

Bisher war es nicht, bzw. nur Abschnittsweise möglich den Slovakiaring mit Renntempo zu befahren. Rundenzeiten unter 3 Minuten waren kaum zu machen, zu viele Baufahrzeuge, Arbeiter und Baumaterial waren noch im Gefahrenbereich und erzwangen stellenweise fast Schritttempo.

Aber heute war es endlich soweit, am späten Vormittag wurde erstmals die grüne Flagge geschwenkt. Eine handverlesene Gruppe aus dem Umfeld des Streckebetreibers durfte als erste die neue Strecke ohne Speedlimit oder sonstige Einschränkungen befahren. Es ist kein Geheimnis das Berger Motorsport nicht ganz unbeteiligt an der Geburt dieser Strecke war. Die Streckenleitung bedankte sich für unsere Bemühungen indem sie mir die zweifellos große Ehre erwies diesen Realität gewordenen Traum aus Asphalt und Speed als erster unter die Räder nehmen zu dürfen.



Videolink: www.racedays.at/images/02_pdf/Slovakia_Test.wmv

Hier meine ersten Eindrücke (auf GSX-R 1000 K7):

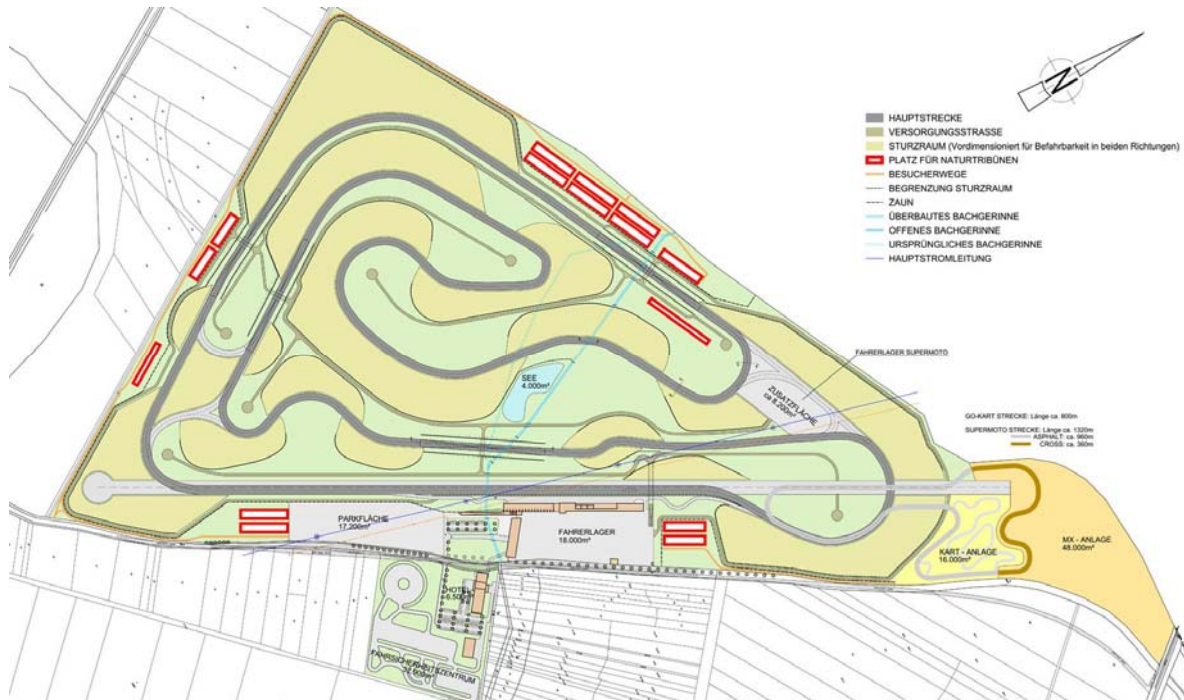


Gleich zu Beginn der Runde wird eines unmissverständlich klar: Dass hier ist eine der verdammt schnellsten Strecken auf diesem Planeten. Die Tribüne in der Mitte der Geraden ist längst mit Warp vorbeigeflitzt aber trotzdem bleibt der Gasgriff noch eine gefühlte Ewigkeit auf Anschlag. Man hat ungewohnt viel Zeit zum Nachdenken, mein erster Gedanke war „Für die Tuningbranche ist die Wirtschaftskrise hiermit beendet. Für Ferodo auch.“

Das Bremsmanöver vor Kurve 1 erinnert an Mugello (wer dort war weiß was gemeint ist) am Scheitelpunkt (3. Gang) trifft man sich mit der einzigen Bodenwelle die ich auf den gesamten 5,8 km ausfindig machen konnte. Im folgenden Streckenabschnitt geht es in gleicher Tonart weiter. Die enorme Streckenbreite ermöglicht frühes Beschleunigen es geht im 5er über die erste der vier Kuppen. Der Magen hebt dabei genauso ab wie das Vorderrad was aber nicht weiter ablenkt da man unmittelbar danach mit einer Kurve konfrontiert wird (4. Gang) bei der uns schon in der Planungsphase klar war dass sie mit Sicherheit Gesprächsstoff für ganze Fahrergenerationen liefern wird. Das mit Abstand schnellste Eck diesseits des großen Teiches, höchstens der berühmte Honda Corner in Phillip Island kann da mithalten. Ausgangs dieser irre schnellen Kurve 2 hat man im 5er mehr Speed generiert als die meisten Zielgeraden zulassen und legt genüsslich den 6er ein während sich am Horizont eine Mauer in Form von Kuppe 2 aufbaut.

Kuppe 2? Da war doch was... Ach ja, danach kommt doch die zweitlangsamste Ecke, oder? Wieder verweilt man nur sehr kurz in den Gedanken denn was folgt ist der fahrphysikalische Alptraum jedes Fahrwerksgurus und Stoff für Benzingespräche fürs restliche Jahrtausend. Denn während der 6. Gang fröhlich zu kurbeln beginnt wird man erstmal von Helm auf den Tank knallenden G-Kräften die sich in Addition der Speed mit der Steigung der Kuppe

ergeben an Newtons Lehrsätze im Physikunterricht erinnert. Aber erneut reißt auch dieser Gedanke blitzartig ab, oben angelangt stößt man in physikalische Grenzbereiche vor. Denn nicht nur dass die Human CPU beim der Anblick der folgenden Kurve sofort den Ausritt in die (asphaltierte) Bremszone prognostiziert, wird das folgende "letzte Rille" Bremsmanöver durch die Tatsache erschwert dass sich bei 2 gleichzeitig in der Luft befindlichen Rädern nur schwer nennenswerte Bremskräfte entwickeln lassen. Tatsächlich muss diese Kurve blind – also noch bevor man sie wegen der Kuppe sehen kann – angebremst werden da dem Bike sonst Flügel wie nach einer Überdosis Red Bull wachsen. Wer Eier hat sollte sie bei einer Reise zum Slovakiaring nicht zu Hause vergessen...



Im folgenden sehr flachen Infield verlangen einige knifflige Radien in niedrigeren Geschwindigkeitsregionen eine sehr saubere Linie und gute Blicktechnik um nicht unnötig Zeit liegen zu lassen. Hier erwartet den Fahrer die langsamste Kurve der Strecke die im 2. Gang genommen wird. Aber gleich danach ist wieder Power gefragt. Kurve 9 ist ein parallel zur Kurve 2 verschobenes Spiegelbild und verlangt mit ca. 160 Sachen bereits wieder den 4. Gang. Hier beschlich mich leichtes Unbehagen angesichts des relativ kleinen Sturzraums. Zum Nachdenken bleibt aber wieder keine Zeit denn kaum schreit der Drehzahlbegrenzer nach Gang 5 steht Kuppe 3 an. Der Magen nimmt wieder den Lift ins Penthouse und erneut ist ein ernsthaftes Bremsmanöver zu setzen obwohl es mit wenig Gewicht am Chassis steil bergab in ein enges Eck geht. Hier werden wir vermutlich unzählige Aus- und Verbremser sehen. Die folgende 3. Gang S-Kurve führt uns in den letzten Streckenabschnitt den ich der Einfachheit halber den simplen Namen „Vollgas“ gegeben habe. Denn raus aus der S-Kombination geht es über Kuppe 4 wo trotz Schaltvorgang am Gipfel das Vorderrad auch im 5er für gute 50 Meter in der Luft bleibt. Der folgende Bogen der gegen Ende gerade wird bringt den 6. Gang erneut in Begrenzernähe. Die Speed ist atemberaubend das folgende Bremsmanöver auch. Hier ist die Schicksalsstelle der Strecke, denn hier werden die Rennen entschieden werden. Die Höhe der Kostenvoranschläge auch. Die letzte Kurve ist eine lange 4. Gang Rechtskurve die in einen Linksknick übergeht der in die Zielgerade führt. Eine relativ simple Passage die angesichts folgenden, extrem langen Zielgerade aber trotzdem knifflig wird denn hier verlorener Schwung wird mit sofortiger Windschattenattacke auf der Geraden bestraft.





Resümee: Diese Strecke begeistert und sticht garantiert mitten ins Emotionszentrum jedes gaskranken Benzinjunkies. Sie setzt angesichts der im Namen der F1 seit Jahren praktizierten Kastrationswut an vielen alten Rennstreckenlegenden einen Gegenakzent der mit Sicherheit internationales Aufsehen erregen wird. Der Slovakiaring wird ohne Frage mit Fahrern und Tunern hart ins Gericht gehen und sich als harter Gegner erweisen. Und damit hat er das Potential zur Legendenbildung quasi schon in die Wiege gelegt bekommen.

War sonst noch was? Ach ja, die Rundenzeiten. Wie konnte ich dass vergessen 😊 Einerseits sollte ich wohl besser kein Wort darüber verlieren denn erfahrungsgemäß werden die Rundenzeiten in den ersten Lebensmonaten einer neuen Strecke regelmäßig bis zur Lächerlichkeit pulverisiert. Kauft mir heute noch jemand ernsthaft ab dass ich 1989 mit 2:33 in Brünn ein Rennen gewinnen konnte? Eben. Verschweigen werden sie sich aber nicht lassen, denn die Zeitnahme lief größtenteils mit, Handstopuhren auch und der Boxentratsch sowieso. Begonnen habe ich mit 2:38 nach 5 Runden stand knapp unter 2:30 am Laptimer. Als die Autos das erste mal attackierten ging die goldene Ananas mit 2:28 vorübergehend an ein Formelauto. Im nächsten Turn ging dann 2:26 und ich war etwas verwundert weil trotz meiner aerodynamisch eher suboptimalen Figur auf den langen Geraden keiner vorbeizischte. Am Ende zeigte mein Laptimer 2:21,2 an, die Zeitnahme sprach von 2:20,xx. Viele Rutscher (wie schon gesagt war sehr viel Schmutz auf der Strecke – aber trotzdem keine Stürze) kauften den wenigen Teilnehmern offenbar ziemlich die Schneid ab und so konnte ich meine Bestzeit dank meines kleinen Trainingsvorsprungs tatsächlich bis 18h ins Ziel retten. Was mich auf meine alten Rennfahrertage völlig überraschend in die geradezu unglaubliche Lage versetzt ohne rot zu werden behaupten zu dürfen einen aktuellen Rundenrekord zu halten. Die klare Aussicht auf Zerbröselung desselben spätestens morgen weil sich da einige Profis angesagt haben tut dem zufriedenen Gefühl im Bauch keinen Abbruch 😊. Auch wenn wir in ein paar Jahren über 2:2x höchstens schmunzeln und sie lieber nicht erwähnen werden...

Didi Berger

Hier noch einige Kurzinfos:

Die Sturzräume haben größtenteils die Ausmaße kleinerer Wüsten, nur an 2-3 Stellen wünscht man sich als Motorradfahrer mehr Platz.

Die vielen Leitplanken sind den FIA Regularien der Autofahrern zu verdanken, man wird dafür verdammt viele Reifenstapel brauchen.

Die Tankstelle ist in Betrieb, das Restaurant ebenfalls

Die Boxen sind modern und ausreichend groß, allerdings oft nur durch Gitter getrennt

Der Grip war wegen der Verschmutzungen die sich aus den Bautätigkeiten ergaben noch gering, der Reifenverschleiss ebenfalls, das Reifenbild entsprechend glatt

An meiner 1000er hat die Brünn Übersetzung gut gepasst

Der Spritverbrauch ist höher als man denkt (ja, ich war der erste der auf dieser Strecke ein Bike schob).

Die „historische“ allererste Runde mit all den peinlichen Linienfehlern, Panikbremspunkten und Kaltreifenrutschern stellen wir wegen des vermutlich recht hohen Unterhaltungswertes demnächst online, eine wenigstens halbwegs flüssige Runde aus der zweiten Session gibt es hier zu bestaunen: www.racedays.at/images/02_pdf/Slovakia_Test.wmv