



# Alteisen.Training Leitfaden für Teilnehmer



## Vorbereitung

- Alles abbauen, was nicht nötig ist (Spiegel, Koffer usw.).
- Bremslicht ausschalten. Es irritiert Nachfahrende.
- Ist genug Benzin im Tank?
- Motorrad technisch in Ordnung (speziell Reifen und Bremsen) und verliert keine Flüssigkeiten.
- Nicht auf den letzten Drücker anziehen, vermeidet Stress.
- Reifen mit genügend Reserve wählen, der Luftdruck bleibt beim vom Reifenhersteller empfohlenen Druck (Straßenreifen Straßendruck, Rennreifen liegen oft anders und deren Luftdruck eignet sich nicht zwangsläufig für Straßenreifen).

## Konzentration

- Aufmerksamkeit und Konzentration hat Grenzen. Lege vor dem Turn fest, auf was Du Dich konzentrieren willst.
- Wenn Du weißt, was Du gemacht hast, weißt Du auch, was Du ändern kannst.
- Nicht umdrehen. Nicht auf den Tacho oder in die Spiegel schauen.
- Ohne Druck und ohne Hektik fahren.
- Auf einer Linie bleiben.

## Sitzhaltung, Kurvenfahrt und Lenkimpuls

- Entspannt fahren.
- Füße mit den Ballen auf die Rasten, keine Paddelfüße.
- Der Lenkimpuls ist die einzige Möglichkeit, effektiv zu lenken. Gewichtsverlagerung ist kein Lenken.
- Die Hände locker auf den Lenker und leicht gegen die Seite des Lenkers drücken, in die man fahren möchte (links drücken = links fahren).
- Der Druck auf den Lenker hält oder korrigiert die Schräglage.
- Der Lenkimpuls wirkt sehr effektiv.
- Blickführung ist extrem wichtig. Weit voraus zum nächsten Einlenkpunkt schauen. Am Einlenkpunkt schnell zum nächsten schauen, gerade bei Kurvenfahrt.
- Nach dem Einlenken sofort wieder leicht aufs Gas (Stützgas), auch deutlich vor dem Scheitelpunkt. Das Stützgas stabilisiert das Motorrad und es kann schneller gefühlvoll in die Beschleunigung gewechselt werden (Lastwechselruck vermeiden).
- Das kurveninnere Knie bei Kurvenfahrt leicht nach vorn schieben. Es erleichtert das Lenken und den Lenkimpuls.

## Linienwahl

- Sie ist extrem wichtig. Die Ideallinie einer Strecke ermöglicht die höchste Geschwindigkeit bei gleichzeitig maximaler Sicherheit. Eine andere Linie verkleinert die Reserven.
- Bei Kurvenfolgen, was ja die Regel ist, ist die Ideallinie einer einzelnen Kurve nicht zwangsläufig die Ideallinie der Abfolge. Hier ist Streckenkenntnis gefragt.
- Die Linie richtet sich ein wenig nach dem Motorrad. Kleine Motorräder wählen i.d.R. eine engere Linie, weil sie nicht so schnell sind und leichter lenken. Diese Linie verkürzt den Weg, aber große Motorräder erreichen dann nicht ihre mögliche Geschwindigkeit.

## Bremsen

- Konzentration auf die Vorderradbremse. Sie leistet im Extremfall 100%.
- Die Hinterradbremse wird nur für Notfälle mitbenutzt.
- Bremsleistung innerhalb von ca. 0,5 s bis zum Maximum steigern. Damit erzeugt man den nötigen Anpressdruck, um eine Blockade zu verhindern.
- Normalerweise wird voll gebremst.

## Selbstwahrnehmung

- Die Selbstwahrnehmung ist nicht zwangsläufig richtig. Hier hilft die Beobachtung des Instructors oder eines Partners sehr.
- Gerade wenn man gefühlt schnell unterwegs ist, wird oft die Linienwahl schlecht, die Fahrt eckig und hektisch. Das ist dann nicht wirklich schnell aber sturzgefährdet. Ein runder, sauberer Fahrstil auf der Ideallinie ist schneller und hat die nötigen Reserven. Darum ist es sehr sinnvoll, erst eine saubere Linie zu finden bzw. zu lernen und dann schneller zu werden.

## Notizen

## Spreewaldring Training Center

