

MIT PS AUF SPEED ANNEAU DU RHIN

Nur etwa 40 Kilometer von Freiburg im Breisgau entfernt liegt der Rheinring fast schon etwas versteckt in einem kleinen Waldgebiet. Die flach gebaute und schnelle Strecke eignet sich für Anfänger, steht aber auch bei gestandenen Trackday-Fahrern hoch im Kurs.

Text: Tobias Münchinger; Foto: Arturo Gonzales

HISTORIE

Der Rheinring befindet sich relativ abgelegen auf einem ehemaligen Pferdegstüt und Jagdrevier nahe der französischen Kleinstadt Bilzheim im Elsass. Durch seine ländliche Lage im Dreiländereck zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz zieht die Strecke Fahrer vieler Nationen an und ist auch wegen des milden Klimas im sonnigen Rheintal beliebt. Erbaut wurde der Kurs 1996 vom Industriellen Marc Rinaldi. Der aktuelle Eigner ist dessen Sohn François Rinaldi; seine Ex-Frau Caroline Bugatti (Enkelin von Ettore Bugatti) ist Teil der Streckenleitung. 2004 wurde der Rheinring mit einer Westschleife erweitert, 2011 und zuletzt im Mai 2020 komplett neu asphaltiert sowie verbreitert. Drei gängige Streckenvarianten von 1,1 km, 2,9 km und 3,7 km Länge sind befahrbar. Auf dem Gelände befinden sich außerdem ein 35.000 m² großes Verkehrssicherheitszentrum inklusive Tagungsräumen, eine Kartbahn sowie ein Offroad-Parcours. Es gibt 43 Boxen, die aber für gewöhnlich bei Motorrad-Renntrainings nicht zur Verfügung stehen. Seit 2011 besitzt der Rheinring eine Homologation für nationale Automobil- und Motorradwettbewerbe. Im Motorradbereich fuhr schon die Schweizer Meisterschaft in Anneau, ansonsten ziehen neben Motorrad-Trainings vor allem diverse Events im Luxusauto-Bereich Besucher an. Bekannte Motorrad-Trackday-Veranstalter am Rheinring sind Motorspeed, Speer, Dannhoff, BoSee-Team, Plüss oder auch GAP Motorsport.

STRECKENPROFIL

Die Kurvenzusammensetzung des Rheinrings wurde von der südfranzösischen Rennstrecke Le Castellet (Paul Richard) inspiriert. Das Layout gilt als tricky, aber für Anfänger eignet sich die Strecke aufgrund relativ weiter Übersicht trotzdem gut. Außerdem befindet sich die flache Strecke in gutem Pflegezustand und verfügt über sehr griffigen und ebenen Asphalt. Auch geübte Rennstreckenfahrer kommen auf ihre Kosten; sowohl die nicht vollständig einsehbare Highspeed-Kurve neun (Mutkurve) sowie die Kurvenpassagen Turn drei bis fünf mit extremer Schräglage verleihen dem Rheinring seinen speziellen Flow. Bei den meisten Motorrad-Events wird die kürzere und flüssigere Streckenvariante mit 2,9 km Länge befahren, während die 3,7-km-Version mit Schikane seltener in Benutzung ist – die meisten Motorradfahrer empfinden sie als holprig. Auf dem Gelände gibt es ein Bistro sowie eine Zapfsäule mit Kreditkartenzahlung. Die Stromversorgung ist eher dünn, und man darf auf dem Gelände nicht übernachten – die große Wiese direkt vor der Anlage lädt zum Campen ein.

Charakteristik: gleichmäßige und schnelle Strecke, geeignet für Anfänger sowie Profis, die ans Limit gehen wollen

Highlight: Ultra-Schräglage in T3, T4, T8

Gesamtlänge: 2,9 bzw. 3,7 km

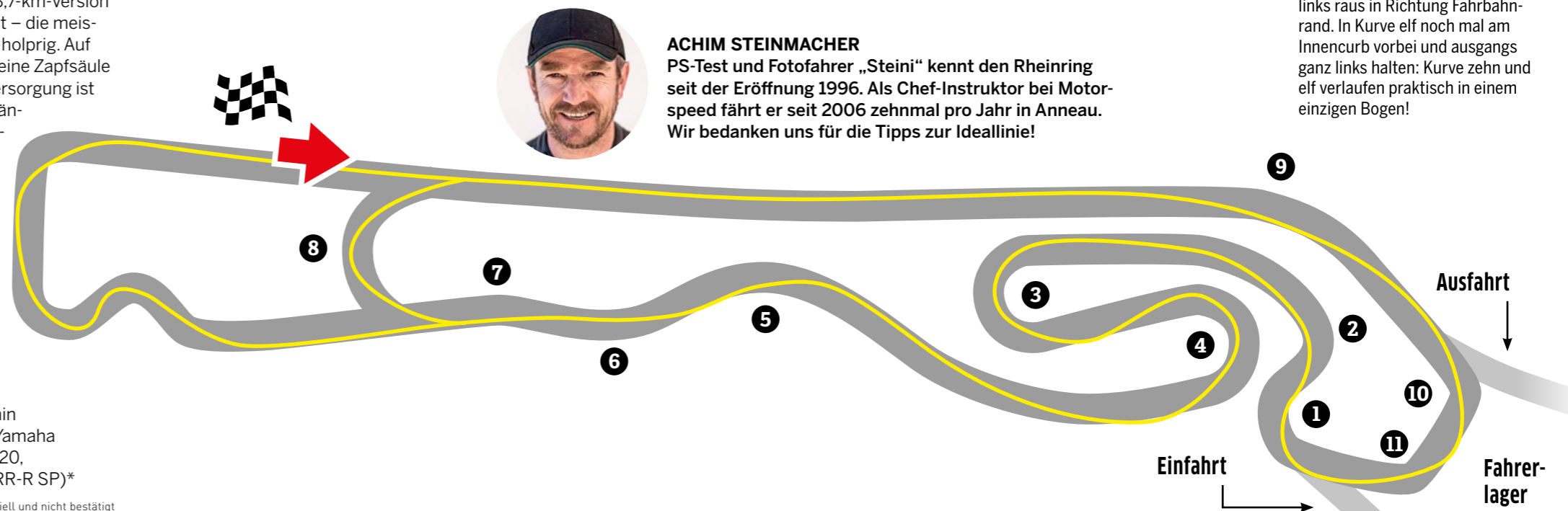
Breite: zehn bis zwölf Meter

Kurven: elf bei der 2,9-km- und 14 bei der 3,7-km-Variante

Rundenrekord Motorrad: 1:11,88 min (kleiner Kurs, 2019, Rick Gattiker auf Yamaha YZF-R1); 1:25,67 min (großer Kurs, 2020, Domi Aegerter auf Honda CBR 1000 RR-R SP)*

*Beide Zeiten sind inoffiziell und nicht bestätigt

Ideallinie
RIDING COACH
Teil 25



Turn eins

Ganz links halten, spät einlenken und Kurve maximal hinterschneiden, damit du dich im Ausgang sauber vom rechten Fahrbahnrand zu Turn zwei ablösen kannst. Hier zeigt sich immer wieder, dass langsam an der richtigen Stelle (Kurvenmitte) hinterher schneller bedeutet. Das bedeutet: An dieser Stelle macht es Sinn, erst etwas Zeit zu opfern, um hinterher schneller zu sein.

Turn zwei

Der kleine Radius zu Beginn der Kurve öffnet sich weitläufig und mündet in einer kurzen Zwischengeraden. Setze den Kurvenscheitelpunkt so ziemlich ans Ende des kleinen Radius und öffne das Gas progressiv (gleichmäßig, aber konsequent) bis zum Anschlag. Hier liegt Zeit!

Turn drei (Waldkurve)

Zwei Möglichkeiten: Power-V-Linie für Tausender (spitz reinbremsen, Maschine umlegen, früh aufrichten und hart auf spitzer Linie rausbeschleunigen) oder rund und mit hohem Kurveneingangsspeed im Sechshunderter-Stil. Der übliche Vorteil der V-Linie tritt aufgrund der Kürze

der sich anschließenden Geraden etwas in den Hintergrund. Wenn du eingangs ein bis zwei Meter Abstand zum rechten Fahrbahnrand hältst, musst du den Kurvenscheitelpunkt bei 2/3 der Kurve setzen und ausgangs bis ganz nach rechts fahren.

Turn vier (Lama-Kurve)

In der Anfahrt die Strecke beinahe komplett nach links kreuzen: Der ideale Einlenkpunkt befindet sich etwa in einem Meter Abstand zum linken Fahrbahnrand. Ähnlich wie in der Waldkurve befindet sich der Scheitelpunkt spät nach etwa 2/3 der Kurve. Sollte dir jetzt ausgangs die markierte Strecke ausgehen, steht ein Teil der asphaltierten Querspange zum Ausweichen als Reserve bereit. Im sich öffnenden Kurvenverlauf zu Turn fünf musst du wohl dosiert bis Vollgas, wirklich Vollgas, auch bei 200-PS-plus-Bikes, beschleunigen!

T 5-7 (Flickflack)

Noch vor der ersten Querspange zum rechten Fahrbahnrand steuern und den Kurveneingang vorbereiten. Als Einlenk- bzw. Ablösepunkt eignet sich die Grüninsel (Schild 0) rechts, welche durch die zweite Querspange

entsteht. Den Linksbogen musst du hinterschneiden, entschärfst damit den anschließenden Rechtsbogen und kannst dadurch mehr Geschwindigkeit aufbauen. Notwendig ist es nicht, aber die Curbs im Kurvenausgang kannst du problemlos voll mitnehmen. Solltest du den großen Kurs befahren, wird nach dem Flickflack nicht in Kurve acht abgewinkelt, sondern geradeaus weitergefeuert. Die Rechts-links-Schikane zwingt zum sehr scharfen Bremsen. Falls es nicht reicht, gibt es geradeaus eine lange Auslaufzone. Die anschließende Rechtskurve ist mehr eine Rechts-Ecke, und die kannst du klassisch von außen anfahren, nach innen zum Scheitel ziehen und dich anschließend wieder nach links außen raustragen lassen. Das anschließende blinde Eck funktioniert auf derselben Linie wie die Kurve zuvor, aber du kannst viel früher und schneller einlenken, als es der erste Eindruck suggeriert. Zu beachten ist jetzt, dass durch die verlängerte Beschleunigungsphase in Richtung Mutkurve (die Länge der Geraden beträgt 1,1 km) die Geschwindigkeit an diesem Streckenpunkt um 20 bis 30 km/h höher liegen kann.

T acht (Hightsider-Kurve)

Die Kurve besitzt zwei Scheitelpunkte, was bedeutet: Hier musst du V-Linie fahren. Der erste

Scheitelpunkt ergibt sich von allein, anschließend musst du über die Fahrbahnmitte weit ausholen, um mithilfe des großen Bogens möglichst gleichmäßig viel Motorleistung auf die Straße zu bekommen und sicher auf die lange Gerade zu feuern. Der zweite Scheitelpunkt liegt im Kurvenausgang, anschließend lässt du dich ganz nach links übertreiben.

Turn neun (Mutkurve)

Sehr schnelle Passage, leistungsstarke Motorräder bzw. mutige Fahrer erreichen über 200 km/h. Als Orientierung für den passenden Einlenkpunkt vom linken Fahrbahnrand kannst du das Distanzschild mit der Null darauf nehmen. Der Kurvenscheitelpunkt liegt etwa in der Mitte der rechten Curbs. Lass dich lieber einen Augenblick früher nach links treiben, damit der Winkel für den kommenden Kurveneingang T 10 etwas günstiger ausfällt.

Turn zehn und elf

Hier nicht das Schild mit der Null als Ablösepunkt nehmen, denn das gilt für Autos und wäre für Motorradfahrer zu spät. Lenke stattdessen etwa fünf Meter davor (genau mittig zwischen Ende der Curbs und Beginn der Ausfahrt) ein, fahre knapp am rechten Innencurb vorbei und wieder links raus in Richtung Fahrbahnrand. In Kurve elf noch mal am Innencurb vorbei und ausgangs ganz links halten: Kurve zehn und elf verlaufen praktisch in einem einzigen Bogen!



ACHIM STEINMACHER

PS-Test und Fotofahrer „Steini“ kennt den Rheinring seit der Eröffnung 1996. Als Chef-Instruktor bei Motorspeed fährt er seit 2006 zehnmal pro Jahr in Anneau. Wir bedanken uns für die Tipps zur Ideallinie!