

Kurventechnikkurs vom 17.10.2009

Der Theorieabend zum Kurventechnikkurs fand zwei Tage vor der praktischen Ausbildung statt. Mit Bildern und Diagrammen, welche wir Schüler selbst zeichnen mussten, denn "nur so versteht ihr wirklich was ich meine", veranschaulichte Urs Technik, Dynamik, Risiken und Freuden des Kurvenfahrens. In seiner selbstbewussten Manier kommentierte und kritisierte er gleichzeitig einen Film des deutschen Motorradausbildnerverbandes, und bat uns alsdann, am Vorabend des Kurventrainings gut zu schlafen; der Tag werde anspruchsvoll und für das zu erwartende schlechte Wetter sei er nicht verantwortlich.

Das Wetter schien sich für diesen Samstag dafür entschieden zu haben, den Sommer gleich in den Winter übergehen zu lassen, unter Auslassung des Herbsts. Noch vor 10 Tagen Woche hatte das Thermometer 25 Grad Celsius erreicht, doch für Samstag 17. Oktober 2009 war Schnee bis in die Niederungen angesagt. Um 6 Uhr früh sollten wir die Nachrichten hören und falls der Strassenbericht von Vereisungen sprechen sollte, würde der Kurs nicht stattfinden.

Am Samstagmorgen erreichte das Thermometer knappe 4 Grad und ein kalter Regen vertiefte die trübe Realität. Ich rief Urs an und er sagte, es sei alles im grünen Bereich. Super, dachte ich, und es blieb mir eine knappe Stunde, um die insgesamt 24 Teile Unterwäsche, Motorradkleidung und Regenschutz anzuziehen. Als ich das Haus verliess fühlte ich mich gekleidet wie für einen Weltraumflug.

Die einstündige Fahrt an den Besammlungsort bestätigte meine Befürchtungen: der kalte Regen manifestierte sich ab 600 m als Schnee. Doch Urs hatte uns Vertrauen eingehaucht und erklärt, die Strassen seien noch "zu warm", als dass Schnee ansetzen könne, trotzdem sollten wir Höhen ab 1000 m vermeiden.

Wir trafen uns im Restaurant Sternen in Fischingen. Nach einer Besprechung bei heissem Kakao starteten wir 6 Männer, 2 Frauen und 2 Instruktoen unsere Maschinen. Urs und sein Co-Instruktor Roli hatten eine 15 km lange Runde über enge, kurvenreiche Strassen des hügeligen Unter-Toggenburgs festgelegt. Mit vorsichtigen 40 km/h Phase fuhren wir den sicheren Kurvenlinien, die unsere Instruktoen uns bahnten, nach. Alle 5 km hielten wir für eine Besprechung und langsam steigerten wir das Tempo bis auf ein vernünftiges Limit. An einer ersten scharfen Linksabzweigung fiel ein Kollege nach einem Ausrutscher, doch ohne sich zu verletzen oder das Motorrad wesentlich zu beschädigen. Sein Blickfehler wurde sofort analysiert: Er hatte sich nach etwas zu schneller Anfahrt vom Strassengraben hypnotisieren lassen, und war auch darin gelandet. Anschaulich zeigte sich hier, dass das Motorrad genau dorthin fährt, wo der Lenker hinschaut.

Eine Strassenkurve technisch richtig fahren heisst, im Gegensatz zur Formel 1, nicht die schnellste sondern die sicherste Linie wählen. Diese verläuft dort, wo ein Auto sein äusseres Rad hat, 50 cm vom Rand oder von der Mittellinie entfernt, je nachdem ob eine Links- oder eine Rechtskurve gefahren wird. Diese Linie garantiert in der Schräglage, die bei 45 Grad ein Motorradprofil auf die Breite eines Autos erweitert, dass nicht nur die Räder, sondern auch Kopf, Oberkörper und Motorrad in der eigenen Fahrbahnhälfte bleiben. Zudem wird die Sichtweite um 15-20% in Links- und um fast 100% in Rechtskurven erhöht, womit sich Strassenbelag, Laub, Kies, Nässe und enger werdende Kurven, sowie plötzlich auftauchende Fussgänger, Radfahrer früher erkennen lassen, wie auch breite und allenfalls falsch entgegenkommende Fahrzeuge.

Entscheidend für die sichere Lenkung in Rand- beziehungsweise Mittellinienähe ist die Blicktechnik. Der Blick muss tangential zur Mittellinie, beziehungsweise zum Strassenrand, der Fahrlinie entlang vorausgeführt werden und "zieht" das Motorrad dieser imaginären Spur entlang haargenau um die Kurve.

Während der Morgen uns zuerst die Möglichkeit brachte, die Kurventechnik in der Gruppe kennenzulernen, vertieften wir anschliessend das Können in Zweiergruppen mit gegenseitiger Kontrolle. Leider verschlechterte sich das Wetter. Es begann zu schneien. Und wie eine Mitschülerin meinte, reduzierte sich die Kurventechnik darauf, das Motorrad im Schneematsch aufrecht von A nach B zu fahren. Auch Urs gestand, dass der Strassenzustand und die Sicht aufgrund schneebedeckter Visiere nun definitiv im "Grenzbereich" seien, doch nach einer kurzen Pause - wie immer mit Besprechung - verflog der Schnee so schnell wie er gekommen war.

Die Mittagspause bot eine willkommene Möglichkeit, der Kälte zu entfliehen. Da wir aber in eine Scheune verschoben wurden, blieb das Erlebnis kein besonders erwärmendes, obwohl das Essen gut war und mir half, das sich ausbreitende Nässegefühl in der Bauchgegend - ein Resultat meines zweiteiligen Regenkombis - zu vergessen. Urs versäumte es nicht, uns zum Dessert eine Portion Theorie zu servieren, diesmal zum Thema Kreiselkräfte. Anhand eines unglaublichen Modells demonstrierte er eindrucklich die stabilisierende Kraft des drehenden Rads. Wir durften selbst Hand ansetzen, um die Kraft des Gegensteuer-Prinzips zu erspüren, so dass wir ohne weitere grosse Worte zu überzeugten "Pushern" wurden.

Am Nachmittag ergänzten wir Blick- und Kurven- mit den Lenktechniken, von Gegensteuern, Gewichtsverlagerung und Fussratsenbelastung bis hin zum freihändig fahren, und wandten unser neues Können in Situationen mit Kurvenkorrekturen und Ausweichmanövern an, nicht nur auf nassen Strassen, sondern

auch auf rutschigen Waldpfaden. Zum krönenden Ende stellte Urs es uns frei, noch die berühmte Flucht ins Gelände zu üben. Und alle machten mit, denn längst wussten alle, dass Urs Tobler ein ausserordentlicher Ausbildner ist, der die Motorradfahrer weit über die Grundprinzipien hinaus instruiert.

Zunehmend begannen aber leider die Finger- Zehen- und Nasenspitzen zu schmerzen, denn unsere Regenanzüge hatten langsam die Feuchtigkeit durchsickern lassen und vor allem die gepolsterten und wasserdichten Winterhandschuhe hatten nach mehreren Stunden Dauertest in Nässe und Kälte kapituliert. Bei einem letzten warmen Trunk in Bauma - natürlich mit einer Schlussbesprechung - wärmten wir uns noch einmal auf, bevor wir einzeln oder in kleineren Gruppen die individuellen Heimfahrten antraten.

Das Wetter hätte schlechter nicht sein können (denn sonst hätte der Kurs gar nicht stattfinden können), doch waren wir uns einig, dass es ein besonderes Privileg gewesen war, unter solch schwierigen Bedingungen die Anleitungen unserer Instruktoren Urs und Roli zu geniessen, denn alleine hätten wir wohl an diesem unzeitlichen Wintertag die Töffs in der Garage behalten. Selbst wenn Töfffahren bei Wärme und blauem Himmel mehr Spass macht, wird keiner der Teilnehmer vom 17. Oktober je wieder den Uebernamen "Schönwetterfahrer" verdienen.

Philip Baechtold

Anmerkung UT: Der Autor lebt seit 24 Jahren in Bangkok und hat seinen Heimaturlaub dazu genutzt, seine Motorradfahrtechnik unter meiner Anleitung zu perfektionieren. In dieser Zeit stand ihm meine schwarze Transalp mit 37 kW zur Verfügung, was er auch kräftig genutzt hat: Es sind dabei mehr als 3500 km herausgekommen...

Zu den Bildern: Bild oben von der Schlussfahrt am 4. Okt. 2009 (Philip ist in der Mitte rechts von der Dame zu finden), das Bild unten in der Gartenlaube am Tag des Kurventechnik-Kurses

