

Auf nach Barr, es ist Kaiserwetter! Und wenn Engel reisen lacht ja sowieso der Himmel. Dann, kurz nach der Ausfahrt Colmar City sagt mein Fahrer - wir sind gerade am Überholen - „jetzt hat's den LT geputzt"! Wir brechen das projekt „überholen“ ab und lassen den Buss auf dem Pannestreifen ausrollen. „Geputzt“ hat es den Zahnriemen. Kapitaler Motorschaden oder noch Glück gehabt das ist jetzt die Frage.

„Wo sind sie und wie ist ihre Autonummer?“ – fragt die Stimme an der Pannensäule. „Bei der Säule 144“ sage ich und die Autonummer ist BE 944. Die Stimme glaubte das Ganze nicht so recht und fragte noch ein zweites Mal, dann hat's wahrscheinlich geklappt. Nach über einer Stunde und nach nochmaligem sprechen mit der Stimme an der Säule 144, kommt der Abschleppplastwagen endlich. Dann geht's rucki zucki. LT aufladen, Personen einladen, weg von der Autobahn und quer durch Dörfer und Weinberge an den Fuss der Vogesen. Kaysersberg – hat mit dem Wetter gar nichts zu tun - war das Ziel unseres Chauffeurs. In den Ferien ein wunderschöner Ort, aber für uns im Moment einfach nur ein Kaff mit einer Peugeot-Garage – Hiltenfinck hiess der Besitzer und er machte dem Ende seines Namens alle Ehre - die unseren LT ans „Füdl" der Welt gekarrt hat. Ab sofort hat unser Wochenende eine andere Priorität bekommen. Es gab Momente, da wähten wir uns irgendwo in einem Negerdorf und nicht im zivilisierten Mitteleuropa.

Aber wozu hat man Freunde. Mit der Hilfe von Heidi und Schlupi ist es doch noch möglich geworden einen Bericht von Barr 2006 zu machen. Und alles, was es bei Regenwetter braucht, war dabei. Gummistiefel, Regenkombi, Winterjacke, Heizöfeli etc. etc. Aber, die Sonne tat, als wär's das selbstverständlichste der Welt, strahlte vom Himmel und gaukelte Sommerwetter vor. Also nach 10 Jahren „Regen in Barr“ haben wir doch ein trockenes Rennwochenende afe äntliche verdient.

Langsam füllte sich das Fahrerlager. Die Schweizer – alle aus der FHRM-Gruppe – rückten zusammen, richteten sich ein, fachsimpelten und bestaunten die verschiedenen Möglichkeiten allfälligem Oelverlust ihrer Maschinen entgegenzuwirken zu können. Leider wurden diese „Bade“-wannen bei der Maschinenabnahme keines Blickes gewürdigt. Die ganzen schlaflosen Nächte, tagelange Konstruktionen mit zweckentfremdeten Haushaltgeräten und zuletzt dann doch ein kostspieliges, neu angefertigtes Teil vom Fachmann. Alles umsonst. Merde!!

Ah noch etwas - am Abend regnete es!! Aber was soll's. Man traf sich noch mit den „Holzplatz-Campers“ im Festzelt, trank einen letzten Schlummerbecher beim Ducati-Peter und ging halt dann rechtzeitig in die Falle.

Der Wettermix setzte sich auch an den beiden folgenden Tagen fort. Die Norton von Toni hat dem Renngreenhorn gezeigt, dass laufen und rennen zwei Paar Schuhe sind. Und dass das eine nicht auch automatisch das andere voraussetzt. Aber, Toni, mitmachen ist alles und das nächste Rennen kommt bestimmt.

Jetzt möchte ich natürlich noch die hervorragenden Resultate unserer FHRM-ler erwähnen.

Catégorie +250 ccm

1. Bänninger Heinz
2. Schluemp Walter
4. Hochuli Peter
7. Freiburghaus Peter
8. Wälchli Christian

Catégorie Années 70 (Gleichmässigkeit)

2. Schmocker Lorenz
3. Hegglin Ernst
6. Baumann Manfred
8. Brönimann Hans
14. Kaufmann Urs

Catégorie VINTAGE

1. Wyssen Hansueli
2. Bader Karl

Catégorie Classic Side care

3. Saudan André
5. Künzli Köbi und Sonja

Ausserdem je einen Pokal für den Tagessieg bekamen Hansueli Wyssen und Heinz Bänninger.

Dass ich und mein Benelli-Män nicht dabei sein konnte bedaure ich sehr. Dem Besitzer des Feuerwehr-Autos, der uns auf der Autobahn helfen wollte möchten wir herzlich danken. Leider ging zu diesem Zeitpunkt für uns nichts mehr. Danken möchte ich auch Heidi und Wale für die Stichworte zu diesem Bericht. Alle die in Barr waren möchte ich nachträglich grüssen. Wir sehen uns bei anderer Gelegenheit oder wieder im nächsten Jahr, beim 24ème course de côte de Barr.

Den nachfolgenden Rennbericht von Barr haben wir unserem FHRM-ler Ernst Hegglin zu verdanken. Viel Spass beim Lesen!

18.5.2006 evb

Barr im Sonnenschein

Nachdem diesen Frühling keine geeignete Möglichkeit für Einstellfahrten bestand, entschloss ich mich es grad mal richtig zu probieren. Aufgrund des traditionellen Regens in Barr schien das ja so oder so die richtige Veranstaltung zu sein.

Nachdem ich mich mit den französischen Reglementen vertraut und mich und den Renner entsprechend anpasste (einteiliges Kombi, Kettenschutz, Oelauffangwanne etc. etc.) ging's in Begleitung von Margrith am Samstag Morgen im dunkeln von zu hause los. Kurz nach sechs waren wir dann bereits in Barr. Ein bisschen früh, aber wie sich zeigte grad richtig um noch den letzten schlaun Platz im Fahrerlager zu belegen. Da ich zum ersten Mal hier war, wollte ich mich nicht schon auf dem Campingplatz niederlassen. Man soll schliesslich klein anfangen und sich steigern können! Nachdem wir uns eingerichtet hatten, machten wir uns zu Fuss auf zur Streckenbesichtigung. Das Kurvengeschlängel im unteren Streckenteil lässt mein Herz höher schlagen. Die Spitzkehre scheint interessant zu werden und die später folgende scharfe Links ist sicher auch nicht zu unterschätzen. Für weiter reicht die Zeit nun nicht mehr. Wir begeben uns wieder Richtung Fahrerlager und treffen unterwegs Urs und Lorenz auf ihren „Trainingstöffs“.

Unten angelangt geht es nun zur berüchtigten Fahrzeugabnahme. Dabei treffen wir auf einige bekannte Gesichter. Wie es scheint, sind die FHRM-ler alle gut vorbereitet und es gibt nirgends Beanstandungen.

Das freie Training beginnt pünktlich um 11.00 Uhr auf leicht feuchter Strecke. Zuerst sind die 125er der franz. Bermeisterschaft dran. Es ist echt beeindruckend wie sich diese Jungs in die erste Kurve legen. Na ja, denke ich, wenn es bei denen hält bei diesem Tempo, wird es wohl mit unseren Racingpneus und unserm Tempo auch funktionieren. Sehr bald merke ich, dass bei den Oldtimern in Frankreich offenbar nicht nach den Startnummern gefahren wird. Edith bekäme jetzt wohl Zustände, aber infolge Zahnriemenzerfall an ihrem Rennmobil sind Rolf und unsere gute Fee Edith leider nicht auf dem Campingplatz zu finden.

Nachdem unsere Besichtigungsfahrt fast im trockenen stattgefunden hat, ist es beim ersten Zeittraining leicht nass. Es zeigt sich jedoch, dass der Belag sehr griffig ist und sich die Zeiten noch ein bisschen verbessern lassen. Gegen Samstag Abend wird nun das Wetter richtig schön und wir haben Gelegenheit nochmals frei zu trainieren. Die Strecke ist jetzt trocken und man kann es bereits richtig laufen lassen.

Am Sonntag Morgen ist die Strecke wieder nass, aber die Sonne bekommt langsam Oberhand und für uns stehen noch ein Zeittraining sowie 2 Rennläufe am Nachmittag an. In Ermangelung an Arbeit komme ich nun dummerweise auf die Idee, etwas „gutes“ für meine Duc zu tun. Wie die Franzosen stelle ich meinen Racer auf die Strasse und reinige erstmals die Pneus mit Wasser aus dem nahen Bach. Da die WD40 Spraydose ebenfalls griffbereit in der Nähe steht kann ein bisschen schmieren der Bremsnocken sicher auch nicht schaden - denkste!! Scheinbar gut vorbereitet warte ich nun bis unsere Gruppe vor der grossen Publikumskulisse den Berg raufdonnern darf. Am Vorstart bemerke ich plötzlich, dass sich eine Bremsnocke ziemlich widerwillig nach unten bewegt. „Merde“, denke ich und hole schnell mein WD40 und schmiere und schmiere. Aber es wird immer schlimmer. Meine Kumpels sind schon fast alle gestartet. „Ich glaube, das Training ist für mich gelaufen“, denke ich und fahre zurück zu meiner Box, gepolstert mit vielen Holzschnitzeln und „Herdboden“! Schnell löse ich beide Bremskabel und plötzlich bewegen sich alle Nocken wieder. Vom Startplatz her höre ich einen satten Ton. Das kann nur der Wyssen sein. Es sind also noch etwa 4 Gespanne dort. Also, Helm an und blitzartig an den Start.

Sonja Künzli hilft mir noch schnell die Reifen meiner Duc ein bisschen zu säubern bzw. „anzuheizen“ bevor sie ins Beiboot der BMW Maltri klettert. Der Köbi kann's ja schliesslich nicht alleine richten. Richtig ausgeruht und entspannt stehe ich nun als letzter am Start. Der untere Teil der Strecke gelingt optimal in Vollgasstellung. Bei der Anfahrt zur Spitzkehre

verliere ich dann - wohl angesichts des riesigen Publikumsaufmarsches - die Konzentration und schalte einen Gang zu viel zurück. Da dadurch das Hinterrad beinahe in Rückwärtsbewegung gerät, erwische ich diese Kurve nicht so gut. Den Franzosen scheint's jedoch gefallen zu haben. Als ich wieder aufgestanden war, haben sie mir jedenfalls eine „Standing Ovation“ gegeben - es hatte keine Sitzplätze!?

In der Mittagspause entschloss ich mich dann zur Demontage des Vorderrades und der Bremse. Zusammen mit dem Schmutz und den Sandkörnern, angereichert mit WD40 hatte sich eine richtige Pappe an den Bremsschildern angesammelt. Na ja, jetzt alles reinigen und zusammenbauen, dann kann ja nichts mehr schief gehen. Bei inzwischen wunderschönem Wetter wurden nun also die Rennläufe gestartet. Zuerst die Schnellen und dann die Lauten. ... Nichts mehr schief gehen? ... Am Vorstart merke ich, dass die Nocken auf der linken Seite wieder klemmen. Jetzt ist es langsam nicht mehr lustig. Schnell ... wieder zur Zwischenbox am Strassenrand, beide Kabel lösen und Hebel tausend Mal (etwa) rauf und runter bewegen. ... Und es funktioniert!! Die Bremskabel wieder montieren und an den Start.

Die Piste ist jetzt absolut trocken. Der untere Teil ist wie gemacht für die kleine Ducati. Die Spitzkehre geht dieses Mal ohne Spezialapplaus des Publikums. Es folgen jetzt noch die Scharfe links, die Schikane und die herrliche Zielkurve. Einen absoluten Superservice bietet uns der Motoclub Barr im Zielbereich. Ich meine nicht den Bierstand am Strassenrand, nein, die grosse Zeittafel. Du siehst sofort die gefahrene Zeit und natürlich auch diejenige deiner Konkurrenz. Schliesslich fahre ich ja in der Klasse über Jahrgang 70 (Geschwindigkeitswertung). Die Konkurrenz fährt mit viel Leistung und Kubik und Motorrädern bis Jahrgang 1990. Meine Zeit von 1.48.40 reicht für den 10. Zwischenrang. Chancen auf einen Pokal hat von uns Schweizern nur Urs Kaufmann auf dem 3. Zwischenrang. Anders sieht's natürlich bei der Klasse bis 69 aus. Da dort auf Gleichmässigkeit gefahren wird ist noch alles offen. In der Klasse Vintage fahren Hansueli Wyssen und Karl Bader um den Sieg. Der zweite Lauf wird ebenfalls bei schönstem Wetter gefahren. Meine Bremse scheint kuriert zu sein und los geht's. Da wir auf Schnelligkeit unterwegs sind, probiere ich die scharfe Links nach der Kehre dieses Mal einen Gang höher zu fahren.

Am Ziel stelle ich fest, dass ich die Zeit vom ersten Lauf nicht unterbieten konnte. Auf dem Bildschirm wird nur die schnellere Zeit beider Läufe angezeigt. In der Geschwindigkeits-Klasse sehen wir jedoch, dass ein Franzose Urs leider noch auf Platz 4 verwiesen hat. Bei den Differenzlern müssen / dürfen wir jedoch an die Siegerehrung um die Resultate zu erfahren.

Und die Siegerehrung der Oldtimer war für die FHRM grandios und zu meiner Überraschung hat der Veranstalter unsere Klasse in Gleichmässigkeit und in Geschwindigkeit gewertet.

Catégorie Années 70 **(Gleichmässigkeit)**

2. Schmocker Lorenz
3. Hegglin Ernst
6. Baumann Manfred
8. Brönimann Hans
14. Kaufmann Urs

Catégorie Années 70 **(Geschwindigkeit)**

4. Urs Kaufmann
7. Schmocker Lorenz
8. Baumann Manfred
11. Hegglin Ernst
13. Brönimann Hans

Mein Fazit von Barr:

Er regnet nicht immer in Barr.
Es hat viele begeisterte Zuschauer.
Schöne Strecke und griffiger Belag.
Fahrerlager hat gewisse Nachteile!!
Tue nicht zuviel des Guten (WD 40)!!
Gehe immer an die Siegerehrung!!

19.05.2006 eh