

## Trial erste Informationen

Was ist Trial, wo liegt der Unterschied zum Motocross und wie entstand Trial?

### Was ist Trial?

Trial kommt aus dem Englischen und heisst übersetzt so viel wie: Versuch, Probe und auch harte Prüfung und Belastung. Diese Übersetzung macht das Trialfahren sehr deutlich. Man versucht, was man mit einem Motorrad alles machen kann. Dabei kommt es nicht auf Geschwindigkeit an, sondern auf Geschicklichkeit. Schwierigste Geländeabschnitte sind zu durchfahren. Dabei ist die fehlerfreie Bewältigung das Ziel. Zusammengefasst kann man sagen Trial bedeutet Motorradbeherrschung in Perfektion, der Fahrer muss eine funktionierende Einheit mit dem Motorrad bilden, damit er diese Anforderungen erfüllen kann.



### Der Unterschied zu Motocross:

Der Trialsport wird oft mit Motocross verwechselt, doch das Trialen ist etwas ganz anderes. Beim Motocross ist das Ziel der Schnellste auf einer Strecke zu sein. Beim Trial will man Hindernisse und Streckenabschnitte fehlerfrei überqueren und bewältigen. Wie gesagt geht es beim Trialen nicht um Geschwindigkeit wie beim Motocross, sondern nur um Geschicklichkeit. Ein weiterer Unterschied liegt darin, dass man beim Trial immer für sich alleine fährt und nicht in einem Pulk von mehreren Fahrern. Dies ist auch einer der Gründe warum das Trial fahren ungefährlicher ist gegenüber dem üblichen Motorradrennsport.



Der zweite Grund ist die langsame Geschwindigkeit.

Die Motorräder sind ganz anders gebaut, denn sie müssen einen anderen Zweck erfüllen. Beim Trial fahren ist es die Beherrschung welche hier im Vordergrund steht. Bei Crossmaschinen ist die Geometrie und der Motor geschwindigkeitsoptimiert. Mit mehr Leistung ist man beim Motocross immer schneller, doch bei Trialmotorrädern führt zu grosse Kraft dazu, dass man sie nicht mehr kontrollieren kann. So hat sich der Hubraum bei einem Trialmotorrad ungefähr bei 250 ccm eingependelt. Ein Trialmotorrad hat dabei weniger als 30 PS. Eine Crossmaschine mit 250 ccm hat hingegen weit über 60 PS.

## Wie entstand Trial?

Angefangen hat es 1909 in England mit Zuverlässigkeitsprüfungen. Man musste eine bestimmte Strecke zurücklegen, Minuspunkte gab es, wenn man Teile der Maschine beschädigte. So gab es z.B. für eine gebrochene Speiche einen Strafpunkt, für einen defekten Tank zwei usw. Ausserdem musste man noch Bremsprüfungen und „Hills“ ( Berge, Auffahrten) bewältigen. Heute sind es nur noch die „Hills“, die man bewältigen muss, wenn man diese nicht schafft gibt es auch Strafpunkte auf das Konto. Früher waren dies steile Auffahrten, schlechte Waldwege oder etwas ähnliches. Heute sind das steinige Bachläufe, felsige Barrieren oder andere im ersten Moment mit einem Motorrad fast unüberwindbar scheinende Geländeabschnitte.

## Die Wertungsregeln im Trialsport:

Will man sich in einem Wettkampf beim Trial mit anderen messen, sind Regeln nötig um eine Bewertung durchführen zu können.

Die Punktrichterfibel besagt, dass eine Sektion fehlerfrei durchfahren wurde, wenn man keinen Fuss gesetzt und nicht gescheitert ist.

- Einen Strafpunkt bekommt man, wenn man einen Fuss gesetzt hat.
- Zwei Strafpunkte bekommt man, wenn man zwei Füße gesetzt hat.
- Drei Strafpunkte bekommt man, wenn man mehr als zweimal einen Fuss gesetzt hat.
- Fünf Strafpunkte erhält man, wenn man gescheitert ist.

Gescheitert ist man bei:

- Rückwärts fahren mit oder ohne Fuss.
- Einem Sturz:  
Der Fahrer hat beide Füße auf dem Boden neben oder hinter dem Motorrad oder der Lenker berührt den Boden.
- Verlassen der Sektionsbegrenzung.  
Zum Beispiel überfahren des Begrenzungsbandes
- Verlassen der vorgegebenen Fahrspur.
- Abwürgen des Motors und anschliessendem Fuss setzen
- Kreuzen der eigenen Spur mit beiden Reifen. (Nur mit dem Vorderrad ist erlaubt)

Wie viele Fehler man macht, beurteilt der Punktrichter. Nach der Veranstaltung werden die Fehler gezählt, der mit den wenigsten Fehlern gewinnt.

Zur Zeit wird viel über die Wertung diskutiert, da immer wieder Probleme auftauchen.

Die Probleme :

Der Fahrer benötigt zu viel Zeit in der Sektion:

Dadurch entsteht Stau und als Zuschauer wird es langweilig.

- Bewertungsprobleme durch den Punktrichter:
  - Ab wann ist rückwärts
  - Wann ist Spur gekreuzt

Dabei wird dann mit einer abgeänderten Regel, oder einer neuen Regel, versucht das Problem zu lösen. Jedes Jahr kommen kleine Änderungen hinzu oder werden wieder raus genommen.

Selbst während des Wettbewerbs bleibt das Trialen dennoch etwas spielerisches, denn auch während des härtesten Wettkampfes bespricht man mit den anderen Teilnehmern und Rivalen gemeinsam die Sektionen und es bleibt eine gemütliche und familiäre Stimmung.

## **Die Einteilung in Klassen beim Wettkampf:**

Bei einem Wettkampf gibt es fünf Leistungsklassen. Diese Unterteilungen sind nicht etwa in Hubraum des Motorrades (wie sonst im Motorsport üblich) eingeteilt, auch Männer und Frauen sind in diesem Sport nicht getrennt.

Unterschieden wird nur nach dem Können.

### **Neulinge:**

Es fängt an bei den Neulingen, ihre Spur wird durch rote Pfeile gekennzeichnet. In dieser Klasse lernt man die Grundfahrtechniken wie Kurven fahren und leichte Hänge.

### **Anfänger:**

Als nächstes kommen die Anfänger, deren Spur mit schwarzen Pfeilen gekennzeichnet wird. Diese Spur unterscheidet sich gegenüber der Vorigen in engeren Kurven und den ersten kleinen Hindernissen, bis ungefähr 20 cm Höhe.

### **Fortgeschrittene:**

Als drittes kommen die Fortgeschrittenen. Diese Spuren werden grün gekennzeichnet und haben schon grössere Hindernisse, bis ca. 40 cm Höhe. Der Schritt von den Anfängern zu den Fortgeschrittenen ist sehr gross, doch das lässt sich nur schwer vermeiden, denn meistens wird es so gehandhabt, dass die Anfänger und Neulinge sich eine Sektion teilen. Neben diesen die Fortgeschrittenen mit den anderen Klassen.

### **Spezialisten:**

Die nächst höhere Klasse sind die Spezialisten, mit blauen Pfeilen. Dort werden die Hindernisse noch einmal ein ganzes Stück schwerer und höher.

### **Experten:**

Als letztes kommen dann die Experten mit weissen Pfeilen, sie haben zusätzlich engere Kurven vor den noch grösseren Hindernissen. Bei den Landesmeisterschaften ist dies die höchste Klasse.

### **Elite:**

Es gibt noch weitere Einteilungen. Für solche Läufe braucht man dann eine Lizenz. Dort gibt es die C-Lizenz (die Einsteigerklasse), die B-Lizenz und die A1-Lizenz (die höchste Klasse). Danach kommt dann die Weltmeisterschaft.

## Fahrtechnik

In diesen Bereichen erkläre ich die verschiedenen Trial Fahrtechniken.

Sie sind untergliedert in die Bereiche **Grundtechnik**, **Hindernisse** und **Trainingshilfen**.

In dem Kapitel Grundtechnik werden alle Techniken der Ebene und in steilem Gelände versucht zu beleuchten.

Hindernistechniken werden im Bereich Hindernisse erklärt.

Wenn diese Techniken beherrscht werden, aber eine Sektion nicht bewältigt werden kann, lohnt der Blick in die Abteilung Trainingshilfen.



## Anfahren

Um mit dem Motorrad Kunststücke vollbringen zu können, muss man dieses erst einmal in Fahrt bringen und selbst das muss erst gelernt sein. Um anzufahren, zieht man erst die Kupplung, legt einen Gang ein, gibt etwas Gas und lässt die Kupplung langsam und gefühlvoll los bis man fährt. Dies war eigentlich schon alles. Um dies zu beherrschen, braucht man jetzt nur noch ein bisschen Übung.

Eine gute Übung für den Anfang ist, erst den Schleifpunkt der Kupplung zu finden und sich einzuprägen. Dies macht man durch langsames loslassen der Kupplung bis sich das Motorrad spürbar nach Vorne bewegt, dann zieht man die Kupplung wieder um sich erneut an diesen Punkt heran zu tasten. Mit viel Gefühl findet man dann einen Punkt an dem das Motorrad noch gerade so stehen bleibt, die Kupplung aber schon etwas im Eingriff ist. Lässt man nun die Kupplung noch ein wenig weiter los fährt das Motorrad ohne einen plötzlichen Ruck an und man kann es besser kontrollieren. Dann ist auch das Anheben des Fusses direkt in den Stand kein Problem mehr. Um mit dem Körper im Gleichgewicht zu bleiben muss man sich während des Anfahrens leicht nach Vorne bewegen, das heisst Hüfte zum Lenker und Schultern noch weiter in Fahrtrichtung, sonst zieht man mit den Armen am Lenker und gibt ungewollt mehr Gas. Damit ist ein Sturz meist vorprogrammiert.



Wenn man es gerade erst lernt ist es einfacher sich erst auf das Motorrad zu setzen, da man dann durch plötzliches Zucken nach Vorne mit beschleunigt wird und sich die Gleichgewichtslage nicht so stark ändert wie im stehen. Doch was ist, wenn man im Gelände ist, auf welchem es z.B. sehr schlammig ist und trotz den grössten Bemühungen und noch so feiner Betätigung von Gas und Kupplung kommt das Motorrad nicht in Gang, weil das Hinterrad durchdreht. Jetzt hilft nur noch anschieben, denn wenn die Masse erst einmal in Bewegung ist reicht die Traktion meistens aus um diese in Bewegung zu halten. Doch wie

macht man dies? Beim anschieben verhält man sich wie auf einem Tretroller. Ein Fuss auf die Fussraste, den Lenker mit beiden Händen fest im Griff und dem zweiten Fuss auf dem Boden. Jetzt muss der Fahrer seine ganze Kraft aufwenden und drücken, schieben und abstossen bis sich das Motorrad bewegt. Dabei darf man aber nicht die Unterstützung durch den Motor vergessen, denn sonst kommt das Motorrad nie in Gang. Also zusätzlich noch gasgeben und die Kupplung betätigen. Nun fährt man und muss „nur“ noch das Gleichgewicht halten. Dies kann entweder durch Gewichtsverlagerung oder durch Korrekturlenken geschehen. Bei kleinen Veränderungen reicht meistens noch die Gewichtsverlagerung aus, wenn diese nicht mehr ausreicht muss man in die Richtung lenken, zu der man droht zu kippen.

Weiterhin hilft noch den Anpressdruck des Hinterrades zu erhöhen. Dies muss man durch eine Gewichtsverlagerung nach hinten lösen, um jedoch jetzt nicht nach hinten vom Motorrad zu fallen muss man gleichzeitig den Schwerpunkt absenken in dem man in die Knie geht. Also eine gebückte Position mit dem Hinterteil weit hinten einnehmen

## Kurven fahren

Um eine Kurve zu fahren muss man das Gleichgewicht des Geradeausfahrens stören.

Dafür muss man um eine Linkskurve zu fahren erst etwas nach Rechts lenken, erst dadurch kann man das Motorrad nach innen kippen und anschliessend auch in diese Richtung lenken. Dabei muss Motorrad und Körper zusammen im Gleichgewicht sein. Darum muss man sein Körper aktiv nach aussen bewegen. Also aus der Kurve heraus legen. Der Effekt wird durch ein ausstellen des äusseren Knies noch begünstigt. Der Oberkörper muss dabei möglichst parallel zum Lenker sein. Wichtig ist auch die Blickführung, man fährt immer dahin wohin man schaut. Also wenn man um die Kurve fahren will muss man auch in diese Richtung weit voraus schauen und nicht auf sein Vorderrad oder geradeaus. Würde man das Motorrad nicht in die Kurve legen, würde das Vorderrad trotz eingeschlagenem Lenker geradeaus fahren und weg rutschen. Ist der Untergrund nicht Griffig, droht das Vorderrad weg zu rutschen, speziell wenn man in der Kurve noch beschleunigen will. Dies kann man durch eine verstärkte Gewichtsverlagerung ausgleichen werden. Oft wird die richtige Kurvenhaltung vernachlässigt, erst wenn man an einer Strecke verzweifelt, dann aber doch eine extreme Kurvenlage einnimmt und die Strecke plötzlich durchfahren werden kann, wird einem bewusst wie wichtig die Kurvenhaltung ist.

Die perfekte Kurvenhaltung ist, Füsse nicht mit der Sohle sondern mit den Ballen auf die Zurasten stellen, Knie beugen und weit nach aussen, also breite Beine machen. Dabei immer locker in den Knien bleiben. Dies ist durch leichtes wackeln mit den Knien leicht zu überprüfen. Beim einlenken Schultern parallel zum Lenker führen, Hintern aus der Kurve strecken.. Siehe Bild rechts. Klappt eine bestimmte kurve immer noch nicht, muss man seine Blickführung überprüfen und eventuell noch tiefer in die Knie gehen.



## Bergauf fahren

Wenn man einen sehr steilen Berg hinauf möchte, wird hier erklärt wie das zu schaffen ist. Beim Befahren von Bergen muss man auch, wie in der Ebene sein Gleichgewicht halten. Bei zunehmender Steigung wird dann nicht mehr das nach links oder rechts kippen wichtig, sondern das Kippen nach hinten. Beim Befahren eines Hanges bergauf muss man also das Gewicht nach vorne verlagern. Wenn man aber das Gewicht zu weit nach vorne verlagert, verliert das Hinterrad die Traktion und man kommt den gewünschten Berg nicht hinauf. Verlagert man das Gewicht zu weit nach hinten besteht die Gefahr, dass man sich überschlägt, was sehr unangenehm werden kann. Es gilt also den optimalen Mittelweg zu finden, welcher aber je nach Beschaffenheit des Hanges sehr unterschiedlich sein kann. Um noch steilere Berge zu Befahren, oder in diesen noch beschleunigen zu können, muss der gesamte Schwerpunkt möglichst niedrig liegen. Damit wird ein vorzeitiges Überschlagen in steilere Bereiche verschoben. Einen niedrigeren Schwerpunkt erreicht man durch ein "in das Motorrad kauern", also ein extremes in die Knie gehen. Auch das extreme in die Knie gehen wird oft unterschätzt und dadurch zu wenig ausgeprägt angewendet. Die Knie befinden sich dabei neben dem Motor, die Hüfte darf fast den Tank berühren (Vorsicht bei Schlägen), die Arme sind angewinkelt und der Oberkörper fast auf dem Lenker.



## Bergab fahren

Auch das Bergabfahren muss erst gelernt werden

Beim befahren eines Berges bergab ist es ganz ähnlich, wie beim Bergauf fahren, nur überschlägt man sich hier nicht nach Hinten sondern nach Vorne. Dies kann durch weites Gewicht nach Hinten verlagern vermieden werden. Doch wenn man sich zu weit nach hinten lehnt hat man nicht mehr die Kontrolle über das Vorderrad und es kann im Zweifelsfall wegrutschen oder zumindest hat es dann nicht mehr die maximale Bremsleistung. Auch hier gilt wieder, je tiefer desto besser. Also Arme gestreckt Hintern möglichst weit nach hinten, die Beine dabei auch so weit wie möglich gestreckt.



## Fahren parallel zum Hang

Besonders an steilen Hängen wird das parallel fahren zu einem Problem.

Ständig verliert entweder das Vorderrad oder das Hinterrad die Haftung und rutscht weg. Dies wird vor allem bei den kleinsten Richtungsänderungen, sei es auch nur zum ausgleichen des Gleichgewichts bemerkbar.

Um diesem Wegrutschen vorzubeugen wird das Motorrad zum Hang hin gelegt, das Gewicht des Fahrers wird in die Gegenrichtung vom Hang weg gelegt. Durch dieses zum Hang legen des Motorrades tendiert das Motorrad den Hang hinauf, dadurch kann man die Höhe an einem steilen Hang besser halten. Dabei ist der Arm zum Hang gestreckt und der andere Arm gebeugt. Auch hier gilt wieder, Knie und Hintern tief und raus, wie wir es beim Kurvenfahren auch schon hatten.



## Vorderrad anheben und versetzen

Um die ersten Hindernisse angehen zu können muss man trainieren, das Vorderrad kontrolliert anzuheben. Später wird auch das seitliche Versetzen des Vorderrades interessant.

Um das Vorderrad kontrolliert anzuheben kann man sich die Vorderradfeder zu nutze machen. Will man das Vorderrad anheben, drückt man als erstes mit seinem Körpergewicht die Vorderradgabel ein, doch sobald die Gabel eingefedert ist muss man das Ausfedern der Gabel aktiv durch einen Zug am Lenker unterstützen. Wenn man diese Aufwärtsbewegung noch mit einem kleinen Gasstoss unterstützt hebt das Vorderrad ab. Dieser Gasstoss wird später nicht mehr benötigt.

Zum üben begibt man sich in eine neutrale Gleichgewichtsposition über dem Motorrad, mit dem Oberkörper relativ weit vorne. Um nun den Lenker herunter zu drücken hält man die Arme steif, schiebt seinen Körper etwas nach vorne und beugt dabei die Beine. Jetzt wird das Vorderrad herunter gedrückt. Durch das in die Knie gehen verlagert sich das Körpergewicht wieder etwas nach hinten, über die Beine und man kann nun seinen Oberkörper zusammen mit den immer noch steifen Armen nach oben hinten beschleunigen, dies geschieht jedoch nicht mit den Armen, sondern mit den Beinen. Die Arme werden allein vom Ausfedern des Vorderrades beschleunigt. Schon hebt das Vorderrad ab.

Wenn man nun das Vorderrad nicht nur anheben, sondern auch quer zur Fahrtrichtung versetzen will, zum Beispiel auf einen parallelen Baumstamm, muss man die eben beschriebene Technik noch erweitern. Dazu muss man zusätzlich eine Gewichtsverlagerung während des Ein- und Ausfederns, nach links oder rechts durchführen. Dies geschieht durch ein aussermittiges einfedern und ein ziehen am Lenker in die gewünschte Richtung. Also der Oberkörper bewegt sich z.B. nach rechts unten. Beim abheben des Vorderrades kann nun wieder ein Gleichgewichtszustand eingenommen werden, welcher sich gegenüber dem Vorigen zu einer Seite hin verändert hat, indem man während der Flugphase des Vorderrades den Lenker und somit auch das Vorderrad wieder vor seinen Oberkörper führt. Dabei kommt das Vorderrad auch wieder in der neuen Richtung auf den Boden und man kann einen neuen Gleichgewichtszustand aufbauen.

## **Hinterrad anheben und versetzen**

Das Hinterrad anzuheben ist deutlich komplizierter, als das Vorderrad. Mit den Fussrasten ist hier der Angriffspunkt der Kraft leider nicht so schön über dem Hinterrad wie bei dem Vorderrad.

Wieder aus einer Gleichgewichtslage lässt man den ganzen Oberkörper durch einknicken der Beine nach Hinten unten beschleunigen. Das Gewicht auf den Lenker bleibt dabei annähernd gleich niedrig, also praktisch kraftfrei. Durch Anspannen der Beinmuskulatur müssen nun die Beine steif gemacht werden, damit das Federbein nun durch unser Gewicht einfedert. Im tiefsten Punkt bewegt sich der Körper nun nach vorne. Jetzt beginnt man auch nach oben und nach vorne abzuspringen. Dabei muss man das Motorrad mit sich nehmen. Dafür muss man sich in dem Motorrad etwas verspannen. Also die Füße nach hinten drücken, dies wird aufgefangen durch einen Druck nach vorne am Lenker. Nun hebt das Hinterrad ab.

Das Versetzen des Hinterrades muss wieder durch eine Gewichtsverlagerung nach links oder rechts geschehen. Da man aber hier etwas mit der Beweglichkeit nach links und rechts eingeschränkt ist und seinen Oberkörper in der tiefsten Position noch nach vorne bringen muss, kommt hier der hauptsächlichste Impuls aus dem Abspringen in die gewünschte Richtung.

## **Die obere Kehre**

Um einen möglichst geringen Wenderadius zu erzielen, legt man auch hier das Motorrad in die Kurve und schlägt den Lenker ein.

Die Kurventechnik für die obere Kehre, ist ähnlich wie die Kurve in der Ebene. Um bei langsamer Fahrt das Gleichgewicht zu behalten, muss man auch hier das Gewicht dabei extrem nach Aussen verlagern. Doch die obere Kehre bedarf einiges mehr an Überwindung, als die Kurve in der Ebene. Während dieser Kehre gibt es einen Punkt, an dem das Motorrad quer zum Hang steht und sehr geneigt ist, wenn man an dieser Stelle zu langsam ist, droht das Motorrad nach unten zu kippen. Dabei wird man auch nach unten aber über das Motorrad beschleunigt. Dadurch fällt man relativ weit und schnell. Dieses Beschleunigen, kann man sich aber sehr gut zunutze machen, wenn man nur ein kleines Stück weiter fährt, dann wird nämlich das Vorderrad nach unten beschleunigt und man ist sehr schön um die Kurve gefahren. Damit sind auch im steilsten Hang Kurven am Lenkeinschlag zu fahren.

## **Die untere Kehre**

Diese Kehre hat es oft in sich, da man ja nach der Kurve den Berg wieder rauf möchte, Das Beschleunigungsvermögen im Berg ist aber sehr begrenzt bis nicht möglich.

Das bedeutet, man muss zusätzlich zu der Kurve in dieser noch so beschleunigen, dass es für den nachfolgenden Berg ausreicht.

Die halbe Kurve bis man fast parallel zum Hang steht ist dabei unkritisch, man sollte möglichst langsam sein. Doch jetzt will man mit beschleunigen und noch eine Kurve fahren. Dazu muss man die Kurventechnik so extrem wie möglich anwenden und dabei noch Gewicht nach hinten verlagern, um beschleunigen zu können. Dabei wird das Vorderrad leicht und tendiert dazu weiter geradeaus zu schieben. Es gilt einen Mittelweg zu finden,

dass die Kurvenführungskraft noch aufgebaut werden kann und man möglichst viel beschleunigen kann. Dabei gilt generell wenn es nicht klappt, der Körper muss noch tiefer auf dem Motorrad stehen um die neue Richtung auch mit dem Körper aufnehmen zu können.

Je weiter die Kurve voranschreitet, je weniger Kurvenführungskraft wird benötigt und je mehr kann man nach hinten gehen um besser zu beschleunigen.

Im Extremfall kann man einen Aufschwung machen, das heißt das Vorderrad wird abgehoben, man fährt die Kurve und beschleunigt und setzt dann das Vorderrad wieder auf. Bei guter Koordination kann man dann optimal beschleunigen, jedoch ist es schwer die neue Fahrtrichtung danach stabil einzunehmen und nicht zu überdrehen, oder vom Gas gehen zu müssen.

# Hindernisse

## Hindernisse lesen

Will man ein Hindernis bezwingen, ist es das wichtigste dieses richtig zu lesen und zu deuten. Dies bedarf jedoch viel Übung und Erfahrung.

Es gibt unterschiedlich Techniken für die unterschiedlichen Hindernisarten.

Die erste Hindernisart ist gekennzeichnet durch die Möglichkeit einen Reifen das Hindernis hinauf zu rollen, ohne das die Achse dieses Reifens eine Bewegung entgegen der Fahrtrichtung macht. Also nur eine Bewegung nach vorne und nach Oben, dabei ist auch senkrecht kein Problem.

Auch mit dieser Technik sind Hindernisse zu bezwingen, welche zwar im unteren Teil des Hindernisses überhängend sind, diese Strecke jedoch durch eine vorige Absprungkante für das Hinterrad sozusagen im Flug überwunden wird. Dies ist auch der Grund, warum viele Hindernisse deutlich einfacher werden, wenn man nur einen kleinen Stein an den Anfang des Hindernisses legt.

Diese Hindernisse sind mit der einfacheren Technik dem Gegenlaufen lassen zu bezwingen.

Müsste ein hoch gerolltes Rad sich jedoch deutlich nach hinten bewegen und ist keine Absprungkante vorhanden ist die zweite Technik, das Ausheben anzuwenden.

Die dritte Technik kommt dann zum Einsatz, wenn das Hindernis zur zweiten Art gehört, jedoch keine Möglichkeit besteht das Vorderrad gegen das Hindernis zu setzen, oder eine Absprungkante vorhanden ist, diese jedoch für die zweite Technik zu weit weg ist. Die dritte Technik heisst Anspringen.

Alle Techniken werden im nachfolgenden beschrieben, dabei sind die Techniken nach Schwierigkeitsgrad geordnet.

## Gegenlaufen lassen

Hat das ausgesuchte Hindernis eine „Absprungkante“ für das Hinterrad, ist meistens die Technik zu verwenden, die man als „Gegenlaufen lassen“ bezeichnet. Die verwendeten Namen verdeutlichen in einem sehr vereinfachtem Schlagwort die doch recht komplexen Techniken.

Diese Technik lässt sich noch in zwei Techniken unterteilen.

Die erste Technik wird bei kleineren Hindernissen benutzt und wird langsamer mit zwei Gasstößen gefahren. Kleinere Hindernisse bedeutet hier bis ungefähr 70 cm Hindernishöhe

Bei der ersten Technik setzt man als erstes mit einem kleinen Gasstoss das Vorderrad im unteren Ende des oberen Drittels gegen das Hindernis, danach gibt man den eigentlichen zweiten Gasstoss um das Motorrad über das Hindernis zu bewegen.

Im unteren Teil des oberen Drittels des Hindernisses heisst, wenn man das Hindernis gedanklich in drei gleiche Teile geteilt vorstellt, also man das Hindernis mit zwei

schnitten teilt, dann muss das Vorderrad genau an den ersten Schnitt von oben angesetzt werden. Angesetzt heisst hier berührt das Vorderrad das erste mal das Hindernis.



Während man das Vorderrad gegen das Hindernis setzt, verlagert man das Gewicht nach vorne, um die Vorderradfeder einzufedern. Dabei muss der Oberkörper weit nach vorne, Hüfte am Lenker, Schultern vor dem Lenker, Arme angewinkelt. Nun kommt der zweite Gasstoss. Mit diesem zweiten Gasstoss hebt man das Vorderrad so, dass das Hinterrad unten gegen die Absprungkante läuft. (Zeitpunkt siehe Bild)

Durch den Aufwärtsschwung „springt“ das Hinterrad dann auf das Hindernis. Dies geschieht fast „automatisch“, man muss nur der Bewegung des Motorrades Platz geben. Dies wird durch Entlasten der Fussrasten beim "springen" des Hinterrades erreicht, also ein heranziehen der Beine und ein strecken der Arme nach vorne. Dabei verlagert das Gewicht nach hinten, damit das Motorrad auch tatsächlich über das Hindernis kommt. Je weiter man in die Knie geht, je höher kann das Hinterrad kommen, also kann man höhere Hindernisse bezwingen.

Die zweite Technik wird bei höheren als den vorherigen Hindernissen angewendet. Man muss weiterhin das Vorderrad an das untere Ende des oberen Drittels setzen. Dabei ist das Hindernis jedoch so hoch, dass das Hinterrad das Hindernis noch vor dem Vorderrad berührt. Jetzt ist diese Technik auf einen Gasstoss zu reduzieren. Man fährt an, hebt das Vorderrad sehr spät vom Boden ab und setzt das Vorderrad von unten gegen den Ansetzpunkt des Hindernisses, dabei läuft das Hinterrad unten gegen das Hindernis. Noch komplett am Boden geht man in die Knie und springt dann beim abheben des Vorderrades ab, wobei man das Gewicht wieder so verlagert dass man sehr weit vorne und im Motorrad ist. Durch den Druck auf die Räder, den man durch die Umlenkung der Geschwindigkeit von der Vorwärtsbewegung in die Hochbewegung erzeugt, kann man so bis zur Spitze des Hindernisses fahren. Dann muss man die Arme lang machen und sein Motorrad unter sich hervor auf das Hindernis ziehen, dabei den Hintern nach hinten strecken. Dadurch wird das Motorrad wieder waagrecht gedreht und leicht nach vorne beschleunigt, so dass es auf dem Hindernis zu stehen kommt. Auch hier muss man der Bewegung des Motorrades freien Lauf lassen.

Bei beiden Techniken muss man darauf achten das der Bewegungsablauf nicht unterbrochen wird, sondern eine fließende Bewegung ist. Wird ein Hindernis nicht geschafft, liegt es meistens an der unzureichenden Körperarbeit. Dann sollte man diese extremer gestalten, also tiefer einfedern höher abspringen und Arme danach weiter strecken.

## **Ausheben**

Diese Technik muss man anwenden, wenn keine Absprungkante vorhanden, und das Hindernis hohl ist.

Die zweite grundlegende Technik nennt sich „Ausheben“. Ein Beispiel ist z.B. ein grösserer, liegender Baumstamm, eine Kabeltrommel oder ein Rohr. Bei dieser Technik setzt man das Vorderrad deutlich tiefer an. Auch muss das Vorderrad von oben gegen das Hindernis angesetzt werden. Man muss also das Vorderrad erst höher heben, wie man es ansetzen will und dann wieder fallen lassen. Dabei muss man jedoch darauf achten, dass man möglichst langsam bleibt. Im Gegensatz zur vorherigen Technik soll hier die Vorwärtsbewegung des Motorrades kurz unterbrochen



werden, damit das Motorrad ein und ausfedern kann. Diese Unterbrechung findet genau nach dem Ansetzen des Vorderrades statt.

Da das Motorrad und auch der Körper von oben kommen, kann man mit dem Körpergewicht das ganze Motorrad einfedern. Dies geschieht durch ein in das Hindernis pressen des gesamten Motorrades mit den Armen und den Beinen. Dabei bewegt sich der Körper weiter nach vorne. Bei der nachfolgenden Ausfederbewegung muss man weit nach vorne Abspringen, wie ein Skiflieger welcher über den Lenker will, ähnlich dem Hinterrad anheben. Dadurch verlässt das Hinterrad den Boden und setzt im Idealfall erst auf dem Hindernis wieder auf. Durch einen starken Gasstoss während des Ausfederns und einer schnellen Bewegung nach vorne erzeugt man noch den nötigen Vortrieb, damit das Hinterrad nicht nur auf der Stelle abhebt sondern auch auf das Hindernis kommt.

Dabei ist es für den Erfolg der Technik sehr wichtig, dass alle Federelemente vorne und hinten während des Einfederns auch richtig vorgespannt werden.

Um den Stillstand des Motorrades zu verlängern und damit mehr Zeit zum ein und ausfedern zu haben, ist es unter Umständen sinnvoll kurz die Kupplung und die Bremse zu ziehen. Das ist aber zum verbessern der Technik sinnvoll, zum Erlernen lässt man die Finger besser komplett am Lenker.

Würde man an einer Kabeltrommel nicht das Hinterrad an die obere Kante heben, würde sich der Unterbodenschutz und der Hinterreifen unter der Kante einklemmen und man kommt das Hindernis nicht hoch.

## **Anspringen**

Bei dieser Technik steht man kurz vor dem Hindernis, im dritten Gang und lässt mit gezogener Kupplung den Motor auf Drehzahl kommen... Es eine Technik die noch nicht so lange bekannt ist, sie nennt sich die „Anspringen“. Sie wurde Mitte der 90iger Jahre erfunden. Die Motorräder vor dieser Zeit waren noch nicht für diese Technik geeignet.

Bei dieser Technik steht man kurz vor dem Hindernis, im dritten Gang und lässt mit gezogener Kupplung den Motor auf Drehzahl kommen, dann federt man ein, also gibt Druck auf beide Räder und lässt die Kupplung ganz schnell kommen, so dass das Vorderrad hoch aufsteigt. Wenn man jetzt noch abspringt, hebt auch das Hinterrad ab. Für das Hinterrad kann man eventuell eine kleine Sprungschanze z.B. einen Ziegelstein verwenden. Das Ziel dieser Technik ist, mit dem Hinterrad als erstes an die obere Kante des Hindernisses zu springen. Man überreißt das Motorrad so dass das Hinterrad vor dem Vorderrad an dem Hindernis ankommt. Man selbst befindet sich also hinter bis leicht unter dem Motorrad.

Durch den aufgebauten Schwung wird man nun mit samt dem Motorrad um das Hinterrad auf das Hindernis gedreht. Man muss dass durch die Beschleunigung schnell drehende Hinterrad beim Auftreffen mit der Fußbremse abbremsen, dies unterstützt das Drehen um das Hinterrad.

Diese Technik ist von den Hindernistechniken in der Ebene die Komplexeste und somit auch die schwerste. Ausserdem gehört einiges an Mut dazu das Motorrad so zu überreissen, wie es bei dieser Technik erforderlich ist und wehe dem der das angepeilte Ziel mit dem Hinterrad verfehlt oder sich das Hinterrad noch zu schnell dreht und sich über das Hindernis beschleunigt. Dies ist bei einer Indoor Trial Weltmeisterschaft Tommi Ahvala passiert. Er platzierte das Hinterrad falsch und flog über das Hindernis hinweg. Es folgte ein sehr spektakulärer Sturz, welcher glücklicherweise ohne Folgen endete.

## **Hindernisse im Hang**

Auch für Hindernisse im Hang gibt es eine Technik. Man befindet sich in normaler Bergauffahrt und trifft auf ein Hindernis. Dabei darf man das Vorderrad nicht gegen das Hindernis setzen, sondern muss es drüber hinweg heben. Dies ist erforderlich, damit nicht zu viel Schwung verloren geht und das Vorderrad nicht zu hoch kommt und man sich dann überschlägt. Diese Technik fährt man mit einem Gasstoss. Ist das Vorderrad über dem Hindernis, muss man das Hinterrad leicht machen, um nicht hängen zu bleiben und den Schwung bei zu behalten. Wenn dann das Hinterrad nach dem Hindernis den Boden berührt hat, muss man das Hinterrad fast mit dem ganzen Gewicht belasten, damit man wieder den nötigen Grip hat, um Schwung aufzunehmen, um nicht im Hang über einem Hindernis zum Stehen zu kommen. Während dieser Stufe im Hang muss man die Gewichtsverlagerung noch extremer ausführen, weil das Motorrad noch stärker zum Überschlagen neigt.

Wichtig ist es hierbei, die richtige Geschwindigkeit zu wählen. Fährt man zu langsam, kommt man das Hindernis nicht hoch; fährt man zu schnell, springt das Hinterrad von dem Hindernis sehr hoch ab und man kommt mit dem Vorderrad zuerst auf. Dadurch wird die Vorwärtsbewegung gebremst oder gestoppt. Zudem vergeht viel Zeit, bis das Hinterrad wieder Bodenkontakt hat und man wieder beschleunigen kann. Ausserdem wird es schwer, eine neue Gleichgewichtslage für den weiteren Berg einzunehmen.

Optimal ist es, wenn das Hinterrad überhaupt nicht springt, sondern die Kontur gleichmässig abfährt.

Man sieht, hier werden die verschiedensten Techniken verknüpft!

# Trainingshilfen

## Blickführung

Das Wichtigste und das schwierigste zuerst. Die Blickführung häufig vergessen und unterschätzt, oder wieder vernachlässigt.

Man tendiert dazu dort hin zu schauen, wo das Rad gerade fährt, um zu schauen ob man richtig fährt. Oder, in dem man sich auf das nächste Hindernis konzentriert, auf dieses zu schauen, fast bis man darüber ist. Beides ist jedoch zu kurz geschaut.

Man muss dort hinschauen, wo man hin will.

Spätestens wenn der Bewegungsablauf für das kommende Hindernis anfängt, und das ist schon deutlich vor dem Gas geben, muss der Blick schon hinter das Hindernis, zum Beispiel zum nächsten Hindernis gerichtet werden.

Geschieht dies nicht, kommt man vielleicht das Hindernis noch gerade so hoch, rutscht aber wieder zurück, da das Vorderrad gerade einen Berg hoch rollt oder ähnliches. Auch braucht man bei nicht erfolgter Weitsicht oft einen Fuss nach dem Hindernis, da das Gleichgewicht überhaupt nicht mehr stimmt, oder für eine neue Richtung umständlich hergestellt werden muss.

Immer daran Denken, man fährt da hin, wo man hin schaut. Also auch bei einem gefährlichen Hindernis, an welchem es rechts und links steil bergab geht, Blick nicht zur Gefahr gerichtet. Nicht zur Gefahr schauen, sondern an sein Ziel.

An der Blickführung liegt es auch, wenn man beobachten kann, dass man Mental noch nicht über das Hindernis ist. Dann wird der Bewegungsentwurf im Kopf nicht bis zum Ende des Hindernisses durchdacht und der Körper weiss nicht mehr was er machen soll.

Um zu verstehen warum man so weit voraus schauen muss, gebe ich hier ein kleinen Exkurs in die Bewegungssteuerung des Menschen.

Wenn eine Person eine geübte Handlung vornehmen will, zum Beispiel einen Ball werfen oder einfach über einen kleinen Bach springen. Dann wird vorher in seinem Kopf ein Bewegungsentwurf erstellt, nach diesem dann der Körper die Handlung ausführt. Während der Handlung wird ständig die Bewegung mit dem Entwurf verglichen. Stimmen diese Bilder nicht mehr überein werden sie angepasst oder man erhält die Information der Abweichung. Nur so kann man schon beim Absprung wissen, da komm ich locker drüber oder ich lande gleich im Wasser. Oder man kann sagen der Ball trifft oder geht daneben.

Steht der Bewegungsentwurf nicht vollständig zur Verfügung kann der Körper sich nicht an diesen anpassen und seine Haltungen korrigieren.

Man muss also weit voraus blicken um im Kopf einen kompletten Bewegungsentwurf erstellen zu können.

## **Ballen auf die Rasten**

Ballen auf die Rasten und in die Knie gehen!

Nur wenn man mit den Ballen auf den Fussrasten steht hat man genügend Gefühl für das Motorrad und bekommt sensible Rückmeldungen von ihm. Dieser Stand ist wesentlich anstrengender aber auch sehr effektiv.

Noch anstrengender ist das tief in die Knie gehen. Wenn man ein Hindernis, ein Berg oder eine glitschige Kehre oder Anfahrt nicht schafft ist das die Wunderwaffe. Also Gesäss fast in die Sitzmulde und Knie nach aussen, dabei die Gleichgewichtslage nicht verändern.

Dadurch kann man kippen viel leichter und in grösseren Bereichen korrigieren, man kann durch den abgesenkten Schwerpunkt schneller beschleunigen oder Bremsen, ohne den Grip zu verlieren oder sich zu überschlagen, man kann sein Körper wesentlich besser nach oben hin beschleunigen und so den Körper auf ein höheres Hindernis bringen.

## **Locker bleiben**

Oft bei Anfängern zu beobachten, sie sind sehr verkrampft und ermüden dadurch schnell und können geforderte Bewegungen nicht ausführen. Auch erfahrene Sportler trifft dies bei neuen unbekanntem Situationen sehr häufig. Abhilfe: Immer wieder fragen, sind meine nicht benutzen Muskeln entspannt? Zum Beispiel ist der Mund und der Kiefer entspannt? Dies hat einen riesigen Einfluss, man glaubt es kaum und vergisst es immer wieder.

## **In die Aufstandsflächen Denken**

Wenn wir einen Stock in die Hand nehmen und mit diesem zum Beispiel die gefliesten Wände im Bad abtasten, sind wir auch mit geschlossenen Augen und bei unbekannter Oberfläche schnell in der Lage etwas über die Form, die Struktur und die Beschaffenheit auszusagen. Wir verschieben sozusagen unsere Wahrnehmung an einen anderen Punkt von den Fingerspitzen weg in die uns Fremde Stockspitze. Dabei geht es uns so als fühlen wir mit der Stockspitze, obwohl diese weder zu uns gehört oder irgend welche Sensoren hat.

Dies kann auch mit unserem Motorrad gelingen. Man muss versuchen die Aufstandsflächen der Reifen zu spüren und wahr zu nehmen. Erst dann weiss man wo sein Vorderrad und sein Hinterrad sich gerade befindet und wie stark man in diesem Moment beschleunigen kann, oder ob der Reifen auf diesem Untergrund hält.

## **Dehnen**

Dehnen ist wichtig um das vorhandene Bewegungsausmass der Gelenke zu erweitern oder zu erhalten, denn wenn man dieses Bewegungsausmass nicht nutzt wird man ungelinkig.

In der heutigen Zeit sind viele Bewegungsräume der Gliedmassen nicht mehr nötig und der Bewegungsraum verkleinert sich, wenn er nicht ausgenutzt wird. Man spricht umgangssprachlich von verkürzten Muskeln.

Speziell beim Leistungssport verkleinert sich der Bewegungsraum sehr schnell und Trial fahren ist ein Leistungssport.

Weitere Effekte hat das Dehnen nicht. Dehnen beugt keinen Verletzungen vor, verhindert auch keinen Muskelkater, und macht die Muskeln nicht leistungsfähiger. Aber der Grund gelenkig zu bleiben reicht schon aus, um Dehnen nicht zu vernachlässigen.

Dehnen erzeugt ausserdem einen angenehm entspanntes Körpergefühl.

