

REPORT ■ EDELWEISS-TROPHY

Fotos: Till Kohlmeier, Guido Rang



Edelweiß-Trophy

Wenn der Automobilclub München (ACM) zur traditionsreichen Edelweiß-Trophy nach Italien einlädt, pilgern Heerscharen hochmotivierter Biker über die Alpen, um auf der Jagd nach Ruhm und Ehre möglichst viele Punkte zu ergattern.

Wenn man in die Gesichter der Teilnehmer schaut, wird klar, dass es bei dieser Veranstaltung eigentlich nur Gewinner gibt. Helfried Nowak beispielsweise ist so ein Typ. Er bringt mit seiner Harley Ultra Classic Electra Glide mindestens eine halbe Tonne an den Start, was ihn aber nicht davon abhält, regelmäßig in die Pokalränge zu fahren. Oder Hans-Jürgen Geyer aus Kassel, der ohne groß zu murren die R1 sattelt und seine Frau auflädt, um die mehr als 1800 Kilometer bis nach Umbrien in trauter Zweisamkeit unter die Räder zu nehmen. Um was geht es hier eigentlich?

Um die Edelweiß-Trophy, deren Geschichte länger ist als die meisten Rundenzeiten, die hier erzielt werden. Sie wurde erstmals 1993 unter der Regie

des ADAC München ausgetragen und führt seitdem ein eher bewegtes Leben. Nachdem der gemeinnützige Verein aufgrund mangelnder Nachfrage

das Interesse an der Veranstaltung verloren hatte und sie zunächst von privater Hand für zwei weitere Jahre fortgeführt wurde, drohte ihr schon ein

jähnes Ende. Im letzten Jahr nahm sich der Automobilclub München (ACM) der Sache an und führte die erste Veranstaltung im Motopark Oschersleben durch. Als Organisator konnte man Karl Schuhardt gewinnen, der die Trophy auch schon zu ADAC-Zeiten moderiert hatte.

Der Erfolg war mäßig, und so musste der finanzkräftige Motorsportclub aus München als Veranstalter schon einiges dazusteuern. Für das zweite



Ohne Stempel geht im touristischen Teil gar nichts: Wer sich Chancen auf den Gesamtsieg ausmacht, sollte so viele Punkte wie eben möglich anfahren. Die Besteigung des Jaufenpass (rechts) wurde mit neun Punkten belohnt.



Jahr hatte man sich daher etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Zum einen lockte man nach Italien, und zum anderen legte man den Termin so, dass

Hier kann jeder Sieger werden, unabhängig von Material und Fahrkönnen

die populäre Dolomiten-Rallye von ACM-Mitglied Helmut Dähne quasi auf dem Rückweg direkt mitgebucht werden konnte. Entsprechend bunt war das Teilnehmerfeld, was diese Veranstaltung aber auch so einzigartig macht. Gemeldet hatten schlussendlich 87 Fahrer- und 14 Beifahrer/innen, vom Anfänger bis hin zum Renn-Profi. Eine gewisse BMW-Lastigkeit war aufgrund der geografischen und historischen Nähe des ACM zur weiß-blauen Marke natürlich nicht zu leugnen, wobei die Modellbandbreite schon mehr als erstaunlich war: Von der alten R 80 G/S bis zur frischen R- und K-Baureihe war nahezu alles vertreten, was in Berlin je vom Band gelaufen ist.

Die zweite größere Fraktion ging nicht ganz so aufrecht an den Start und rekrutierte sich vornehmlich aus den Supersportlern des Hauses Ducati. Dazwischen tummelten sich alle möglichen und unmöglichen Japaner, eine aufgemotzte Buell und eine blitzsaubere Bimota DB2.

Dem Wunsch vieler Teilnehmer, dass der Weg doch bitteschön schon das Ziel darstellen könnte, trug der Veranstalter in diesem Jahr sehr ausgiebig Rechnung. Standesgemäß setzt sich die Trophy nämlich aus zwei Bestandteilen, einem touristischen und einem sportlichen, zusammen. Es geht jedoch weder darum, im Eiltempo quer durch Italien zu jetten, noch darum, den Rundenrekord auf dem Autodromo zu brechen – ganz im Gegenteil! Wie heißt es so nett in der Ausschreibung: »Diese Veranstaltung dient zur Verbesserung

des Fahrstils und der Erhöhung des Fahrkönnens und soll dadurch zur Sicherheit beim Motorradfahren beitragen.« Diese hehren Ziele des ACM

sind durchaus ernst gemeint, schließlich macht immer noch die Übung den Meister, wobei der nicht vom Himmel fällt, aber schon mal vom Motorrad. Und wo bitteschön kann man besser üben als auf einer breiten Einbahnstraße mit großzügigen Sturzräumen, kurz Rennstrecke genannt?

Ausgangspunkt des touristischen Teils war München, und für Teilnehmer außerhalb Bayerns (die gab es auch!) war das Autohaus Feicht mit fünf Wertungspunkten die erste Anlauf-

stelle. Der Stempelabdruck gilt später als Nachweis, dass man auch wirklich vor Ort war. Insgesamt konnte man 13 Stellen anfahren und maximal 160 Punkte sammeln. So gab es beispielsweise für das Timmelsjoch zehn Punkte, für den Abstecher nach Sirmione am Gardasee neun Zähler. Viele der anzufahrenden Punkte befanden sich jedoch nicht auf der geraden Verbindung zwischen München und Magione, was die Sache nicht gerade einfacher machte. Es kostete also schon einiges an Energie, Zeit und Sprit, um bei der Wertung ganz vorn mit dabei zu sein.

Guido auf HP2 und ich auf R 80 GS hatten uns, von Köln kommend, nur zwei Tage Zeit für die Anreise genommen und nach 1831 Kilometern gerade

einmal vier touristische Ziele angefahren, was uns unterm Strich 36 Punkte einbrachte. Damit war schon klar, dass wir es schwer haben würden, noch in die Pokalränge vorzufahren. Trotz der zum Teil sehr willkürlich ausgewählten Punkte und der daraus resultierenden Umwege gab es nicht wenige, die mit einem satten Punktepolster den sportlichen Teil der Veranstaltung angingen. Zirka ein Drittel der Teilnehmer trauten den Wettervorhersagen und den Alpen nicht über den Weg und chauffierten ihre Bikes auf dem Hänger nach Umbrien, was natürlich keine positiven Auswirkungen fürs jeweilige Punktekonto nach sich zog.

Nach einer kurzen, eindringlichen Ansprache von Karl Schuhardt und der Bitte, es gemäßigt angehen zu lassen, ging es in drei Gruppen an den Start. Für die absoluten Rennstrecken-Anfänger gab es vorab einige Einführungsrounden. Damit sich auch ja keiner über- oder unterfordert fühlte, fand nach dem ersten freien Training eine neue Gruppeneinteilung statt, die sich an den zuvor erzielten Rundenzeiten orientierte. Die Aufteilung in drei Gruppen sorgte dafür, dass sich das Gedränge auf dem 2,5 Kilometer langen Kurs auch tatsächlich in Grenzen hielt. Die Turns pro Gruppe betrug jeweils 20 Minuten, wobei man zwischen dem freien Training, dem Warm-up und dem eigentlichen Wertungslauf, der Gleichmäßigkeitsprüfung, unterschied. Wer also genügend Kondition mitbrachte, kam pro Tag locker auf über zwei Stunden reine Fahrzeit, was die wenigsten wirklich in Anspruch nahmen. Die Gleichmäßigkeitsprüfung wurde auch mit Startaufstellung und Zeitafeln zelebriert – wie im richtigen Rennen. Der einzige Unterschied: Hier muss man nicht möglichst schnell, sondern, wie der Name schon sagt, möglichst gleichmäßig seine Runden absolvieren. Die dritte



Alles tanzt nach meiner Pfeife: Karl der Große (Schuhardt) ist der absolute Chef im Ring. Er organisiert die Trophy schon seit Jahren und hat dabei seine gute Laune nicht verloren.

Der ACM in München hat sich der Trophy vor zwei Jahren angenommen.



REPORT ■ EDELWEISS-TROPHY



Noch vier Minuten bis zum Start: Das große Kribbeln bei der Startaufstellung zur Gleichmäßigkeitsprüfung geht quer durch alle Fahrzeuggattungen. Wo stehen schon Enduro, Sportler und Tourer in der ersten Startreihe?

gefahrene Runde gilt als Richtzeit, und jede Zehntelsekunde Abweichung nach oben oder unten wird mit einem Minuspunkt bestraft.

Keine Chance also für Jungs vom Kaliber eines Julius Ilmberger, der mit seiner Ducati 999 schon nach wenigen Minuten mit der Überraschung der langsameren Teilnehmer beginnt und schnell aus dem Rhythmus kommt. Keine Chance auch für Guido, der mit massiven Zündaussetzern an der HP2 zu kämpfen hat und am

ersten Tag schon 382 Strafpunkte einfährt. Mir geht es mit meiner R 80 GS auch nicht viel besser, da die Vorderradbremse bereits nach vier schnellen Runden zum Fading neigt, was unterm Strich schon am ersten Tag ein Minus von 159 Punkten bedeutet.

Große Chancen für diejenigen, die ihr Tempo sehr bewusst so auswählen, dass noch ausreichend Luft nach oben und unten vorhanden ist, um mögliche Fahrfehler oder Überholvorgänge ausgleichen zu können. Wie Josef Baur auf seiner Aprilia Tuono zum Beispiel, der an beiden Tagen nur 51 Strafpunkte kassiert. Hilfsmittel wie Laptimer, Stoppuhren oder Ähnliches sind ausdrücklich verboten. Wer beispielsweise auf seiner RT den Tempomaten einschaltet und



Professionelle Zeitnahme mit Transponder und zeitnahen Ergebnislisten (o.). So sehen Sieger aus: Helfried Nowak fährt mit seiner Harley regelmäßig in die Pokalränge.

dabei erwischt wird, ist selbst schuld.

Rennarzt Dr. Christoph Scholl erlebte auf jeden Fall zwei sehr ruhige und beschauliche Tage in Magione, richtig eingreifen musste er nicht. Die wenigen Stürze waren meist auf Verbremser zurückzuführen und die wenigen technischen Defekte auf die Unzulänglichkeiten einiger BMW-Modelle. Wer durchkam, konnte sich zumindest Chancen auf einen der mehr als 25 Pokale ausrechnen, die am letzten Abend dann bei der großen

Siegerehrung parat standen.

Für die glücklichen Gewinner galt es schlussendlich nur noch ein Problem zu lösen: Wie krieg ich den Pokal auf dem Motorrad nur heil nach Hause? Hans-Jürgen Geyer löste diese Frage sehr elegant und buchte für sich, seine Frau, die R1 und seine zwei Pokale kurzerhand den Autoreisezug nach Kassel. Da bleibt dann auch genügend Zeit, um die Schräglagen bei einem Glas Rotwein noch einmal auf der Zunge zergehen zu lassen.

Till Kohlmeier

Edelweiß-Trophy

Der genaue Termin für die Edelweiß-Trophäe 2007 steht zwar noch nicht fest, aber der September ist fest im Visier, und als mögliche Rennstrecken sind Most (SLO), Brünn (CZE) oder Verano (I) im Gespräch. Die Veranstaltung wird wieder aus einem touristischen und einem sportlichen Teil bestehen, wobei zwei Tage auf der Rennstrecke schon fest eingeplant sind. Das Nenngeld pro Fahrer wird ca. 430 Euro betragen, wobei zwei Übernachtungen inklusive Halbpension bereits im Preis inbegriffen sind. Nähere Infos gibt es zirka ab Januar 2007 unter www.edelweiss-trophy.de oder beim ACM München, Karl Schuhardt, Neurieder Weg 33, 86609 Donauwörth, Telefon 0906/3060, karl.schuhardt@t-online.de.



Mehr als 25 Pokale für insgesamt 87 Teilnehmer: Nur die Frage des Transports – insbesondere die der Mannschaftspokale – blieb bis zum Schluss ungelöst.