

OFFROAD FAHREN MIT DEM MOTORRAD

Gary LaPlante

Enduro
Motocross
Trial



DELIOUS PUBLISHING

Inhalt

4	Anmerkung des Herausgebers	98	Kapitel 12 Wheelies
5	Vorwort	106	Kapitel 13 Waschbretter
6	Vor dem Start – der lange Weg zum Buch	110	Kapitel 14 Sprünge
8	Einleitung	116	Kapitel 15 Bremsdrifts und Powerslides
10	Kapitel 1 Ratschläge für Anfänger	124	Kapitel 16 Verschiedene Untergründe
22	Kapitel 2 Erste Schritte für Einsteiger	138	Kapitel 17 Anstandsregeln und Verantwortlichkeit
30	Kapitel 3 Grundlagen aufbauen	144	Kapitel 18 Maschinenvorbereitung
42	Kapitel 4 Körperpositionierung	150	Kapitel 19 Vom Gelände auf die Straße
50	Kapitel 5 Bremsen	154	Kapitel 20 Motocross
56	Kapitel 6 Kurven	162	Kapitel 21 Trial
64	Kapitel 7 Gasgriffkontrolle	170	Glossar
68	Kapitel 8 Anstiege	173	Register
80	Kapitel 9 Abfahrten	175	Über den Autor
86	Kapitel 10 Kehren am Hang und seitliche Querung	175	Über MotoVentures
92	Kapitel 11 Stehend lenken	175	Danksagung



4 Körper- positionierung

Die korrekte Körperhaltung entscheidet über den Erfolg.

Während der Fahrt seinen Körper richtig zu positionieren und das Gewicht zu verlagern, hat bei jeder Übung und in jeder herausfordernden Fahrsituation einen entscheidenden Einfluss auf den Erfolg. Neulinge haben besonders in anspruchsvollen Situationen oft die Tendenz, ihren Oberkörper anzuspannen und nach hinten zu rutschen. Es gibt aber eine Vielzahl von Situationen, bei denen es wichtig ist, seinen Körper möglichst weit vorn über dem Motorrad zu haben. In diesem Kapitel möchten wir den Wert und die Vorteile einer korrekten Körperhaltung aufzeigen.

Tatsächlich ist es so, dass viele Fahrsituationen es erforderlich machen, im Stehen zu fahren. Im Stehen befindet man sich in einer von zwei Grundpositionen: der Angriffsposition und der Energiesparposition. Im Stehen zu fahren verbessert das Handling der Maschine, weil das Fahrergewicht weit unten ansetzt (Fußrasten).

Eine korrekte Gewichtsverlagerung wird die Handhabung des Motorrades dramatisch verbessern. Während der Fahrt kann man mit seinem Körper drei Bewegungsebenen nutzen: auf und ab, vorwärts und rückwärts und von einer Seite zur anderen. Versuche deine Beine gelegentlich aktiv in Bewegung zu bringen. Fahre leicht O-beinig und balanciere die Maschine nötigenfalls aus. Im Großen und Ganzen muss man sein Gewicht mit zunehmendem Tempo schrittweise nach hinten verlagern, während man bei langsamer Fahrt weiter vorn sitzen sollte. Es geht immer darum, für gute Lenktraktion



»Während Fitness entscheidend ist, um im Top-Level fahren zu können, ist ökonomische Bewegung dennoch genauso wichtig. Das Erlernen einer guten Balance und Hebelwirkung, um seine Muskelkräfte zu schonen, ermöglicht es, am Ende einer Fahrt oder eines Rennens noch genauso schnell zu fahren wie am Anfang. Weniger Ermüdung sorgt zudem dafür, dass man weniger Fehler macht.«

Lee Parks

Autor von *Alles im Griff – Fahrtechnik für Motorräder*, National Endurance-Meister 2001, Zweiter der AMA 125 GP-Meisterschaft 1994

4 Körperpositionierung

Gewicht aufs Vorderrad oder für guten Vortrieb Gewicht aufs Hinterrad zu bringen.

Die korrekte Körperhaltung kann perfektioniert werden, indem man bei jeder Fahrt entsprechende Übungen macht, bis sie schließlich automatisch und natürlich wird. Das Erlernen der richtigen Körperpositionierung erzeugt das äußerst wichtige »Muskel-Gedächtnis« und entsprechende Gefühlsempfindungen, sodass man sich bei jeder Fahrt daran erinnert. Mach dir immer wieder Gedanken darüber, wie der Körper positioniert werden muss, damit du das Motorrad über, durch oder um schwierige Situationen herum bekommst.

Sitzposition

Motorradfahren beginnt man generell in der Sitzposition. Stehend beginnt man zu fahren, wenn man die Maschine beherrscht. Natürlich gibt es eine richtige Art des Sitzens und eine falsche. So machen viele Menschen den Fehler, im Gelände nur in einer einzigen Position zu sitzen. Es ist wichtig, sich auf der Sitzbank vor- und zurückzubewegen, um sein Gewicht zu verlagern und dem Vorder- oder Hinterrad zu helfen, die Traktion zu erhalten.



Dies ist die (statisch auf einer Abstützung demonstrierte) Angriffsposition. Der Fahrer ist vollständig konzentriert und auf einen Sprung in anspruchsvolles Terrain vorbereitet.

Sitzen ist in bestimmten Situationen wie Bremsen, Kurvenfahren und Starts absolut passend. Wenn man sitzend einen Berg hinauffährt, darf man nicht nach hinten rutschen, da dies zu einem abhebenden Vorderrad und entsprechendem Kontrollverlust führen würde. Bergauf kann man anfangs stehend fahren, um am Gipfel schließlich in die Sitzposition überzugehen.

Sitzend zu fahren bedeutet, sein gesamtes Körpergewicht mit dem Motorrad zu verbinden. Das Problem hierbei ist, dass Fahrbahnunebenheiten durch den Rumpf direkt in den Oberkörper und die Arme geleitet werden und das gefürchtete »Stoß-Lenken« erzeugen, bei dem nicht der Fahrer, sondern das Motorrad das Lenken übernimmt.

Sitzen sollte man überall dort, wo dadurch Energie gespart werden kann oder sonst beim Beschleunigen die Arme stark belastet werden. Sitzen sollte man immer, wenn es die Situation zulässt, wenn man zwanglos fährt oder wenn man einfach nicht mehr aufstehen will.

Stehposition

Wer ernsthaft im Gelände fahren will, muss lernen, im Stehen zu fahren. Grundsätzlich gibt es zwei Positionen, die man sich beim Fahren im Stehen aussuchen kann: die Angriffsposition und die Energiesparposition. Wer Offroad im Stehen fährt, sollte dies mit leicht nach außen gebeugten Knien tun und nur an vier Punkten mit dem Motorrad verbunden sein – mit beiden Händen und mit beiden Füßen. So lässt sich »Stoß-Lenken« vermeiden (siehe Kapitel 8). In extremeren Situationen des Motocross ist es manchmal hilfreich, den Tank mit den Knien zu umgreifen, um die Maschine unter Kontrolle zu behalten.

Fahren im Stehen sorgt dafür, dass das gesamte Körpergewicht auf den Fußrasten lagert und nicht zum Teil auf der Sitzbank, also wird das Gewicht des Fahrers sehr schwerpunkt-günstig in die Maschine eingeleitet. Im Stehen zu fahren ermöglicht es dem Fahrer, das Motorrad durch Gewichtsverlagerung mit den Beinen und Füßen zu lenken und den Neigungswinkel zu verändern.

Je besser der Fahrer ist, desto aktiver sind seine Beine. Sie erlauben ihm, zu springen, Stöße abzufangen, die Balance zu halten und rasch seine Fahrposition in jede Richtung anzupassen, um besser mit dem sich extrem schnell ändernden Untergrund fertig zu werden. Lerne, richtig zu stehen, und du kannst dich proaktiv statt reagierend an das Gelände anpassen, zudem wirst du in der Lage sein, besser und länger zu fahren. Allerdings sorgt fahren im Stehen für erhöhten Verschleiß der linken Schuhsohle, weil diese beim Schalten ständig über die Fußraste reibt. Wer viel im Stehen fährt, sollte gelegentlich seine Schuhsohlen checken.



Die Angriffsposition in Aktion. Während die Arme und Beine gebeugt sind, ist der Körper bereit, jede Herausforderung anzunehmen, die das Terrain bietet.

Im Stehen schalten

Beim Fahren im Stehen die Gänge zu wechseln erfordert eine kurzfristige Gewichtsverlagerung nach rechts, damit das linke Fußgelenk bewegt oder das linke Bein angehoben werden kann, um den Schalthebel entsprechend zu betätigen. Wer mit dem Fahren im Stehen beginnt, muss vielleicht bewusst daran denken, aber bald ist das in Fleisch und Blut übergegangen.

Die Angriffsposition

Der Name sagt alles: Die Angriffsposition wird zum »Angreifen« jeglichen schwierigen Geländes (Wölbungen, Felsen, Wasser, Schlamm usw.) oder zu Beginn irgendeines technischen Manövers (Sprünge, Anstiege, sehr enge Spuren usw.) eingesetzt. Bei der Angriffsposition steht man auf, ist vollständig ausbalanciert, hat die Knie, die Taille und die Arme gebeugt und ist bei einer sich schnell nähernden Herausforderung bereit für einen raschen Absprung oder ein Abfedern. Um ein gutes Gefühl dafür zu bekommen, wie die Angriffsposition aussieht, kann man Motocrosser dabei beobachten, wie sie eine schwierige Situation angehen. Das Problem ist, dass die meisten Leute nicht lange in der Angriffsposition fahren können, da diese den Körper rasch ermüdet. Ein Teil des Tricks, die Standposition während einer längeren Fahrt durchzuhalten, besteht darin zu wissen, wann man in der Angriffsposition und wann in der Energiesparposition fahren kann.

Die Energiesparposition

Viele Menschen kennen die Energiesparposition nicht oder verstehen sie nicht und sind daher beim Fahren schnell erschöpft (viele wissen auch gar nicht, wie körperlich anstrengend Geländefahren überhaupt ist). Alte Hasen kennen diesen Trick

sicherlich und nutzen ihn, um über lange Strecken schnell fahren zu können. Sie gehen bei Bedarf in die Angriffsposition und wieder heraus – und befinden sich in der restlichen Zeit in der Energiesparposition.

Um das Fahren in der Energiesparposition zu üben, muss man aufstehen und versuchen, sein Gewicht hauptsächlich mit den Füßen und Beinen zu tragen. Auf diese Weise ist der Oberkörper weitgehend befreit und muss nur noch die Kontrolle über den Lenker übernehmen. Wer versucht, sich mit den Armen zu halten, bekommt vielleicht Probleme beim Gasgeben und wird frühzeitig ermüden.

Während man in der Energiesparposition beschleunigt, müssen die Taille und die Arme gebeugt und der Rumpf leicht gegen den Fahrtwind geneigt werden, sodass die Beschleunigungskräfte in die Beine und Fußrasten eingeleitet werden – und nicht in die Arme. Bisweilen wird man so weit nach vorn gebeugt



Dies ist die Energiesparposition. Viele Fahrer haben diese Position noch nicht entdeckt und leiden unter frühzeitiger Ermüdung. In dieser Position steht man mehr aufrecht, lehnt sich aber beim Beschleunigen nach vorn. Das Gewicht wird von den Füßen und nicht von den Händen aufgenommen.



10 Kehren am Hang und seitliche Querung

Nutze Gewichtsverlagerung und Schwung, um diese kniffligen Hindernisse zu überwinden.

An einem Hang wenden zu können, ist eine einfache, aber sehr wichtige Fähigkeit, die es zu beherrschen gilt. Sie kombiniert die drei Elemente Bergauffahren, Hang-Kehren und Bergabfahren. Bei einem Wendemanöver am Hang muss berücksichtigt werden, dass dein Motorrad einen begrenzten Wendekreis hat, und somit ist es wichtig, immer einen ausreichend großen Bogen zu fahren. Wer ein zu enges Wendemanöver versucht, fährt gegen den Lenkansschlag, kann nicht mehr weiter einlenken und verliert ausgerechnet am schlechtesten Ort die Balance, sodass aus einer einfachen Kehre am Berg möglicherweise ein schmerzhafter und peinlicher Absturz wird.

Einen Hang seitlich zu befahren kann besonders bei lockerem Untergrund sehr herausfordernd sein, wenn man nicht die richtigen Techniken beherrscht. Man kann im Sitzen fahren, aber das Motorrad dabei vielleicht nicht so gut kontrollieren wie beim Fahren im Stehen. In vielen Fällen hat man nur im Stehen eine gute Chance, einen Hang zu queren.

Hänge seitlich zu befahren erfordert auch sorgfältige Terrain-Studien, eine gute Linienwahl, eine gute Gasgriffbeherrschung und eine korrekte Gewichtsverteilung. Wenn man auf lockeren Untergrund trifft, wird das Motorrad anfangen, den Berg hinunter zu rutschen. Zu viel Gas würde das Hinterrad durchdrehen lassen und alles noch schlimmer machen. Ohne eine gute Gewichtsverteilung gibt es



»Beim Erzberg-Rodeo (einem jährlich in Österreich stattfindenden Extrem-Endurorennen) wurde ich von einem Fahrer überholt, der offensichtlich gute Trial-Kenntnisse hatte und an einem seitlichen Felshang eine Linie fuhr, die ich nicht einmal sehen konnte. Trialfahren hat mir seitdem wirklich neue Optionen der Hang-Querungen gebracht.«

Cory Graffunder

Vierter der AMA National Endurocross-Meisterschaften 2011, davon bei drei Rennen Dritter; dreimaliger Teilnehmer am Erzberg-Rodeo (18., 6. und 5. Platz)

man schließlich den höchsten Punkt der Kurve erreicht und beginnt mit der Abfahrt, wird das Gewicht nach hinten verlagert und beide Bremsen betätigt, um das Tempo zu kontrollieren. Diese Übung mag simpel erscheinen, doch Kehren am Hang werden gerade von Neulingen oft unterschätzt, sodass böse Stürze die Folgen sind.

Fortgeschrittene Hangkehren-Übungen

- Probiere Kehren an steileren Abhängen aus.
- Versuche, engere Bögen zu fahren.
- Übe das Wenden auf lockerem Untergrund.
- Probiere Hangkehren mit verschiedenen Geschwindigkeiten.

Wenden am steilen Hang



1 Es macht Spaß, an einem steilen Hang wie diesem zu trainieren.



2 Fahre den Hang mit viel Schwung an und entscheide, ...



3 ... ob du genügend Tempo hast, um auch noch um die Kurve herum zu kommen.



4 Wenden am Hang fördert auch das Geschick, größere Hindernisse elegant zu umfahren.

10 Kehren am Hang und seitliche Querung

hier keine Hoffnung. Behandle jeden quer zu befahrenden Hang mit den folgenden Techniken und etwas Respekt, um die besten Chancen zu erhalten, das andere Ende zu erreichen.

Kehren am Hang trainieren

Um das Wenden am Hang zu üben, muss man sich einen Hügel mit sanfter Neigung und ohne Hindernisse suchen. Unterteile den Hang gedanklich in drei zu verbindende Sektionen: einen Anstieg, eine Kehre und eine Abfahrt. Fahre den Hang im zweiten Gang stehend an, beuge dich vor und beschleunige mit

reichlich Gas, um genügend Schwung bis zur Kehre zu erhalten. Wenn du den Wendepunkt erreicht hast und sicher bist, noch ausreichend Tempo zu haben, wird das Gas geschlossen (aber nicht die Kupplung gezogen) und das langsamer werdende Motorrad in einem weiten Bogen gewendet (zuerst links herum, dann rechts herum). Es ist wichtig, einen Bogen zu fahren und nicht zu scharf einzulenken. Der Körper muss dabei alles so ausbalancieren, wie in einer ebenen Kurve – nur intensiver. Während man das Motorrad (bergab) in die Kurve neigt, muss es an der Bergauf-Seite vom Körper ausbalanciert werden. Hat

Umdrehen am Hang



1 Kehren am Hang erfordern zunächst einen aggressiven Anstieg, um genügend Tempo für die Wende zu haben.



2 Kurz vor dem Scheitelpunkt der Kehre wird das Gas geschlossen ...



3 ... und ein ausreichend großer Bogen eingeleitet, ...



4 ... der genauso wie eine normale Kurve ausbalanciert werden muss.



5 Das Wenden am Hang ist etwas einschüchternder, weil schon ein leichter Sturz bergab wesentlich schmerzhafter sein kann.



6 War doch gar nicht so schlimm, oder?

10 Kehren am Hang und seitliche Querung

- Probiere das Wenden über einen in der Mitte liegenden Ast, um drei Dinge zu kombinieren: Wenden, Berge und Wheelies.

Hänge queren

Übe an einem ebenen und festen Hang mit sanfter Neigung, im ersten oder zweiten Gang im Stehen zu fahren. Besonders auf lockerem Untergrund ist etwas Tempo ganz nützlich. Gib sanft und gleichmäßig Gas und versuche, beide Räder auf einer Linie zu halten. In einer solchen Situation kannst du dein Motorrad im »Overdrive« fahren, also einen Gang höher als nötig, um die Drehzahlen niedrig und die Leistungsentfaltung sanft zu halten. Versuche auch, das Gas langsam zu öffnen und zu schließen, damit das Hinterrad nicht ausbricht. Zudem kann die Kupplung mit zwei Fingern leicht gezogen und sogar die Fußbremse vorsichtig betätigt werden, um das Hinterrad am Durchdrehen zu hindern und das Motorrad auf Spur zu halten.

Um die Neigung auszugleichen, die Balance zu halten und möglichst viel Traktion zu erreichen, muss der Körper in der Mitte des Motorrads positioniert werden – also weder über dem Vorderrad noch über dem Hinterrad. Es wird sich anfühlen, als würde man die Maschine gegen den Berg neigen, aber dies muss durch eine Verlagerung der Hüfte in Richtung bergab und eine Belastung der entsprechenden Fußraste ausgeglichen werden – so greifen die Reifen besser in den Hang und erhalten soviel Traktion wie möglich. Übe das Fahren am Hang in beide Richtungen – und verlagere deinen Körper jeweils zur Bergab-Seite. Hänge mit sehr lockerer Oberfläche zu queren erfordert nötigenfalls das Planen einer leicht abschüssigen Linie.

Seitlich am Hang



1 Seitlich am Hang zu fahren kann besonders auf lockerem Boden oder beim Versuch, einem schmalen Pfad zu folgen, sehr knifflig sein.



2 Gib sanft und gleichmäßig Gas, um das Hinterrad nicht durchdrehen zu lassen und auf lockerem Untergrund genügend Tempo zu haben. Lenke die Maschine durch Neigen – und nicht mit dem Lenker.



3 Um eine gute Traktion zu erhalten, muss der Körper (die Hüften) über die äußere Fußraste verlagert werden – so werden die Reifen besser in den Hang gedrückt.



4 Auf vielen Enduro-Parcours finden sich seitlich zu querende Hänge mit zahlreichen kniffligen Sektionen.