



# GERMAN SAFETY TOUR

## SICHERHEITSTIPPS

### Schlüsselthema Alpenpraxis:

### Tipps für Flachlandtiroler

„Als Erstes muss man an sich darüber im Klaren sein, dass sich die Verteilung der Radlast zwischen vorne und hinten nicht unbeträchtlich ändern kann, und zwar laufend und fortgesetzt. Die gewonnene dynamische Radlastverschiebung beim Bremsen und Beschleunigen kann also beim Bergauf- oder Bergabfahren abgeschwächt werden - das wäre wahrscheinlich nicht weiter der Rede wert -, sie kann sich aber auch um einiges verstärken. Entsprechend kommt etwa beim Bremsen bergab das Hinterrad spürbar leichter zum Blockieren, umgekehrt kann man bergauf die Hinterbremse schon ganz ordentlich einsetzen, erst recht mit dem üblichen Urlaubsgepäck oder gar einem dicken Sozios über dem Hinterrad. Das Bremsen und die Bremsen sind überhaupt eines der wichtigsten Themen beim Fahren im Hochgebirge, was kein Wunder ist, wenn man sich klar macht, dass die Schwierigkeiten vor allem bergab entstehen. Am auffälligsten: Die Bremswege werden länger (weil da einer ist der immer noch weiterschiebt!), und die erhöhte Last auf den Handgelenken, allemal beim Bremsen, ist auf langen Passabfahrten auch nicht zu unterschätzen. Da spüren dann Chopperfahrer wie sich Tourenmotorräder anfühlen, und Tourenfahrer glauben plötzlich, sie säßen auf einem Tourensportler oder Sportler, während die Piloten der echten Supersportler fast schon das Gefühl haben, beim Bremsen bergab einen reinen Handstand auf dem Stummellenker zu vollführen. Jedenfalls ist von einer Belastung der Sitzbank nicht mehr viel zu spüren! Aus dieser Lästigkeit lässt sich aber auch Nutzen ziehen: Die wechselnde Last auf den Handgelenken nicht einfach hinnehmen oder sich darüber ärgern, sondern lernen sie als zuverlässige Anzeige der augenblicklichen Radlastverteilung heranzuziehen gleichgültig ob nur im Flachland beim Bremsen und Beschleunigen oder zusätzlich noch bergauf, bergab. Das lernt sich rasch, man muss nur erstmal anfangen, darauf zu achten.“

Die gesamte Bremsanlage ist im Gebirge ohne Zweifel der am höchsten belastete Teil des Motorrads, das ist unvermeidlich. Sie muss ungleich mehr leisten als im Flachland, aber nicht nur das, es wird auch viel weniger Zeit zum Abkühlen gelassen! Man tut gut daran, bei längeren Bergabfahrten kürzer aber dafür stärker zu bremsen als sanft und länger. Es gibt da eine Faustregel, die spricht von fünf bis acht Sekunden. Länger nicht, obwohl man vielleicht anfangs dazu neigt, den ständigen Vortriebsüberschuss eher durch etwas längeren und dafür schwächeren Bremseneinsatz auszugleichen. Aber das ist Bremsenschinderei und führt in der Konsequenz schließlich zu einem sachten Dauerbremsen: Der ständige Zusatzvortrieb wird durch das Gefälle, ohne dass es zu einer Bremsbeschleunigung käme, durch leichtes Anlegen der Bremse laufend weggebremst. Das ist immer wieder einmal bei vorsichtigen Alpenneulungen zu beobachten und das ist dann keine bloße Bremsenschinderei mehr, sondern der glatte Bremsenmord. So sanft die Bremse dabei auch betätigt werden mag: Der Bremsbelag liegt nur an wenigen Stellen punktuell an, was zu einer ganz ungleichmäßigen Erhitzung der Bremsscheiben führt, nämlich zu heißen und zu kalten konzentrischen Ringen, und das ist viel schlimmer als eine durchgehend hohe, aber gleichmäßige Erhitzung. Zur Entlastung der Bremsen trägt es auf jeden Fall bei, wenn man den Motor mit zur Bremse heranzieht - nicht nur durch Gas zumachen, sondern durch Zurückschalten, und auch das nicht zu zaghaft um einen Gang, sondern um mehrere Gänge, bis sich eine angenehme Verzögerung ergibt. Auch danach durchaus schaltfreudig weiterfahren und je nach augenblicklichem Verzögerungsbedarf beweglich rauf- und runter schalten! Wenn man in einem niederen Gang wieder etwas Gas brauchen würde, dann stattdessen lieber wieder Hochschalten, und sei es auch nur für ein paar Sekunden. Ein modernes, genügend eng abgestuftes Fünf- oder Sechsganggetriebe ist etwas Wunderbares! Vor engen Kehren kann dann ein Zurückschalten bis in den Ersten nützlich sein. Oft geht man dann, wenn alles stimmt, schon am Einlenkpunkt - also noch vor dem Beschleunigen - wieder in den Zweiten, denn der ruckfreie Übergang vom Schieben in Beschleunigen im Ersten kann eine heikle Angelegenheit sein.

Allerdings: Das Zurückschalten sollte vorher solange geübt werden, bis es völlig mühelos und ohne bewusste Zuwendung abläuft - so das Trainingsziel bei der folgenden Übung. Denn nur dann setzt man es mühelos und in spielerischer Selbstverständlichkeit auch wirklich ein.

Das haben wir alle einmal gekonnt, mehr oder weniger flüssig. Aber einige haben das korrekte Zurückschalten allmählich einschleifen lassen - man kommt ja auch ohne Zurückschalten, jedenfalls im Flachland, einigermaßen zurecht. Je schlechter das Zurückschalten klappt, umso eher ist man versucht sich darum herum zu mogeln - und diese Fahrweise gewöhnt man sich dann an. So bleibt - notgedrungen - nur noch das Zurückschalten bergauf erhalten, was ohne ein allzu großes Ruckeln gelingt. Bergab aber - o weh, bergab! - da sieht das Zurückschalten dann, wenn es zum Beispiel vor einer engen Kehre doch einmal riskiert wird, folgendermaßen aus: Auskuppeln; erst einen Augenblick danach Zwischengas, gewöhnlich mit zu flachem Drehzahlanstieg und nur ungenau dosiert; Einkuppeln, um auch bei einer unzureichenden Drehzahlpassung einen Ruck zu vermeiden.

Das dauert zu lange, ist ungenau und verlangt trotzdem zu viel bewusste Zuwendung. Wird wegen des langsamen Ablaufs die Zeitspanne zwischen Auskuppeln und Einkuppeln knapp, dann fängt diese Art des Zurückschaltens sogar an, gefährlich zu werden. Denn die Einkuppelphase verschiebt sich dadurch in den Kurveneingang hinein, der Fahrer merkt, dass er schon Schräglage einzunehmen beginnt aber noch immer nicht eingekuppelt hat. Er beeilt sich mit dem Einkuppeln und produziert wegen der nur ungenau erhöhten Drehzahl (die wahrscheinlich inzwischen schon wieder viel zu weit abgestiegen ist) einen Ruck und zwar im gefährlichsten Augenblick: Die Haftung des Hinterrads wird bereits in erheblichem Maß von den Seitenkräften beansprucht, und gleichzeitig kommen nun die Umfangskräfte dazu, die sich als kurzer Ruck äußern, wenn beim Einkuppeln der Motor vom Hinterrad auf die richtige Drehzahl gebracht werden muss.“

**Bernt Spiegel - Motorradtraining alle Tage - Das Übungsbuch zu „Die obere Hälfte des Motorrads“**