



Nur nicht stecken bleiben: Bei Sand oder Schlamm heißt die Devise Gas, Gas und noch mehr Gas (li.). Auf den Beinen fährt es sich besser: Das Motorrad läßt sich im Stehen wesentlich exakter steuern (Mi.). Ein absolutes Muss im Gelände: Stollenreifen (re.).



Fotos: Guido Lindenau

# Wenn der Asphalt aufhört...

Der Asphalt hört auf, die Piste beginnt. Was Enduristen jubeln lässt, führt bei vielen Motorradfahrern zu Panikattacken. Aber derartige Angstzustände müssen nicht sein. Wer einige Grundlagen beherrscht, verringert erheblich die Wahrscheinlichkeit, mit der beladenen Maschine ins Straucheln zu geraten. Von Guido Lindenau.

**D**as Bewegen eines Motorrades auf losem Untergrund ist, was die Fahrtechnik betrifft, im Vergleich zu befestigten Straßen eine völlig andere Geschichte. Auf Asphalt lässt sich das Motorrad entspannt durch die Kurven schaukeln. Im Gelände hingegen erfordert das Fahren körperliche Betätigung. Voraussetzung für Fahrspaß auf staubigen Pisten ist demzufolge

eine gewisse Fitness.

Mit der Beherrschung der Grundfahrtechniken lassen sich schon viele typischen Geländesituationen ohne Probleme meistern. Bevor es losgeht, sollte auf den nötigen Schutz geachtet werden. Wichtig sind in diesem Punkt Enduro- oder Motocross-Stiefel. Atmungsaktive Bekleidung mit genügend Bewegungsfreiheit machen die Fahrt durch das

Gelände wesentlich angenehmer. Moderne Protektorenhemden bieten optimalen Schutz bei größtmöglicher Belüftung und lassen sich bequem unter der Jacke tragen. Enduro-Helme bieten eine stärkere Luftzufuhr und meist ein geringeres Gewicht als normale Straßenhelme.

Beim Gepäck ist vor allem auf strapazierfähiges Material zu achten. Besonders robust sollten die Gepäckhalterun-

gen sein. Hier empfehlen sich Alukofersysteme mit entsprechend stabilen Halterungen. Auch das Motorrad sollte fürs Gelände gerüstet sein. Die Zubehörindustrie bietet ein umfangreiches Angebot an sinnvollen Accessoires: Handprotektoren schützen nicht nur die Hände des Fahrers gegen Äste oder Stein Schlag, sondern mit ein bisschen Glück auch den Brems- oder Kupplungshebel, sollte das Motorrad doch einmal umkippen. Ein stabiler Motorschutz ist vor allem dann sinnvoll, wenn man auf steinigem Untergrund oder groben Schotterpisten fährt. Die Liste lässt sich vom Tankschutzbügel über den Kühlerschutz bis hin zu Schalthebeln mit klappbarer Spitze oder Plexiglas-Lampenschützern noch lange fortführen.

Ganz entscheidend für das Vorankommen und die Fahrsicherheit auf losem Untergrund ist die Wahl des Reifens. So bald das Motorrad abseits der geteerten Straße bewegt wird, sollte der Reifen Stollen besitzen, denn nur so ist auch eine ausreichende Traktion gewährleistet. Bevor wir nun das erste Mal mit unserem Motorrad ins Gelände gehen, sollten wir darauf achten, dass die Fußrastengummis demontiert sind. Da auf den Rasten stehend gefahren wird, bieten gerade bei Feuchtigkeit die sehr rutschigen Gummis nicht genügend Halt. Die gezackte Fußraste hingegen bietet genügend Grip. Brems- und Kupplungshebel müssen so eingestellt sein, dass sie sich auch im Stehen gut bedienen lassen. Das gleiche gilt für den Schalthebel. Er sollte so montiert werden sollte, dass sich die Gänge auch im Stehen problemlos einlegen lassen. Für den

Fußbremshebel gilt, dass der Bremspunkt sich knapp unterhalb der Fußrastenhöhe befinden sollte. Nur so ist auch bei entsprechender Körperhaltung die Hinterradbremse zu betätigen.

Doch warum steht der Fahrer im Gelände auf dem Motorrad? Im Stand lässt sich das Motorrad viel besser kontrollieren. Der Schwerpunkt rückt durch die Verlagerung des Fahrergewichts von der Sitzbank zu den Fußrasten nach unten. Weiterhin ist es so einfacher, durch Gewichtsverlagerung das Motorrad in die gewünschte Richtung zu dirigieren. Endurofahren bedeutet Bewegung. Um stets Herr der Lage zu sein und sich selbst das Leben leichter zu machen, sollte man stets bemüht sein, seinen Körper entgegen der Fliehkräfte auszurichten. Das heißt im Klartext: Beim Gasge-

ben wandert der Oberkörper weit nach vorne, bei konstanter Geschwindigkeit befindet er sich in der Grundposition, wird gebremst, geht das Körpergewicht nach hinten.

Bleiben wir beim Bremsen. Unerfahrene Enduristen vermeiden es, mit der Vorderradbremse zu verzögern. So wird aber mindestens drei Viertel des Verzögerungspotenzials verschenkt. Tatsächlich entspricht die Bremskraftverteilung auf Vorder- und Hinterradbremse in etwa der auf der Straße. Das heißt, auch im Gelände wird die entscheidende Bremskraft über das Vorderrad erzielt.

Beim Kurvenfahren kommt es darauf an, das Vorderrad zu belasten, damit genügend Traktion aufgebaut wird, um das Motorrad zu führen. Der Druck wird

### **Unerfahrene Enduristen vermeiden es, mit der Vorderradbremse zu verzögern**



Paradox: Durch das Stehen verlagert sich der Schwerpunkt wesentlich weiter nach unten (oben). Gute Figur: Die Körperhaltung sollte immer dem Terrain angepasst werden (re. oben). Harte Zeiten: Mann und Maschine müssen beim Training durch dick und dünn (re. unten).



dadurch erreicht, indem man das Körpergewicht weit nach vorne verlagert. Mit Beifahrer ist die Gefahr, die Bodenhaftung mit dem Vorderrad zu verlieren, wesentlich größer.

Im Gelände geht es ständig auf und ab. Um über einen steilen Anstieg nach oben zu gelangen, ist Schwung ein gutes Hilfsmittel. Der Schwung sollte nach Möglichkeit schon vor dem Anstieg vorhanden sein, um mit gleichmäßiger Geschwindigkeit bergauf fahren zu können. Der Oberkörper ist dabei nach vorne geneigt. Zum einen lässt sich so den Fliehkräften entgegenwirken, zum anderen wird mit dieser Position ein Aufsteigen des Motorrads verhindert. Oben angekommen, geht es nun auf der anderen Seite wieder runter. Das Gewicht verlagert sich dabei von weit vorne nach weit hinten. Um ein Überbremsen des Hinterrades zu vermeiden, wird der erste Gang eingelegt. Die Hinterradbremse wird je nach Gefälle sehr feinfühlig betätigt. Auch hier liegt die Bremskraft auf dem Vorderrad, welches je nach Bedarf entsprechend stark abgebremst werden

## STECKBRIEF

Der Autor Guido Lindenau, Jahrgang 1966, ist eigentlich Grafikerdesigner. Doch seine Passion war immer schon das Motorradfahren. 2004 hob er »dirt4fun« aus der Taufe und bringt anderen Motorradfahrern den richtigen Umgang mit ihren Maschinen jenseits des Asphalts bei. Einsteiger-, Frauentraining oder spezielle Kurse für Reiseenduros stehen bei »dirt4fun« auf dem Programm. Für diejenigen, die beim Training auf den Offroad-Geschmack gekommen sind, hat Guido Lindenau auch eine einwöchige Tour ins Piemont im Angebot. Weitere Informationen unter [www.dirt4fun.de](http://www.dirt4fun.de).



sollte. Je nach Steigung empfiehlt es sich, das Gepäck abzuladen und separat zu transportieren.

All diese Aktionen im Gelände verlangen nach einer konsequenten Blickführung. Selbst alte Hasen verfallen bei den ersten Berührungen mit losem Untergrund oft in den alten Fehler: Die Augen sind unmittelbar auf das fixiert, was sich vor dem Vorderrad abspielt. Aber auch im Gelände gilt die Regel: Wohin man schaut, dahin fährt man auch.

Soweit die Theorie. Aber in der Praxis sieht es dann doch meistens etwas anders aus. Der eigene Kopf ist oft das größte Hindernis und nicht selten fehlt es auch an der Selbsteinschätzung: Was ist für mich machbar, was nicht? Auf Reisen ist natürlich die oberste Regel, das Unfallrisiko weitgehendst zu minimieren und sich umsichtig in unbekanntem Gelände zu bewegen. Es ist besser, den Weg vorher zu Fuß zu erkunden, als sich mit dem Motorrad in eine »festgefahrene Situation« zu manövrieren. Zu den größten Herausforderungen im Gelände - mental und physisch - dürfte wohl der Sand gehören.

Es kostet einige Überwindung, auf dem weichen Untergrund Gas zu geben und dabei das Gewicht so weit wie möglich auf das Hinterrad zu verlagern.

Gerade im Sand gilt: Übung macht den Meister. Eine gute Vorbereitung auf Reisen mit Offroad-Anteil bieten Enduro-Trainings, bei denen erfahrene Instrukto-ren die Teilnehmer schrittweise an die Grundlagen des Geländefahrens heranzuführen. Wer ein solches Training in seine Reisevorbereitungen einschließt, wird auch dann wesentlich entspannter reagieren, wenn die weißen Streifen in der Mitte der Straße einmal fehlen.



A... hoch und rauf: Im Gelände kommt es auf die ideale Gewichtsverteilung an (oben).  
 Aufwärmphase: Zu Beginn des Trainings wird das richtige Handling der Maschine geübt (li. oben).  
 Vorsichtsmaßnahme: Handprotektoren schützen nicht nur Hände, sondern auch Kupplungs- und Bremshebel (li.).