege und Kunde von mir eine Rennstrecke mietet. Dort hatte ich dieses Jahr 5 Fahrer für 5 Tage. Das ist aber ein kommuniziertes „Coaching Light“. Die Trainings müssen speziell, individuell und persönlich sein. Ich habe anfangs mit mehreren Fahrern Coaching probiert. Funktioniert für mein



Gemeinsame Streckenbegehungen gehören zum Pflichtprogramm.



In der Video-Analyse werden Schwächen und Fehler aufgedeckt.

Konzept nicht. Entweder es wird gefahren, diskutiert und/oder die Videos analysiert. Erschwerend kommt hinzu, dass mir bei den verschiedenen Leveln der Teilnehmer in den Gruppen oft die Zeit davon läuft, vor allem bei den Analysen. So bleibt zu wenig Zeit, um richtig exakt und im Detail arbeiten zu können. Darum entweder 1 oder maximal 2 Fahrer/innen.

Circuit: Es gibt mittlerweile bestimmt einige Coaches, die individuelle Maßnahmen anbieten. Gibt es aus Deiner Sicht auch „schwarze Schafe“ und woran erkennt man die?

Peter Spörri: Schwarze Schafe gibt es glaube ich keine. Es ist wie überall – es gibt gute und schlechte Automechaniker. Man muss „nur“ den richtigen finden, der zu einem passt (auch zwischenmenschlich, das ist sehr wichtig!).

Circuit: Anders gefragt: Woran erkenne ich einen guten Coach?

Peter Spörri: Ein guter Coach kann zum Beispiel erklären, was der Kunde machen muss, dass er es schafft, schneller in die Kurve reinrollen zu lassen. Der Kunde weiß es in Regel selbst, dass er das muss. Er will es auch, aber es geht eben nicht, indem der Trainer einfach sagt: „jetzt lass es doch einfach mal schneller rollen, du schaffst das!“ Ein Coach muss in Bildern erklären können, was der Kunde genau machen muss. Er muss Fantasie aufbringen, um die Fahrer gezielt und bewusst zu fordern, aber nicht zu überfordern! Nicht zuletzt ist sehr viel psychologisches Gespür gefragt.

Circuit: Deutschland ist das Land der Zeugnisse und Referenzen. Gibt es so etwas wie Qualitätsstandards, die Coaches vorweisen/erfüllen müssen oder kann jeder Coach werden und es ist einzig und allein eine Sache von Vertrauen?

Peter Spörri: So ist es. Die Community auf der Rennstrecke ist trotz der vielen Events eigentlich klein. Es wird über alles

diskutiert, man tauscht sich aus. Das ist so und muss auch so sein. Die Mund zu Mund Werbung / Empfehlung ist hier immer noch am besten. Wenn man gute, seriöse Arbeit abliefern und den Leuten helfen kann, spricht sie weiter bringen kann, hat man Berechtigung auf dem Markt. Wenn man sich Schnitzer erlaubt, in welcher Form auch immer, ist man sehr schnell weg vom Fenster. ☹

 www.fast-travel.ch



ILMBERGER
carbonparts

Ilmberger Carbonparts
D-82041 Oberhaching
Fon: +49 (0)89 - 613 38 93
Fax: +49 (0)89 - 613 40 94
www.ilmberger-carbon.com

Carbon-Komponenten für Aprilia, BMW, Benelli, Buell, Ducati, Harley-Davidson, Kawasaki, MV Agusta und Suzuki.
Natürlich mit ABE und klarer Kunststoffbeschichtung.



HAZET
SMART case
Die intelligente Lösung

HAZET
Geniales Werkzeug

856-1
6.3 1/4"



Made in Germany

www.hazet.de