

Fahrschule
Ausgabe 9/2000



VERBANDSARBEIT

Ein eindrucksvolles Fahrertraining hatten die Motorradexperten der Landesverbände Bayern und Baden-Württemberg, Hubert Müller und Günter Luppert, zusammen mit Kawasaki auf die Beine gestellt. In Oschersleben erfuhren Fahrlehrer aus der gesamten Bundesrepublik Möglichkeiten und Grenzen ihres Motorrads.

Fitness muss sein

Motorradfahren auf der Rennstrecke, das riecht förmlich nach purem Spaß. Kein Zweifel, dass man so auf der Straße niemals fahren kann. Aber ist die Rennstrecke deshalb wirklich nur Spaß, der dem Motorradfahrer gar nichts bringt? Das genaue Gegenteil haben die Fahrlehrer erfahren, die am Kawasaki-Fahrertraining in Oschersleben teilgenommen haben.

Langsam, Schritt für Schritt für Schritt, haben die erfahrenen Instruktores des Kawasaki-Teams – darunter auch mehrere Fahrlehrer – die Teilnehmer an ihre Grenzen herangeführt. Während bei den ersten „Turns“, den Fahrten auf der Rennstrecke, in den meisten Gruppen noch verhältnismäßig gerade durch die Kurven gefahren wurde, nahm die Schräglage im Laufe des Trainings mehr und mehr zu.

Durch konzentrierte Übung während des Turns und Fahrerbesprechungen nach jedem Turn lernten die Teilnehmer, wie man mit Hilfe von Gewichtsverlagerung – den Po blitzschnell neben die Sitzbank platzieren – in Sekundenbruchteilen noch mehr Schräglage aus dem Motorrad herausholen kann. Und wie man auch, wie schnell die Konzentration nachlassen kann, wenn man wirklich Schluss ist. Wer so fahren kann, kann auch eine kriti-



Hinweise zum Fahrverhalten und Tipps, wie man es noch besser machen kann, erhielten die Teilnehmer nach jeder Fahrt

sche Situation auf der Straße leichter bewältigen. Er weiß, was zu tun ist, wenn plötzlich und unerwartet mehr Schräglage gefordert ist.

Er weiß auch, wann das Ende erreicht ist und weitere Schräglage unweigerlich zum Sturz führen würde. „Nur wenn man sein Limit kennt, weiß man auch, wo seine Sicherheitsreserven liegen“, sagt Chef-Instruktor Klaus Maske.

Die Fahrlehrer erfuhren auch, wie schnell die Konzentration nachlassen kann, wenn man voll gefordert ist. Und voll gefor-

dert sind in der Regel nicht nur erfahrene Fahrlehrer auf der Rennstrecke, sondern oftmals auch Fahrschüler im Unterricht.

Im Training war deshalb kein Turn länger als eine halbe Stunde. Danach konnten sich die Teilnehmer erholen. Für gekühlte Getränke und Snacks war dabei durch das Service-Team von Kawasaki ständig gesorgt. Nach jeder Fahrt gab es auch eine detaillierte Besprechung mit dem Instruktor, der auf der Strecke vor seiner Gruppe herfuhr. Trotz der hohen Geschwindigkeiten hatten die Instruktores das



Fahrverhalten der Teilnehmer genau registriert und gaben konkrete Tipps, was man noch besser machen kann. Viele Fahrer nutzen auch die Gelegenheit, ihre Schwierigkeiten in der einen oder anderen Situation darzustellen und sich so zusätzlich konkrete Ratschläge geben zu lassen.

Zwischen den einzelnen Turns gab es noch eine Menge Informatives. Zum Beispiel zeigte ein Mechaniker, wie man das Fahrwerk seines Motorrades optimal einstellt. Umfassend wurden die Fahrlehrer auch über die Eigenschaften und Vor- und Nachteile verschiedener Motorradreifen informiert.

Übungen wie Bremsen, Lenken und Kreise fahren auf dem Übungsplatz vervollständigten das Angebot. Geschult wurden dabei auch ganz elementare und doch oftmals vernachlässigte Fertigkeiten wie Körperhaltung und Blickführung.

► Training wie bei anderen Sportarten

Großes Interesse weckte Rennarzt Dr. Christoph Scholl bei den Teilnehmern. „Kradfahren ist Sport“, so Scholl, und dementsprechend fit müssen auch die Kradfahrer sein. Scholl: „Es ist nicht damit getan, dass Motorrad fahren Spaß machen soll. Es muss auch trainiert werden.“ Eine vernünftige Vorbereitung gehöre dazu, die auch die körperliche Kondition und das Training von Konzentration, Koordination und Reaktionsvermö-

Fahrschule
Ausgabe 9/2000



gen einschließt. Ein ganz wichtiger Punkt ist zudem die Ernährung, erfuhren die Teilnehmer. Nach schwerem Essen fährt es sich nicht gut Motorrad. Fast noch wichtiger: Die meisten trinken viel zu wenig. Besonders wenn es, wie beim Fahrertraining in Oschersleben, heiß ist, muss fast ständig getrunken werden.

Scholl: „Mindestens sechs bis sieben Milliliter pro Kilogramm Körpergewicht und Stunde.“ Wer das alles aus Dosen trinken würde, würde dabei insgesamt etwa 20 Liter Luft mittrinken. „Völlig unmöglich“, sagt Scholl und empfiehlt Trinkflaschen mit dickem Strohalm oder große Becher mit entsprechend großer Öffnung. Um optimal versorgt zu sein, sollte man zwei Drittel der Flüssigkeit übrigens bis 14 Uhr getrunken haben.

Als Getränke empfehlen sich Wasser, Tee und verdünnte Fruchtsäfte. Bloß nichts Zuckersüßes, weil das die Insulinaus-

Foto: Mehlkopf



Rennarzt Dr. Christoph Scholl hatte interessante Infos parat

schüttung im Körper fördert und bei Abbau des Insulins vermehrt Stresshormone ausgeschüttet werden.

Grundsätzlich verlernt man Motorrad fahren nicht, gab Scholl den Teilnehmern noch mit auf den Weg, aber man muss es erst einmal sorgfältig gelernt haben. „Und das Lernen dauert lange. Mit der normalen Führerscheinausbildung ist das nicht

erledigt. Die Führerscheineulinge können vieles erst anschließend erlernen und manch einer bleibt auf der Strecke, wenn er das unbegleitet bewältigen muss.“ Eine Begleitung durch Fahrlehrer müsse deshalb über den Führerscheinerwerb hinaus stattfinden. „Nachbetreuung der ehemaligen Fahrschüler ist gefragt und wird die Zukunft der Klasse-A-Fahrlehrer sein“, ergänzte Hubert Müller.

► Auch Motorrad und Helm müssen fit sein

Wichtig beim Motorradfahren ist natürlich auch die Fitness des Motorrades. Vor Trainingsbeginn checkten Techniker deshalb bei jedem einzelnen Motorrad Lenkkopflager, Reifen, Bremsen und Fahrwerkabstimmung. Auch der Schutzhelm wurde geprüft. Die zwölf Gruppen, die jeweils von einem Instruktor geführt wurden, wur-

den nach Selbsteinschätzung der Fahrer eingeteilt. Wer mochte, ging in eine schnelle Gruppe, und wer es lieber langsam angehen lassen wollte, hatte auch hierzu die Möglichkeit.

Wer während des Trainings merkte, dass ihm die Gruppe zu schnell oder zu langsam fuhr, hatte nach jedem Turn die Möglichkeit, in eine andere Gruppe zu wechseln. 144 Teilnehmer hatte das Training. Weil sich nur 75 Fahrlehrer angemeldet hatten, nahmen auch Sportfahrer teil.

Wenn sich im nächsten Jahr genügend Fahrlehrer melden, möchten die stellvertretenden Vorsitzenden der Verbände Baden-Württemberg und Bayern, Luppert und Müller, die auch selbst am Fahrertraining teilgenommen haben, ein Exklusiv-Training ausschließlich für Fahrlehrer anbieten. Kawasakis Pressechef Henning Schrader und Chef-Instruktor Klaus Maske haben bereits Zustimmung signalisiert. Sylke Mehlkopf