

DEN GRÖNA HIMLEN



I våras slog nyheten ned som en bomb – motorcyklar förbjuds på Nürburgring! Det är dock en sanning med modifikation. Här går vi igenom vad som verkligen gäller och hur man ska bära sig åt för att köra motorcykel i, som den legendariske rekordhållaren Helmut Dähne uttrycker det: "Den gröna himlen".



ADAC-kursen startade på nya påfarten, medan Motorrads kurs började på den klassiska T13, alltså gamla starten.

Det har skrivits spaltmetrar om "Det gröna helvetet" som Nürburgrings klassiska Nordslinga – Nordschleife – har kallats av många förare. Nu senast kom beskedet att motorcyklar förbjuds på den öppna körningen för registrerade fordon – den så kallade turistkörningen.

Banan som snart fyller 100 år bestod

från början av tre delar: Nordslingan, Sydslingan och Start-och-mål-rakan. Den byggdes som en testanläggning för bilindustrin och för att skapa jobb i det fattiga Eifel-området. Idag är Sydslingan nedlagd och Start-och-mål-rakan ersatt av den moderna GP-banan, medan Nordslingan finns kvar efter att ha moderniserats i olika omgångar.

Nordslingan är mer att likna vid en en-

kelriktad landsväg där normala trafikregler gäller, i varje fall formellt. Den är 20,8 km lång, har 73 kurvkompositioner och 300 meters höjdskillnad. Den har så stor omkrets att tre separata byar ryms inuti banan.

Vid sidan av den vanliga turistkörningen, som de flesta pratar om, har man alltid kört olika tävlingar på Nordslingan, den har använts som teststräcka för bil- och däck-

Förarkurs på Nürburgring



Ringen-legendaren och rekordhållaren Helmut Dähne körde BMW S 1000 RR på Motorrad-kursen och R 80 GS på ADAC.



Fredrik Rindås, Luca Coppola, Ludvig Sjöholm och instruktören Gerry i pausen mellan körningarna, i den gamla startplatsen vid T13.



Nürburgrings Nordslinga består av 73 kurvkombinationer i 300 meters höjdskillnad. Många sköna svängar att njuta av.

fabrikanter, samt förarkurser. De sistnämnda har på senare år arrangerats av Motorrad Action Team och ADAC, en motororganisation med över två miljoner medlemmar.

När undertecknad började köra på Nürburgring Nordschleife var situationen helt annorlunda jämfört med idag. Körningen skedde med alla möjliga fordon och stämningen var lekfull. Under åren har framför allt bilkörningen utvecklats till att bli alltmer seriös. Man kommer med specialpreppade bilar, slicksliknande däck, burar och hjälmar, adrenalinstinna förare med ambitionen att sätta de snabbaste varvtiderna.

Det här har gjort att motorcykelkörningen på turistkörningen har minskat rejält. Det har helt enkelt inte känts bekvämt att ge sig ut i en så intensiv trafik med snabba sportbilar på banan. Bil och motorcykel passar

också dåligt ihop eftersom fordonen har så olika egenskaper.

Men att motorcyklar är helt förbjudna på Nürburgring är en sanning med modifikation, som du kan se på de här bilderna. Det finns två arrangörer av väl genomtänkta förarkurser, och fler kan tillkomma. Dessutom kan man fortfarande köra så kallade turistvarv på den 5,148 km långa Grand Prix-sträckan.

Själv har jag agerat instruktör för Motorrad Action Team de senaste åren, men passade även att hänga på ADAC-evenemanget som gick med två veckors mellanrum. De är ganska lika i sin utformning, med rekordmånga deltagare. Men otroligt välorganiserade och allt flöt på bra.

Deltagarna kan välja nivå och även byta mellan grupperna under evenemanget.

Man kör i halvtimmespass, omlott, med en halvtimmes paus emellan. Så att banan hela tiden utnyttjas maximalt.

Den största skillnaden mellan Motorrads och ADAC:s kurser är att Motorrad valt den så kallade T13 som startplats. T13 är den gamla originalstarten som även har ett depåområde som rymmer alla deltagare, samt den service som finns runt omkring, exempelvis däckservice, mekaniker, samt fika och matservering.

För mig är den största fördelen med att starta på T13 att man därmed får köra hela den långa raksträckan oavkortad och dyka in i den blinda vänstern under bron i hög fart, vilket är en hisnande upplevelse.

Under ADAC-kursen stänger man däremot av raksträckan och använder den som uppställningsplats för de olika grupperna



Dag två skruvas tempot upp lite grand. Vi är varma i kläderna och däckerna (som du kan läsa om på sid 69) biter i bra.



På ADAC-kursen fick jag ingen mindre än Holger Aue som föråkare. Vi andra radar snyggt upp oss på led bakom för att kunna ta del av det riktiga spårvalet.



ADAC-kursens deltagare på den långa raksträckan, som är den "nya påfarten" vid "turistkörning". Både Motorrads och ADAC:s förarkurser har otroligt mycket folk, men den 20,8 km banan är så stor att alla får plats. Till höger serietecknaren Holger Aue och Gerry Nordström. Se Holgers senaste alster på sidan 80.



medan området innanför används som depå för de olika servicerna. En fördel är att det finns en restaurangbyggnad vid turistinfarten som är lite mer ombonad än det tält som Motorrad ställer upp vid T13.

Min grupp under Motorrad-kursen bestod av Luca från Italien, samt Fredrik och Ludvig från Sverige. En lagom liten grupp som var lätt att hålla ihop. Det blev mest torra varv, men vi valde också att köra några pass i blött, då körningen blir mjukare och spårvalet ännu viktigare.

ADAC-kursen påminde som sagt väldigt mycket om Motorrads kurs. Många av instruktörerna var också desamma, som exempelvis Holger Aue, känd för sin tecknade serie MOTomania, som du ser på sidan 80 i det här numret.

Holger är en hängiven Ringen-smiskare

som kört tusentals varv och hans mjuka spår är effektiva, på ett lugnt sätt. Ganska snart var vi först ut på varje körpass, för att slippa komma ikapp andra långsammare grupper och skapa omkörningar i onödan.

Med i vår grupp var bland andra Mats Johansson från Biscaya Motor, medan kompisarna Hasse "Torparn" Lagerkvist och Fredrik Engström körde i andra grupper.

Hur gör man och vad ska man tänka på om man vill hänga på till Nürburgring nästa år? För det första ska man givetvis hålla ögonen öppna på vilka kurser som kommer att hållas och vilka datum de körs. Motorrad Action Team och ADAC kör helt säkert även under sommarens 2026, förhoppningsvis kommer det även till någon ytterligare arrangör, för intresset verkar bara växa.

Håll därför ögonen på bike.se i vinter,

där vi kommer att publicera 2026 års datum så fort de är fastställda.

På sidan 69 kan du läsa om vad man bör tänka på vid val av däck. Som regel har jag själv kört ner på samma däck som jag sedan använt på kursen. Nürburgring är mer att likna vid en landsväg och extrema banddäck är inte att rekommendera här. Här krävs ett allsidigt däck, speciellt eftersom temperatur och väderförhållanden kan skifta rejält. Årets kurser kördes dock i rekordfint väder, nästan för varmt, även om den första kursen fick lite regn ena dagen. Sporthojar är inget krav, under kursen deltog förare av alla typer av motorcyklar.

BIKE



Text: Gerry Nordström
gerry@bike.se

Foto: racepic.de, pixelrace.de