

Kann langsam fahren schnell machen?

Ein Ausflug in die fremde

Text und Fotos: Thorsten Schulze

Mit einem Motorrad im Gelände fahren? Nein, richtiger Motorradspaß hat was mit Schräglage zu tun, und das geht ja schließlich nur auf Asphalt – oder? Nach jedem Einsatz ein verschlammtes Motorrad putzen, von den verdreckten Klamotten mal ganz abgesehen? Nein, das klingt wahrlich nicht verlockend. Und überhaupt: Wo in Deutschland soll man denn überhaupt fahren? Wenn ich auf dem MTB im Wald fahre, werde ich oft schon schief angeschaut. Was dann erst, wenn man dort mit einem Motorrad unterwegs wäre? Nein, richtiges, sportliches Motorrad fahren findet auf der Strasse statt, oder noch besser auf einer Rennstrecke.

Oder habe ich da all die Jahre was übersehen?

Letztes Frühjahr hat sich unser Junior zum 16. Geburtstag eine 125er geholt. Bei der Jugend sind aktuell eher Enduros oder Supermotos gefragt. Bei ihm wurde es eine gebrauchte, schöne 2016er Beta

Die Maschine

Konsequenter Leichtbau in jedem Detail: Kurzer Radstand, tiefer Durchstieg, keine Sitzbank – diese 300er 4-Takt-Beta wiegt gerade mal 80 kg. Der Aluminiumrahmen ist gleichzeitig auch Tank für spärliche 2,2 Liter Sprit. Einen „Pussy-Knopf“, E-Starter und Batterie sucht man vergeblich.

RR125LC Enduro. Um die Sache abzukürzen: Der Sohnmann hat seine Beta natürlich auch intensiv im Gelände ausprobiert und darüber kam ich in Kontakt mit Leuten aus der Trial-Szene. Das ist diese seltsame Motorsportart, bei der es nicht darauf ankommt, als erster im Ziel zu sein, sondern eine vorgegebene Geländesektion fehlerfrei zu durchfahren, d.h. ohne den Fuß auf den Boden zu setzen. Das klingt für einen Hobbyracer zunächst nicht sehr aufregend, wenn man aber mal sieht, was gute Leute mit ihren Spezialmaschinen alles anstellen, mit welcher spielerischer Eleganz und wieviel Spaß sie schwierigste Hindernisse überwinden, dann ahnt man, wieviel beneidenswerte Fahrzeugbeherrschung sich diese Fahrer antrainiert haben. Und die ist ganz sicher auch auf jedem anderen Motorrad hilfreich, auch auf einer Rundstreckenmaschine. Klaus, mein Geländementor, sagt dazu nur grinsend: „Trial ist Yoga auf zwei Rädern!“ Ich war angefixt und schnell war mir klar: Das ist ein tolles Ergänzungstraining für meine Rennstreckenaktivitäten, idealerweise auch im Winter.

Im Trialsport sind 2-Takt-Motoren als Antriebsquelle vor allem in den unteren Hubraumklassen immer noch sehr häufig vertreten. Der Grund dafür ist offensichtlich: Der 2-Takt-Motor wiegt bis zu ca. 10 kg weniger, läuft gerade in unteren Drehzahlen gleichförmiger, ist technisch einfacher

Welt des Trial-Sports

und daher kostengünstiger als ein vergleichbares 4-Takt-Aggregat. Trotzdem sind 4-Takter sehr beliebt und der Sound ist in den Ohren sehr vieler Fahrer und Zuschauer – auch in meinen – angenehmer und sympatischer, als das Moped-ähnliche 2-Takt „reng-deng-deng“ mit bläulich-weißen Ölschwaden in der Luft. Aber letztendlich ist das Geschmackssache, beide Konzepte haben ihre Argumente und ihre Fans.



Mein Herz schlägt für italienische Motorradtechnik mit vier Takten. Eines Tages stolperte ich im Internet über das Angebot einer schon etwas betagten BETA aus der 2008 ausgelaufenen REV-Baureihe, einer recht seltenen 300 4T in Racing-Version. Da musste ich einfach zuschlagen!



Das wassergekühlte 297cc-ohc-Kraftpaket wiegt nur 23 kg, atmet durch vier Titanventile und verdichtet 11,5:1 (Bildquelle: www.betamotor.com).

Wie fährt sich denn sowas?

Die größte Umstellung, wenn man von einem „normalen“ Motorrad auf eine Trialmaschine umsteigt, ist der Umstand, dass beim Trial ausschließlich im Stehen gefahren wird. Die Maschinen haben nicht einmal mehr eine Sitzbank. Der Grund leuchtet schnell ein: Im Stehen ist man viel beweglicher, kann viel mehr mit Gewichtsverlagerungen in allen Richtungen arbeiten, dem Motorrad „helfen“ das zu tun, was man möchte. Und durch den tiefen Durchstieg stürzt man seltener, da man in brenzlichen Situationen auch noch schnell mal absteigen oder abspringen kann.

Trotz vermeintlich antiquierter Vergasertechnik springt die Beta nach einem beherrzten Tritt auf den kurzen Kickstarter zuverlässig an und hängt, wenn der Motor einmal warm ist, unglaublich spontan am Gas. Jede noch so kleine Drehung am Gasgriff wird sofort in heftigen Vorschub umgesetzt.



Schneller, als einem lieb ist, steigt das Vorderrad auch im 2ten oder 3ten Gang gen Himmel. Hammer! Das Teil reißt wie ein zorniger Rottweiler!

Zu meiner Beruhigung ist gleich neben der Kupplungsarmatur ein magnetischer Not-Aus-Schalter montiert, dessen Reißleine am linken Handgelenk des Fahrers befestigt wird. Die zierliche vordere 4-Kolben-Bremzange beißt auch bei 1-Finger-Bremssungen vehement, aber super dosierbar in die 185er Bremsscheibe. Hinten verrichtet eine kleine 2-Kolbenzange in Verbindung mit einer 150er Scheibe ihren Dienst. Die Bremsanlage ist bezüglich Bremswirkung und Dosierbarkeit einfach ein Gedicht!

Die Kupplung ist wunderbar leicht und präzise zu dosieren. Das leicht schaltbare 5-Gang-Getriebe hat die Trial-typische Spreizung: Die ersten drei Gänge sind extrem kurz übersetzt, der 4te und 5te Gang dann aber recht lang, für Transferpassagen zwischen den Sektionen oder für den Einsatz der Maschine bei Trialwanderungen.



Schnell wird mir klar: Für einen Anfänger wie mich wäre eine zahmere, gutmütigere 200er Zweitakter sicherlich die vernünftige Entscheidung gewesen. Die 300 Racing ist eigentlich für Leute gebaut, die alles das schon können, was ich gerne noch lernen würde ... Aber egal – die Maschine macht mega Spaß und so muß ich mich halt etwas mehr anstrengen.



Der vordere 21 Zoll- und der hintere 18 Zoll-Reifen mit dem typischen Zuckerwürfelblockprofil bauen heftigen Grip auf. Auch, weil der Luftdruck im Fahrbetrieb nur unglaubliche 0,3 bis 0,4 bar beträgt. Haben die Felgen im Bereich der Nippel keine spezielle Abdichtung zur schlauchlosen Verwendung, dann müssen zusätzliche Reifenhalter in den Rädern verbaut werden, sonst können sich die Reifen auf den Felgen drehen und dabei die Schlauchventile abreißen.

Wo kann ich denn überhaupt fahren?



Schwarz fahren in freier Wildbahn ist auf die Dauer keine gute Idee.

Mein geländeerfahrener Freund Klaus hatte dazu einen banalen, aber sehr wertvollen Tip für mich: „Gehe in einen Verein – aber nicht den nächstgelegenen, sondern den besten, der für Dich in zumutbarer Entfernung liegt!“ Also: Internetrecherche, Trainingsgelände angeschaut, telefoniert, vor Ort mal mit den Leuten gesprochen. Eine Hilfe ist auch, sich Starterlisten von Meisterschaftsläufen anzuschauen, da sieht man sehr schnell, welche Vereine stark vertreten sind. Und das ist meist kein Zufall, sondern Indiz für eine gute Vereinsführung, viel Engagement, gute Trainingsmöglichkeiten und meist auch eine rührige Nachwuchsarbeit. Denn Trial ist auch ein hervorragender Familiensport: Sehr oft habe ich Väter, aber auch Mütter, gemeinsam mit Kindern im Trainingsgelände gesehen, die zusammen unglaublich viel Spaß hatten, alle auf eigenen Maschinen. Für die Kleinen ist das die beste Zweiradgrundausbildung, die ich mir vorstellen kann.



Obwohl ich für jedes Training 100 km einfach anfahren muss, habe ich mich für den AMC Kerzenheim in der Pfalz als Heimatverein entschieden. Dieser Verein gehört sicherlich zu den Top-Adressen in Deutschland. Das traumhafte Trainingsgelände ist ein alter Steinbruch und liegt in einem hügeligen Waldstück.

Spezielle Klamotten

Motorradbekleidung soll den Fahrspaß unterstützen und im Falle eines Falles den Fahrer schützen. Man braucht also nur wenig Fantasie um drauf zu kommen, daß ein perforierter Ledereinteiler mit Höcker und Knieschleifern, ein aerodynamischer Vollvisierhelm, zweischalige Racingstiefel und Rochenhaut-besetzte Racing-Handschuhe mit zusammengenähtem Ring- und kleinem Finger auf einer Trialmaschine nicht nur albern aussehen würden, sondern auch funktional völliger Quatsch wären.

Wer also öfter langsam ins Gelände geht wird nicht drum herum kommen, sich die dafür speziell gemachten Klamotten zu holen. Grundanforderungen dafür sind in Kürze: Schutz bei Stürzen mit vergleichsweise langsamer Geschwindigkeit, dafür aber mit oftmals stumpfem Aufschlag auf Naturboden mit spitzen Wurzeln oder Steinen. Gleichzeitig braucht der Fahrer maximale Beweglichkeit, gute Sicht und – da der kühlende Fahrtwind fehlt – luftige Sachen, die nach jedem Training in der Waschmaschine landen.

Einen offenen Jethelm zu tragen hat mich anfänglich fast etwas Überwindung gekostet, so sehr habe ich mich an den beruhigenden Schutz durch den Kinnbügel eines Integralhelms gewöhnt. Im Gelände, bei langsamer Fahrt, würde dieser aber die Sicht auf den Boden viel zu stark einschränken.

Unter einem luftigen, atmungsaktiven „Flutterhemd“ ist als Mindestschutz ein Rückenprotektor verpflichtend. Viele Fahrer tragen dabei nur eine maximal schmale und leichte Version. Wie sagte Stefan Röttger, der Macher von SKILL-SKIN, bei einer Diskussion in Hockenheim über Schutzphilosophien in Hockenheim grinsend zu mir? „Je leichter die Kombi, umso schwerer der Gips!“ Im Gelände liegt man öfter auf der Nase, daher habe ich mir eine Komplett-Protektorweste von ORTEMA gegönnt, die nicht nur die Wirbelsäule, sondern auch Schultern, Rippen, Ellenbogen und Unterarme abdeckt.

Bereits bei meinem dritten Training hat der heiße Krümmer meiner Maschine bei einem ansonsten völlig harmlosen Absteiger zuerst zwei große Löcher in meine 08/15-Sporthose geschmolzen und dann zwei sehr schmerzhafte und häßliche Blasen in mein linkes Innenknie gebrannt. Die Trialhose, die ich mir danach geholt habe, hat genau an diesen Stellen großflächige Kevlarisierungen eingenäht und zudem auch Einstecktaschen für leichte Knieprotektoren ...



Der Unterschied liegt im Detail: Trialstiefel sind nicht ganz so klobig und steif wie Cross- oder Endurostiefel. Sie haben meist nur drei Spannschnallen, bieten aber trotzdem seriösen Schutz für die Füße. Die durchgehende Sohle ohne Absatz gibt guten Grip auf den Fußrasten. Die Füße können zur feindosierten Gewichtsverlagerung in jeder beliebigen Längsposition auf die Rasten gestellt werden.

Zusammengefasst eine gute Nachricht: Im Vergleich zu den Kosten für gute Schutzkleidung für die Rennstrecke, ist Trialbekleidung sehr erschwinglich. Das Gesamtpaket bestehend aus Jethelm, Hemd, Protektor, Hose, Stiefeln und sehr leichten Handschuhen kostet in Summe weniger, als ein einfacher Ledereinteiler.

Mein Fazit nach dem ersten Jahr



Bei der Körperhaltung gibt es noch Entwicklungspotential, aber wenn es gelingt, die ersten anspruchsvolleren Hindernisse zu überwinden, dann fühlt sich das genauso toll an, wie das erste Knieschleifen auf der Rennstrecke!

Trial ist ein super Grundlagentraining. Rutschende oder blockierende Räder verlieren sehr schnell ihren Schrecken. Wer bisher nur auf der Strasse gefahren ist, kann unglaublich viel dazulernen. Selbst nach mehreren 10.000 km Rennstrecke war es für mich z.B. ein besonderes Aha-Erlebnis zu erfahren, wie subtil man ein Trialmotorrad mit feinem Druck auf die Fußrasten lenken kann. Und ich mußte intensiv daran arbeiten, wieder mit dem Fuß zu bremsen. Das hatte ich mir auf der Rennstrecke schon regelrecht abgezogen.

Wheelies verderben auf der Rennstrecke gute Rundenzeiten, also beschleunige ich dort immer mit maximal nach vorne verlagertem Gewicht. Beim Trial muß ich im Gegensatz dazu lernen, kontrolliert das Vorderrad der Maschine anzuheben, um höhere Hindernisse überwinden zu können. Ähnliches gilt für Stoppies. Elektronische Anti-Wheelie-Control, ABS, Traktionskontrolle, Slide-Control – meine 2008er Ducati hat trotz 158 PS das alles nicht und es mag altmodisch sein, aber ich wollte mich auf diese ganzen Fahrassistenzsysteme auch nicht verlassen. Ist ein Fahrer, der seine Wheelie-Control im rechten Hand- und Fußgelenk hat, nicht der bessere und souveränere Fahrer? Daran zu arbeiten reizt mich ungemein. Ich würde zu gerne mal bei einem Renntraining nur einen Turn fahren, bei dem alle Teilnehmer die elektronischen Fahrhilfen ihrer Maschinen deaktivieren müssen ...

Trial ist sehr anstrengend, vor allem, wenn man mangelnde Fahrtechnik noch mit viel Kraft ausgleichen muß. Nach zwei intensiven Stunden bin ich meistens völlig platt.

Manche Vereine schließen ihr Übungsgelände im Winter, um den Boden zu schützen. Andere stellen nur den angeleiteten Trainingsbetrieb ein, lassen selbst organisiertes Training aber zu. Mich persönlich spricht das sehr an, da ich an Sportstudios eher wenig Spaß finde und viel lieber auf zwei Rädern den Winter überbrücken möchte. Trial dürfte der Motorradsport mit den niedrigsten Kosten sein, der Spaßfaktor kommt jedoch durchaus in die Größenordnung des Rennstreckenfahrens.

Um auf die Eingangsfrage zurückzukommen: Nützt das für die Rennstrecke, kann Trial fahren Dich schneller machen? Ich weiß es nicht, aber es macht ganz sicher einen sehr viel besseren Fahrer aus Dir!