



Kinderstube und Jugendclub Der 18-jährige Tim Holtz ist in der Motorsportarena sozusagen aufgewachsen. Schon mit 13 Jahren fuhr er hier seine ersten Trackdays auf einer KTM Duke 690.

TEMPO



Text Ralf Steinert
Bilder trackriders.eu, Ralf Steinert

Härter bremsen, tiefere Schräglagen und mehr Motorleistung machen zwar auch in Oschersleben schneller, aber wer die 1:30 knacken will, muss im Zweifelsfall seinen Fahrstil umstellen und ganz neue Linien wählen. Wie das genau geht, erzählt euch Tim Holtz, der neulich seine persönliche Bestzeit mit einer so gut wie serienmäßigen R1 auf eine 1:27.9 gedrückt hat.

Rundenzeiten sind ein prima Instrument zur Positionsbestimmung des eigenen Fahrvermögens und des theoretischen Potenzials. Ein tiefer Blick auf das, was möglich ist, ist dann besonders sinnvoll, wenn die Zeiten nicht von einem werksunterstützten Profikutscher auf einem sündhaft teuren WM-Zauberkasten und einer Crew in Dorfgemeindestärke stammen, sondern – wie in unserem Falle – von einem 18-jährigen Abiturienten auf einer Serien-R1 im milden Trackday-Outfit.

Das schnelle Motorradfahren hat Tim Holtz natürlich nicht in der Schule gelernt: schon mit 13 Jahren drehte der Nienburger auf einer KTM 690 Duke die ersten Trackday-Runden in der Motorsport Arena Oschersleben, zwei Jahre später wurde er bereits Vizemeister im Triumph Street Triple Cup. Seine olle 675 Daytona, mit der Tim in den vergangenen beiden Jahren bei 54 Rennstarts in der IBPM und Triumph Challenge 33 Siege einfahren konnte, hat er zum Ende der Saison 2016 gegen eine neue Yamaha R1 eingetauscht. Die Eingewöhnungsphase fiel kürzer aus als gedacht und Tim konnte seinen Fahrstil schnell auf die Tausender umzustellen. Und mit Erfolg: beim 6. Lauf der Internationalen Bike Promotion Meisterschaft Ende August fuhr Tim im ersten Rennen mit einer beeindruckenden 1:27.96 seine neue persönliche Bestzeit in Oschersleben.

Beim diesjährigen Biketoberfest stand Tim Holtz für Art Motor den Teilnehmern als Instruktor zur Verfügung. Im Anschluss verriet uns Tim den schnellsten Weg durch seinen persönlichen Abenteuerspielplatz in der Börde. Du willst endlich die Tempo-30-Zone verlassen? Dann lies dir das hier mal aufmerksam durch.

TURN

1

LINKSKNICK ENDE START/ZIEL UND HOTELKURVE

Bereits in dieser ersten Kombination, einer Art halben Omega, liegen ist jede Menge Zeit versteckt. Klassisch gefahren, folgt nach einem harten Bremsvorgang ein kurzes Umlegen nach links eine lange, tiefe Schräglagenphase, in der man sich möglichst lange außen halten sollte. Tim durchfährt diese Kombination völlig anders:

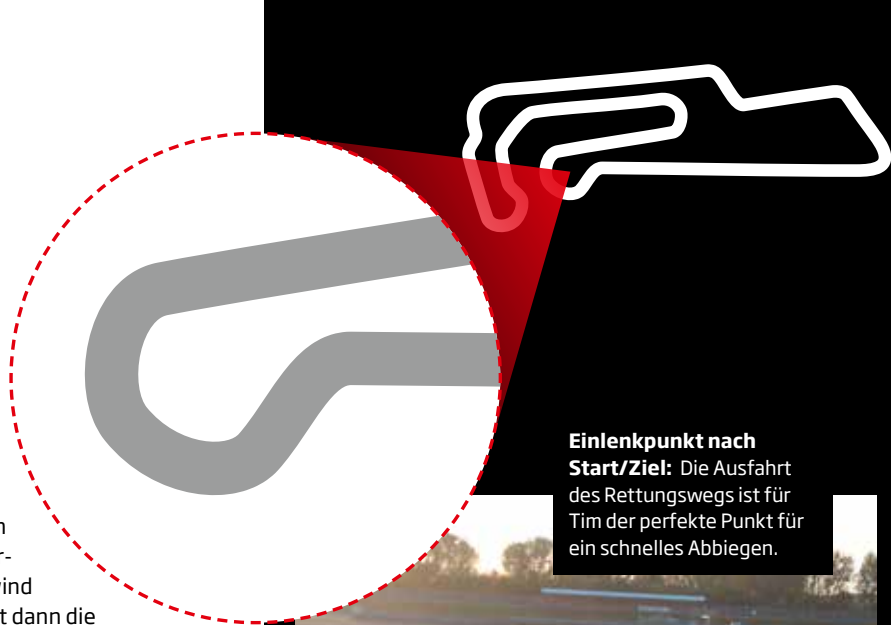
„Unmittelbar vor der Volkswagenbrücke leite ich den Bremsvorgang ein, und schalte dann nur zwei Gänge herunter – oder auch sogar nur einen, wenn ich bei Gegenwind den 5. Gang voll ausdrehe. Mein exakter Einlenkpunkt ist dann die Einfahrt des Rettungswegs rechts hinter Brücke. Dieser Punkt ist perfekt, denn so hat man dann ein relativ langes gerades Stück zur Verfügung. Das ist wichtig, denn sonst fährt man Kurven, wo eigentlich keine sind.“

Man könnte auf diesem Stück sogar noch mal beschleunigen, aber ich mache es lieber so: ich brems an der Brücke nicht so hart, komme daher für die spätere Rechtskurve eigentlich viel zu schnell an und nehme die Links mit soviel Schwung, dass ich in dem kleinen Linksknick innen sogar noch mit dem Ellbogen auf den Curbs bin. Auf dem geraden Zwischenstück schalte ich einen weiteren Gang runter, brems unter Umständen auch noch etwas nach, lasse das Motorrad dann aber immer noch zu schnell in die Rechtskurve reinlaufen und lasse mich mit dem Schwung weit austragen. Das heißt, den ganzen Speed baue ich quasi bis zur Mitte dieser breiten Rechtskurve ab, solange bis ich so langsam bin, dass ich ans Umlegen denken kann. Die meisten sind hier in der ersten Hälfte der Rechtskurve viel zu langsam. Dort, wo ich noch damit kämpfe, meinen Eingangsspeed zu vernichten, geben sie schon wieder Gas, um nach außen zu kommen.

An meinem Einlenkpunkt ganz weit und ganz tief im Scheitel komme ich nur mit Stützgas an, schließe dann kurz das Gas, lehne mich ganz weit nach vorne über den rechten Stummel, und richte so das Motorrad aus einer kurzen und tiefen Schräglage wieder hart auf. Danach kann ich fast auf einer geraden Linie aus der Rechts herausbeschleunigen. Das harte Umlegen ist eine reine Übungssache, aber eine moderne Tausender muss man möglichst schnell aufrichten, um wieder Geschwindigkeit aufbauen zu können. Aus einer tiefen Schräglage ist das nicht möglich, weil die Traktionskontrolle die Leistung wegregelt.“

Später Scheitel der Hotelkurve: den ganzen Weg bis dahin zum Speedabbau nutzen, dabei austragen lassen, und so spät und hart umlegen, dass du fast in einer geraden Linie herausbeschleunigen kannst.

DIESER PUNKT IST PERFEKT, DENN SO HAT MAN DANN EIN RELATIV LANGES GERADES STÜCK ZUR VERFÜGUNG.



Einlenkpunkt nach Start/Ziel: Die Ausfahrt des Rettungswegs ist für Tim der perfekte Punkt für ein schnelles Abbiegen.

Faustregel: Auch hier gilt, wie bei fast überall in Oschersleben: Am Kurvenausgang immer nur letzten Curb erwischen!



TIMTIPP



TRAINING

„Wissen wie es geht, ist die eine Sache, anwenden ist eine andere. Die Linie habe ich mir das auch nicht am Schreibtisch ausgedacht. Ich habe bei Hafener Trainings einige Streckenbegehungen und Instruktorrunden mit Stefan Nebel und Dario Guiseppetti mitgemacht und dadurch die Grundlinie gelernt, habe sie dann aber für mich persönlich angepasst und optimiert. Die Linie ändert sich auch mit der Zeit: die modernen Tausender müssen noch spitzer und aktiver gefahren werden wie noch vor fünf oder sechs Jahren. Sie sind handlicher und leistungsstärker geworden und außerdem kann man nur auf die Weise die Traktionskontrolle richtig nutzen, bzw. die Nachteile des Regelverhaltens umgehen.“

TURN

2

HASSERÖDER-KURVE

Auch in dieser klassischen 180°-U-Kurve, wie es sie auf den meisten Rennstrecken gibt, sieht Tims Linie eher V-förmig aus.

„Die Hasseröder bin ich bisher immer rund gefahren und Platz nach innen gelassen. Aber letztes Jahr bei der Endurance-WM habe ich die YART-Fahrer genau studiert und mir die Linie abgesehen. Ich lenke relativ früh und aufrecht auf der Bremse nach innen rein, und setze mir quasi einen neuen Scheitelpunkt auf dem linken Curb. Weit außen drehe ich in einer kurzen, aber tiefen Schräglagenphase das Motorrad um, richte schnell auf, beschleunige hart und verlasse die Hasseröder über den letzten Curb.“

Das ist übrigens eine Faustregel für Oschersleben: du musst bei jeder Kurven über 90° am letzten Curb innen sein, und das sind fast alle. Auch wenn du zuvor die ganze Kurve total verwachst hast - immer am Ausgang den letzten Curb erwischen!“

Nicht irritieren lassen, wenn jemand auf der klassischen Linie etwas schneller durch den Bogen fährt: durch das frühere Aufrichten und Beschleunigen hat man am nächsten Bremspunkt sicher 15 km/h mehr auf der Uhr.

Nicht rund fahren! Die Hasseröder verleitet zu langen, tiefen Schräglagen. Mit einer spitzeren Linie drückt man aber die Rundenzeit!



FAUSTREGEL FÜR OSCHERSLEBEN: DU MUSST BEI JEDER KURVEN ÜBER 90° AM LETZTEN CURB INNEN SEIN, UND DAS SIND FAST ALLE.

Nicht zu eng fahren: Am ersten und am Scheitel rund einen Meter Platz zu den Curbs lassen.

Gerade drüber! Diesen Curb voll mitnehmen und vorher noch mal kurz ans Gas gehen.



Eingang in die Triple: Der drittletzte DTM-Poller ist der richtige Einlenkpunkt.



TRIPLE

Das Einlenken dieses schnellen 3-fach-Knicks erfolgt natürlich ganz rechts außen an der weißen Linie. Die DTM-Gummipoller, die aufgestellt wurden, damit die Autos nicht über die Asphaltfläche abkürzen, dienen Tim hier als Orientierungspunkt.

„Der drittletzte ist mein Einlenkpunkt, ich hab's getestet. Der letzte passt nicht, der vorletzte ist auch zu spät, der drittletzte ist perfekt. Dann: erster Knick einen Meter Platz zum inneren Curb lassen, dann außen ebenfalls einen Meter Platz lassen und dann erst gehe ich wirklich nach innen und lasse mich spät wieder raustragen, und kann so dort noch mal kurz kräftig Gas geben. So kommt es hin, dass man die Kombination wirklich in einem Bogen fahren kann. Ganz nach außen gehe ich in der Triple übrigens nie, denn da liegt immer Dreck und Zeug von Autos herum. Das ganze fahre ich im 4. Gang.“

TURN

3

TURN

4

RECHTSKURVE NACH DER TRIPLE

Diese geräumige und überhöhte Rechtskurve ist fast identisch wie der Turn 1 nach Start/Ziel, und Tim fährt sie daher natürlich auch genauso.

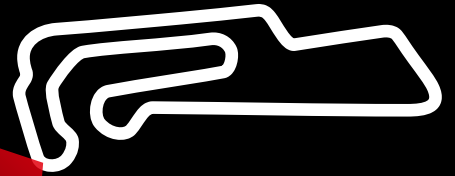
„Aus der Triple komme ich wieder mit zu viel Speed auf einer möglichst geraden Linie in den Bogen hinein, schalte in der Bewegung des Umsetzens einen Gang runter, lasse mich über das Vorderrad nach außen hinaustragen, lege dann - genau wie in Turn 1 - schnell und hart um, richte das Motorrad zügig auf und verlasse über den letzten Curb die Kurve.“



TIMTIPP

SPITZER FAHRSTIL

„Markus Reiterberger fährt hier eine 1:24. Bei einem Training konnte ich mal hinter ihm herfahren, denn er war auf seiner langsamsten und ich auf meiner schnellsten Runde, das hat gepasst. Er fährt die Hasseröder noch viel spitzer als ich, geht extrem früh ans Gas und konnte mir beim Rausbeschleunigen direkt 30, 40 Meter abnehmen. Das liegt aber nicht nur an seinem - zugegeben - perfekten Motorrad. Die Magie passiert auf dem Weg bis zum Scheitel und beim Umlegen. Die zweite Hälfte der Kurve könnte jeder Amateurracer so schnell wie Reiti hinter sich bringen.“



Umlegen und zeitgleich schalten: Dieser Vorgang erfordert Koordination und daher einiges an Übung.



Man on a mission: Tim hat seinen Fahrstil äußerst schnell von der 600er auf die Tausender umgestellt.





TURN 5

ERFOLGSFAKTOR KÖRPERHALTUNG

Die meisten Zehntel oder gar Sekunden liegen in Oschersleben in der Art und Weise, wie die 180°-Bögen gefahren werden. Die Linie verläuft hier V-förmig spitz, mit hohem Eingangsspeed und einem schnellen Drehen und Wiederaufrichten bei langsamer Geschwindigkeit.

Diese Fahrweise kann man nur bedingt erklären - man muss sie aktiv einüben. Neben der Meisterung der mentalen Herausforderung, zu schnell in eine Kurve einzulenken und danach ein recht langsames und damit natürlich auch instabiles Motorrad zu beherrschen, besteht die größte Trainingsaufgabe darin, die Fahrwerksgeometrie des Motorrads durch eine aktive Veränderung der Körperposition zu beeinflussen.

„Die meisten Rundstreckenfahrer bewegen sich eigentlich nur nach links und rechts“, sagt Tim. „Um ein Motorrad aber schnell drehen zu können, müssen Oberkörper und Kopf extrem nach vorne und zur Kurveninnenseite verschoben werden, also quasi neben den Lenkstummel. Das komprimiert die Gabel und verlagert zugleich den Schwerpunkt in Richtung des Kurvenausgangs.“ Das schnelle Aufrichten kann man übrigens sehr gut durch das Ziehen des kurveninneren Lenkstummels unterstützen.

Wie das in der Praxis aussieht, kann man sich sehr gut bei den Profis aus WM und GP angucken.

„Es ist eine gute Idee, ein MotoGP- oder Superbike-WM-Rennen mal rein unter dem Aspekt der Fahrtechnik zu betrachten, am besten in einer Aufzeichnung. Dabei lässt sich die Fahrposition von Marc Márquez & Co. in den 180°-Kehren sehr gut studieren“, rät Tim. „Und was Oschersleben anbetrifft, geht das sogar live: einfach mal den 8h-Endurance-WM-Lauf bei der Speedweek besuchen und dabei ausgiebig die Fahrer beobachten. Wenn man nämlich in den einem selber wohlbekanntesten Kurven die Linien und Körperpositionen eines Broc Parkes oder David Checas erkennt, geht einem irgendwann ein Licht auf.“

Für ein aktives Einüben dieser Fahrtechnik empfiehlt sich auch der Besuch eines der vielen angebotenen Supermoto-Trainings, outdoor oder in der Halle.

„Die Supermoto- und Motocross-Jungs sitzen in den Kurven fast mit den Eiern auf dem Lenker, sonst kommen sie nicht rum. Wenn du selber ein paar Mal versucht hast, auf engstem Raum eine zügige Wendung um einen Autoreifen herum zu vollziehen, merkst du ganz schnell, wie du deine Fahrposition verändern musst. Mit der gewohnten Kurventechnik aus der Rundstrecke landest du nämlich einfach stumpf im Off.“

MCDONALD'S-SCHIKANE

Orientierungspunkte zum Einlenken gibt es hier kaum. „Ich fahre hier so lange geradeaus auf die Schikane zu, bis ich die Curbs auf linken Seite komplett aus den Augenwinkeln verloren habe, mein Einlenkpunkt wird also ca. 10 Meter hinter den Curbs liegen. Hier schließe ich das Gas und lenke in die Rechts ein. Viele fahren hier voll über die Curbs, aber mein Ding ist das nicht. Ich fahre natürlich über die weiße Linie, Knie und Oberkörper voll auf den Curbs, aber ich bin da mal schwer gestürzt, weil sich meine Fußraste in der Betonwulst verhakt hat. Es ist auch nicht notwendig, sich dort mehr Platz zu verschaffen.“

Notwendig ist es hingegen, danach die Curbs auf der linken Seite voll mitzunehmen. Ich werde aber oft gefragt, ob ich die grüne Fläche links neben den Curbs nutze. Mache ich nicht, denn wenn du wirklich schnell unterwegs bist, wird das Motorrad unruhig, wenn du von dem Grün ja wieder zurück auf die Curbs fährst. Wenn du dabei eine blöde, sprich hohe Stelle erwischst, wirst du einmal richtig hoch geschmissen und gehst mit Unruhe im Fahrwerk in die anschließende Rechts - das wollen wir nicht.

Ich gehe an dieser Stelle auch noch mal voll links ins Hanging-off. Manche machen bleiben einfach rechts sitzen und drücken das Motorrad im Supermoto-Stil nur kurz nach links, weil ja direkt danach wieder eine Rechtskurve folgt. Aber wenn du das so hinkriegst, bist du zu langsam! Man muss das Motorrad wirklich einmal kurz hin und her schmeißen.

Ein kleiner Tipp: Der Weg durch die Schikane fällt deutlich einfacher, wenn man beim Reinfahren in die Rechts schon ein bisschen Stützgas anlegt - nur so viel, dass die Kette auf Spannung ist. Dadurch kommt die Front schon ein etwas hoch und der Rechts-Links-Rechts-Wechsel gelingt besser.“



Oben: Erst in die Schikane einlenken, wenn du diese Brücke nicht mehr in den Augen winkeln siehst. **Unten:** Über den Curb fahren, aber nicht über das Grüne! Das bringt keine Zeitvorteile, sondern es bringt dich nur in Schwierigkeiten.





TURN 6

RECHTSKURVE AUF DIE GEGENGERADE

Diese lange, sich öffnende Kurve verleitet zum einer frühen Beschleunigungsphase, daher möglichst schnell aufrichten. Die Kurve hängt zum Ende hin nämlich ein bisschen und es droht Highsider-Gefahr.

„Ich versuche, aus der Links der Schikane zu herauszukommen, dass ich noch einen Meter zwischen meinem Vorderrad und der weißen Linie gewinne. So kann ich auch hier erst zum Ende hin nach innen fahren und gehe wieder über den letzten Curb aus der Kurve heraus. Es folgt eine lange Gerade und wer mit Schwung von außen kommt, kann das Motorrad früher aufrichten und auf der Gegengerade ordentlich Meter machen. Cool bleiben: Überholen wird einen in dieser Kurve keiner, auch wenn er komplett innen bleibt und dort vielleicht 5 km/h mehr Kurvenspeed hat.“

COOL BLEIBEN: ÜBERHOLEN WIRD EINEN IN DIESER KURVE KEINER, AUCH WENN ER KOMPLETT INNEN BLEIBT



TURN 7

SHELL-S

In dieser Kombination gilt nach einer harten Bremsphase die Regel: langsam rein, schnell raus. Und zügig umlegen!

„Mein Bremspunkt liegt bei der 150-Meter-Tafel. Hier schalte ich wie bei Ende Start/Ziel zwei Gänge runter, spät einlenken. Mein Einlenkpunkt liegt hinter der Zuschauerbrücke. Wer hier korrekt hinterschneidet, positioniert sich gut für die Vorbereitung des Ausgangs dieser S-Kurve. Außerdem gibt es im Kurveneingang eine Bodenwelle, die denjenigen am härtesten erwischt, der zu früh einlenkt.“

Mein allererster Blick, wenn ich um die Rechtskurve komme, geht zu der Einfahrt des Rettungsweges auf der rechten Seite – das ist auch mein Einlenkpunkt für die anschließende Links. Der Ausgang ist an sich ist unspektakulär, einfach eng am inneren Curb sein und voll durchziehen.“

WER HIER KORREKT HINTERSCHNEIDET, POSITIONIERT SICH GUT FÜR DEN AUSGANG DIESER S-KURVE. AUSSERDEM GIBT ES IM KURVENEINGANG EINE BODENWELLE, DIE DENJENIGEN AM HÄRTESTEN ERWISCHT, DER ZU FRÜH EINLENKT.



Magic number. Tim bremst das Shell-S bei dem 150-Meter-Schild an und lenkt hinter der Brücke ein.



Ausholen: Der Einlenkpunkt für die Links ist die Ausfahrt des Rettungsweges. Direkt dahingucken!

TURN 8

RECHTSKNICK VOR DER BOXENEINFAHRT

An dieser einfach zu fahrenden Ecke ist eigentlich jeder schnell. Aber es geht noch schneller:

„Wer hier öfter fährt, aber sich noch nie den Streckenplan angeguckt hat, hält diese Ecke für eine 90-Grad-Kurve. Das ist eine optische Täuschung bei der Anfahrt auf diese Kurve, weil es danach bergab geht – sie öffnet aber viel weiter und viele lenken dafür eigentlich zu spät ein. Mein Einlenkpunkt liegt ungefähr an der Ampel, und das ist im Vergleich zu den meisten Fahrern recht früh. Denn auch, wenn es mal nicht ganz passen sollte, ist zur Not noch genügend Platz für Korrekturen.“



Optische Täuschung. Die Rechts nach dem Shell-S geht meist noch schneller als du meinst.

TURN 9

ZEPPELIN-KURVE

Während die Kurve davor meist zu langsam gefahren wird, unterschätzen viele diesen nicht ganz einfachen Eingang auf die Zielgerade, den man sehr genau treffen muss.

„Ich fahre bei der Anfahrt zwar kurz auf die Curbs drauf, nutze aber nicht, wie es viele tun, die grüne Fläche an der Boxenausfahrt. Ich nehme die Strecke eher so, wie sie ist. Denn wenn man an diesem Punkt so weit ausholt, ist man eigentlich schon wieder viel zu früh in Schräglage. Ich habe auch noch nie bei einem WM-Fahrer gesehen. Außerdem bietet dieser Bereich viel zu wenig Grip, wenn man dort voll auf der Bremse angefliegen kommt.“

Vor der Kurve gibt es wieder so eine Streckenampel. Erst, wenn ich unter ihr durch bin, lenke ich ein – also ziemlich spät, und ich fahre auch sehr spät wieder nach innen. Wieder nach dem zum letzten Curb auf der Innenseite Ausschau halten und geduldig sein – wenn hier einer jetzt durchrutscht, fängst du ihn auf der Geraden sicher wieder ein. Am letzten Curb wieder voll aufziehen und dabei aussen auf die Reifenstapel links hinter dem Kiesbett schauen: dort stehen große weiße Schilder mit den Startreihennummern für die Autos. Das Schild mit der 13 ist dasjenige, was man in der Beschleunigungsphase anvisieren muss.

Das ist dann auch der Punkt, an dem ich mich in die Rasten und mein ganzes Gewicht auf die Front lege, weil das Motorrad hier ansonsten zu sehr steigt. Das ist sehr wichtig, denn ansonsten muss du das Gas zurücknehmen oder die Wheeliekontrolle holt das Vorderrad wieder auf den Boden. Der Effekt ist der gleiche: du verlierst an Vortrieb, und die komprimierten Gabelfedern schleudern die Front wie auf einem Trampolin immer wieder in die Höhe.“

Hängen und würgen Das Bike schnell zu drehen, erfordert schon einiges an Körpereinsatz.



Auf dem Asphalt bleiben. Spät einlenken und nicht auf grüne Fläche fahren. So macht man nur Kurven, wo gar keine sind.



Glückszahl: Auf das weiße Schild mit der Nummer 13 hinter dem Kiesbett sollte sich dein Blick beim Verlassen der Rechts richten.



COOL BLEIBEN: ÜBERHOLEN WIRD EINEN IN DIESER KURVE KEINER, AUCH WENN ER KOMPLETT INNEN BLEIBT



TIMS MOTORRAD

Es gibt nichts spektakuläres zu berichten an dieser Stelle. Tim fährt eine aktuelle Yamaha R1 (RN32) in milder Trackday-Ausstattung: Serien-Bremsen, Serienauspuffanlage, nur der Sammler/Kat ist durchstoßen. Die Standard-Showa-Gabel wurde von MGM für die Rennstrecke überarbeitet, das Federbein wurde gegen das Öhlins-TTX36 der R1M getauscht – natürlich ohne das Elektronik-Setup. Ansonsten finden sich nur die übliche Rennstreckenbauteile wie Pazzo-Hebel, Sturzprotektion von GSG Mototechnik und Motorschutzdeckel von GB-Racing. Tim fuhr seine 1;27.9-Runde auf Diablo-Superbike-Slicks von Pirelli, vorn in der Mischung SC3, hinten SC1.