

„Verfolgt“ von
zwei Fahrern seiner Gruppe:
Helmut Dähne auf der
R 100 Pro – mit Spiegeln von
seiner Honda RC 30



Es begann am 8. Januar 2016 um 18.10 Uhr mit dem Wort „Mahlzeit“. So eröffnete Michael Schenk aus Stuttgart, überzeugter Zweiventil-Boxer-Fahrer, einen Thread im Zweiventiler-Forum. Sein Gedanke: In einer zügigen 2V-Boxer-Gruppe Anfang August am Perfektionstraining auf der Nordschleife teilnehmen. Der Grund: Fahrspaß-Maximierung unter Gleichgesinnten. Exakt sieben Monate später, nämlich am 8. August, wurde dann Gas gegeben – und zwar hinter einem begnadeten Instruktor auf einem außergewöhnlichen Krad: Helmut Dähne hatte seine R 100 Pro, eine R 75/5 mit Tausender-Motor, 1983 stillgelegt, nach 33 Jahren wieder aus dem Dornröschenschlaf erweckt und setzte sie erstmals als Instruktorbike ein. Vierzig Jahre, nachdem er auf diesem Motorrad die Production Class der TT auf der Isle of Man gewonnen hat. Wir durften mitfahren.

Wie nicht anders zu erwarten, gehören weder die Motorräder der Gruppe 30 des Doc-Scholl-Trainings noch deren Fahrer zu den Jüngeren, die sich bei wunderbarem Sommerwetter an der Nordschleife treffen. Passenderweise bewegt Helmut Dähne, mit knapp 72 Jahren der Senior, auch das älteste Motorrad. Seine 1972 gebaute R 100 Pro, ursprünglich eine R 75/5, ist freilich vom Serienstand weit entfernt, durfte sie doch für den Einsatz auf der Isle of Man 1976 nicht unerheblich modifiziert werden. „Die Production Class hatte damals ein sehr offenes Reglement“, erinnert sich Helmut. Nur der Rahmen und die Silhouette der Auspuffanlage

MIT DEM

KING

AM RING

Im Rahmen eines Doc-Scholl-Perfektionstrainings auf der Nordschleife des Nürburgrings hat eine Gruppe engagierter 2V-Boxerfahrer das wohl einmalige Vergnügen gehabt, **HELMUT DÄHNE** als Instruktor folgen zu dürfen – auf seiner 1976er TT-Siegermaschine, der R 100 Pro

TEXT: ULF BÖHRINGER FOTOS: FBN, PIXELRACE.DE



Das Schrauben-Sortiment hat Dähne immer im Tankrucksack. Ölnebel auf dem linken Stiefel veranlasste den „King“ zu einem sorgfältigen Inspektionsblick



Diese Perspektive auf der Nordschleife ist für die Trainings-Teilnehmer einmalig: Hinter dem „King am Ring“ herfahren zu dürfen, ist ein Erlebnis

mussten der Serie entsprechen, der Rest war ziemlich freigestellt.

Der heutige Zustand des Motorrads ist jedoch ein anderer. Das TT-Siegerbike von damals trägt seit Mai 2016 wieder ein amtliches Kennzeichen. Das bedingte die Montage einiger Teile, die sich zuvor nicht an ihm befunden hatten. So gibt es Blinker vorne und hinten, dazu eine Beleuchtungsanlage. Und einen Auspuff, der höchstens geringfügig lauter ist als aktuelle Serienanlagen. Eine technische Besonderheit der Dähne'schen R 100 Pro sollte den frohge-lauten „Verfolgern“ erst im Lauf der ersten Nordschleifenrunde auffallen.

Als erster der „Verfolger“ ist der Initiator dieser Aktion zu nennen, Michael Schenk. Er tritt mit einer R 75/6 an, deren Triebwerk zwischenzeitlich allerdings deutlich erstarrt ist. Der Stuttgarter Maschinenbauingenieur hat sein Bike bereits 1980 erworben; inzwischen sind mehr als 300 000 Kilometer aufgelaufen. Einst hatte es ihn sogar zu einer Zweiradmechanikerlehre veranlasst. Schenk war im Jahr zuvor an der Nordschleife gewesen und hatte „tierisch Spaß“, wie er sagt. Dieses Jahr währt seine Freude nicht allzu lange: Bereits im dritten Turn

des ersten Trainingstages erleidet sein Motor einen Kollaps. Diagnose: Bruch der Kurbelwelle. Michael trägt's tapfer: „Der neue Motor muss dann aber zehn Prozent mehr Leistung haben...“, kündigt er das Ziel der Triebwerks-Revisionsmaßnahme an. Das Motor-Aus bedeutet für den Schwaben unerwarteterweise nicht das Trainings-Aus: Willi Hemsing aus

Die Trainingsgruppe zeigt, wie schnell man mit vierzig Jahre alten 2V-Boxern am Ring sein kann

Lengerich hat nämlich gleich zwei Motorräder mit zur Nordschleife gebracht und stellt dem rührigen Michael Schenk eine weiße Fallert-BMW zur Verfügung. Ja, das Klima innerhalb der 2V-Trainingsgruppe ist bemerkenswert gut!

Hemsing selbst tritt mit seiner „bunten Kuh“ an, einer R 100/7, häufigeren Besuchern von Nordschleifen-Trainings nicht unbekannt. Der selbstständige Maschinenbaumeister aus Lengerich, dem nördlichsten Zipfel Nordrhein-Westfalens, kennt sich an der Nordschleife bestens aus, weiß seinen Einsatz wohl

zu dosieren und freut sich über jede Runde, die er in der Eifel zurücklegen kann.

Auf die Schenk'sche Offerte sehr schnell reagiert hat Stefan Marx aus Essen. Der gewichtige Zahntechnikermeister fährt das jüngste Motorrad: Seine R 80 GS ist Baujahr 1989, entstammt also bereits der Paralever-Generation. Mit einem 1070er-Motor (77 PS, gut 100 Nm) und HPN-

Rahmenverstärkungen sowie anderen kleinen Modifikationen ist sie dem Kampfgewicht ihres Piloten absolut gewachsen. „Ich habe meinen Sozium immer dabei“, lacht Stefan. Im Kopf wie im Handgelenk erweist er sich als ausgesprochen fix. Er hat schon über 20 Trainings auf der Nordschleife absolviert, die letzten fünf Jahre allerdings pausiert. „Beim Bezahlen erscheint es immer sehr teuer, hinterher war es dann lediglich viel Geld“, lautet seine sehr differenzierte Trainings-Erfahrung.

Schnell am Gas ist auch Josef Hölzl aus dem oberpfälzischen

Vohenstrauß. Für den Sepp, von Beruf Pilot, ist der Besuch am Ring ein Déjà-vu: „Alter Mann auf altem Motorrad trifft alte Strecke“, lacht der 60-Jährige. Sein Motorrad ist zwar Baujahr 1976 und damit das drittälteste der Teilnehmer, doch befindet es sich erst wenige Monate in seinem Besitz, und es ist die erste ernsthafte Testfahrt der R 90 S. Sie hat erst 11 000 Kilometer zurückgelegt und ist in Originalzustand. „Die nötigen technischen Sachen habe ich natürlich gemacht, aber optisch ist sie halt noch nicht so, wie sie sein soll“, meint der Sepp entschuldigend. Er hat viel Ring-Erfahrung, ist in den 1970er Jahren rennsportlich aktiv gewesen. Die vielen Zuverlässigkeitsfahrten, nicht wenige gegen Helmut Dähne, merkt man seinem Fahrstil noch heute an. So dicht hinter den Instruktor klemmt sich keiner.

Ebenfalls zum Kreis der Teilnehmer gehört Rudi Gregor aus dem Münchener Vorort Neubiberg. Sein zum Cafe Racer umgebautes 2V-Boxer ist langjähriger Lesern seit 2008 bekannt, als in Heft 24 erstmals über die einstige R 100 RS berichtet worden ist. Seit heuer hat Rudi ein neues Triebwerk installiert, dessen Details sein Erbauer aber noch für sich behält. „Erst muss



„Die schnellste war sie nie, aber eine gute!“ Helmut Dähne ist von seiner R 100 Pro nach wie vor überzeugt. Die Spiegel kamen nach dem Training wieder weg

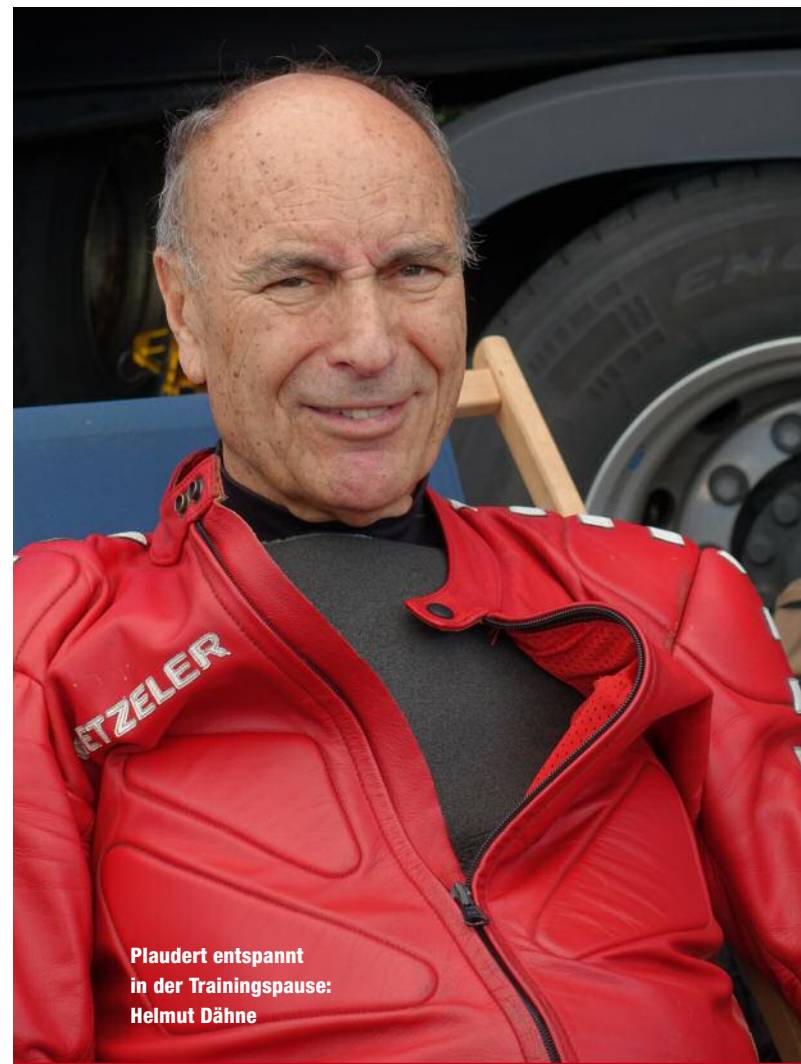
die neue Auspuffanlage dran, dann wird sich zeigen, ob die Leistung den hohen Aufwand rechtfertigt“, sagt der Niederbayer. Beim Umrunden der Nordschleife sieht es jedenfalls nicht so aus, als mangle es dem seit April schon 6000 Kilometer gelaufenen, aber noch nicht endgültig abgestimmten 2V-Boxer an Leistung.

Die Turns sind mit jeweils 30 Minuten terminiert, was normalerweise für drei Runden am Stück reicht. Rudi, der erst 2014 mit Dähne als Instruktor an einem Nordschleifentraining teilgenommen hat, wundert sich: „Diesmal sind wir bereits in der zweiten Runde ein Tempo gefahren, das wir damals erst am zweiten Tag erreicht haben.“ Besonders angenehm empfindet er, wie gut die Gruppe funktioniert: „sehr harmonisch“. Das sieht Stefan nicht anders: „Die Teilnehmer passen sehr gut zusammen“, meint er, auch wenn das Tempo in den langsameren Passagen für ihn hätte höher sein dürfen. Als Vorteil empfindet er, dass die 2V-Boxer konzeptbedingt bei der Topspeed zurückhängen: „Die von mir laut meinem Motogadget maximal erreichten 188 km/h genügen mir auch in den Passagen Schwedenkreuz und Fuchsröhre.“ Mit der speziellen Linie von Helmut Dähne hat Stefan aufgrund seiner Nordschleifen-Erfahrung durchaus Probleme: „Es ist für mich nicht ganz einfach, ihm zu folgen, weil ich eine andere Linie gewöhnt bin.“ Ihm, wie einigen anderen Teilnehmern, macht es am Anfang zu schaffen, dass die Dähne-BMW an der Handbremse keinen Bremslichtschalter aufweist, es leuchtet beim Verzögern vor Kurven also kein Bremslicht auf. „Da muss man sich erst daran gewöhnen.“ Wohl wahr.

Mit Helmut Dähne fahren zu dürfen, ist für Stefan genauso eine unerwartete Überraschung wie für die anderen Teilnehmer der Gruppe – außer für Michael Schenk. Begeistert erzählt er, wie der von ihm kontaktierte Dähne auf die Anfrage reagiert habe, ob er als Sonderinstruktur für eine 2V-Boxergruppe tätig werden wolle: „Innerhalb eines Tages hat Helmut nicht nur zu-

gesagt, sondern sogar avisiert, dass er seinen alten TT-Renner reaktivieren würde.“ Und so ist die Gruppe ausgesprochen zügig unterwegs. „Wir haben mit den bis zu vierzig Jahre alten Motorrädern niemanden aufgehalten und gehörten sogar zu den Schnelleren“, bilanziert Helmut Dähne. Das sei zwar nicht das Ziel gewesen, aber letztlich sei das Tempo doch ein Maßstab für das Fahrkönnen. Die alten Boxer „auf freier Wildbahn“ und selbst (s)einen unterm Hintern zu haben, sei auch für ihn ein ausgesprochen schönes Erlebnis.

Das sieht auch der Autor so. Er hat die Gruppe 30 zwar auf einem Vierventilboxer begleitet, durfte aber einen Turn lang, also drei Runden, mit Sepps R 90 S fahren. „Wenn du schon über 2V-Boxer auf der Nordschleife schreibst, dann musst du auch damit gefahren sein.“ Eine solche Einladung kann man nicht ausschlagen! Freilich muss Helmut das Tempo reduzieren, denn anders als die Kollegen ist der Autor auf die vierzigjährige „Grande Dame“ nicht eingeschossen. Die Bremse der R 90 S spricht im Vergleich zu einem aktuellen Boxer natürlich vergleichsweise schlecht an, verzögert beim Anbremsen beispielsweise der Aremberg-Kurve bei weitem nicht so wie aktuelle Bremsanlagen mit Vierkolben- Radialzangen. Auch die Gangwechsel gestalten sich wesentlich schwieriger; insbesondere beim Herunterschalten lässt die Präzision des Getriebes Wünsche offen. Und natürlich ist auch das Fahrwerk einer vierzig Jahre alten R 90 S weit vom heutigen Standard entfernt. Dennoch lässt sich mit dem Youngtimer – zumindest hinter einem kundigen Instruktor – zügig, ja sogar sehr zügig fahren. Die legendäre rote Kombi auf dem TT-Siegerbike vor sich, den bis fast 7000 Touren drehenden, 2V-Boxer unter sich – einmalig! Nicht zu vergessen: Chapeau für die Teilnehmer der Gruppe 30! Sie haben mehr geleistet, als „nur“ an einem Perfektionstraining teilzunehmen. Sie haben unübersehbar demonstriert, welchen enormen Fahrspaß man auf einem potenten Zweiventilboxer gewinnen kann. 🌐



Plaudert entspannt in der Trainingspause: Helmut Dähne



Einer schöner als der andere: 2V-Boxer am Ring



2V-Boxerfahrern geht der Gesprächsstoff nie aus: Gruppenfoto mit Dähne

„MIR HAT ES EINEN RIESIGEN SPASS GEMACHT“

Der Münchner Helmut Dähne, demnächst 72 Jahre alt, hat nicht nur mehr Nordschleifen-Erfahrung als die meisten Motorradfahrer, er ist im Mai 1993 auf der zirka 20,7 Kilometer langen Strecke auch die schnellste jemals gezeitete Runde über alle Motorradklassen gefahren, mit 7:49,72 Minuten, und zwar mit einem Serienmotorrad, einer Honda RC 30. Sein Rekord gilt als „ewiger“, weil seit 1995 dort keine Motorradsportveranstaltungen mehr gefahren werden. Seit vielen Jahren ist der gelernte Kfz-Mechaniker und spätere Reifenentwickler gelegentlich als Instruktor bei Rundstreckentrainings tätig. **IM GESPRÄCH** mit dem „King of the Ring“

[?] War das eine Premiere auf der Nordschleife mit der R 100 Pro, mit der Du 1976 die TT gewonnen hast?

[Helmut Dähne] Nicht beim Fahren, aber im Rahmen eines Trainings schon. Gefahren bin ich die R 100 Pro hier schon früher; sie war im Grunde nie die Schnellste, aber sie ist eine wirklich gute.

[?] Worin liegt die besondere Herausforderung des Fahrens auf der Nordschleife?

[Helmut Dähne] In ihrer Länge. Zwar ist die Nordschleife heutzutage keine Rennstrecke mehr, sondern eher eine Landstraße mit Einbahnregelung. Sie weist aber viele Höhenunterschiede auf, teilweise ist die Strecke auch unübersichtlich. Man sieht beim Einlenken nicht immer, wo man hin muss. Das bedingt, dass man die Streckenführung lernen muss, und das ist bei fast 21 Kilometern und 73 Kurven nun wirklich nicht einfach. Und aufgrund der großen Distanzen ist auch das Wetter eine Herausforderung; trocken und nass kann schnell wechseln.

[?] Was ist besonders wichtig beim Fahren auf der Nordschleife?

[Helmut Dähne] Im Rahmen der Trainings gilt es, sauber und präzise zu fahren. Die Ideallinie heißt deshalb so, weil sie die höchsten Kurvengeschwindigkeiten und damit die besten Rundenzeiten ermöglicht. Freilich ist dabei zu beachten, dass Kurvenkombinationen es erforderlich machen können, eine andere, in der Summe schnellere Linie zu fahren.

[?] Die Fahrer älterer Motorräder haben aber normalerweise nicht im Sinn, die letzte Zehntelsekunde herauszufahren, auch wenn sie gerne zügig unterwegs sind. Sind die bei einem solchen Training nicht fehl am Platz?

[Helmut Dähne] Überhaupt nicht. Bei der gerade absolvierten Veranstaltung bestanden ungefähr sechzig Prozent aller Teilnehmer aus Wiederholern, alle anderen waren mehr oder minder Einsteiger. Das sind Leute, die zwar Motorrad fahren können, aber keine Rennstreckenerfahrung haben. An einem solchen Training teilzunehmen ist für sie absolut sinnvoll, weil sie dabei unter qualifizierter Anleitung von Instruktor in kleinen Gruppen von meist nicht mehr als fünf Personen lernen, ihr Motorrad besser zu beherrschen.

[?] Und warum soll man das ausgerechnet auf der Nordschleife des Nürburgrings trainieren? Es gibt ja auch andere Trainings auf anderen Rennstrecken – zumeist auch noch zu günstigeren Tarifen.

[Helmut Dähne] Wie schon gesagt: Die Nordschleife ist für Motorräder keine Rennstrecke mehr, sondern eine knifflige Landstraße, jedenfalls ab einem gewissen Tempo. Sie ist eine komprimierte Abbildung der Realität, aber eben ohne Gegenverkehr und sonstige Gefahrenpotenziale von außen. Wichtig ist hier, flüssig zu fahren, nicht hektisch. Deshalb ist das, was man dort übt, weit aus relevanter fürs normale Motorradfahrerleben als ein Training auf einem GP-Kurs. Das ist dann was für Sportfahrer.

[?] In Deiner Gruppe gab es eine knifflige Situation, die zwar gut verlief, aber durchaus Gefahrenpotenzial hatte.

[Helmut Dähne] Im Streckenabschnitt Exmühle war ein Fahrer einer vorherigen Gruppe zu Sturz gekommen. Die Mitglieder dieser Gruppe haben total falsch reagiert. Sie haben nicht zuerst nach hinten abgesichert, indem sie uns mit einem Helm in der Hand entgegenlaufen, wie es üblicherweise notwendig ist, sondern sie haben zuerst versucht, ihrem Kollegen wieder aufzuhelfen. Genau in dem Moment kamen wir. Es hatte leicht zu regnen begonnen, war nass. Da diese Stelle wegen der Kuppe extrem unübersichtlich ist, blieb mir nichts anderes mehr übrig, als den linken Arm hochzureißen. Ich durfte auf keinen Fall fest bremsen, jedes scharfe Manöver hätte die Situation angesichts der Nässe noch verschärft. Die Lücke zwischen demjenigen, der den Gestürzten gerade aufstellte, als wir über die Kuppe kamen, und dem auf der Strecke liegenden Motorrad war nicht groß, ich schätze eineinhalb Meter. Zum Glück ist unsere gesamte Gruppe heil durchgekommen.

[?] Hat das nicht hinterher zu erregten Diskussionen geführt?

[Helmut Dähne] Nein, darüber ist in unserer Gruppe praktisch gar nicht geredet worden. Vielleicht erschien allen die Sache harmlos, weil wir gut durchgekommen sind. Aber sie war es überhaupt nicht. Prima jedenfalls, wie kontrolliert – und dabei insgesamt schnell – unsere Truppe gefahren ist. Mir hat es einen riesigen Spaß gemacht. Es ist schon etwas Besonderes, wenn man auf ähnlich motorisierten Youngtimern unterwegs ist.