



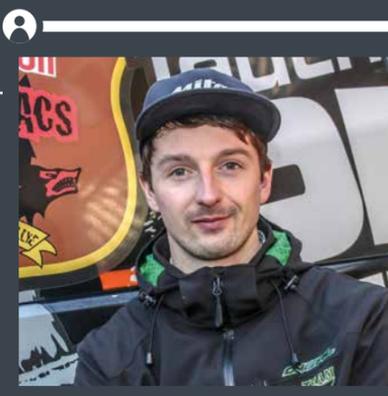
AUFFAHRTEN mit Marcel Teucher

Auffahrten sind im Endurosport nicht wegzudenken und hat man erst mal etwas Respekt abgelegt, gibt es wenig, was mehr Spaß macht. Mit etwas Übung und den richtigen Tipps und Tricks von unserem Experten Marcel Teucher werdet auch ihr bald grinsend die Hänge hochfliegen.

✍ Dominique Essig | 📷 Denis Günther

Unser Experte: Marcel Teucher

Marcel sitzt seit 2004 auf der Enduro und hat seitdem einiges geleistet. Enduropokalsieger, ISDE, Sea to Sky-Goldmedaillen und Romaniacs Top 5 hat der Extrem-Enduro-Spezialist bereits auf seinem Konto. 2016 wird es ernst, denn Marcel wird sein Glück bei den Romaniacs in der Goldklasse versuchen.



1



2



3



4



5



6

AUFFAHRTEN MEISTERN

Bei Auffahrten ist es besonders wichtig, möglichst viel Schwung mitzunehmen. Ist man erst einmal in der Auffahrt, ist es schwierig, noch zu beschleunigen. Deshalb solltet ihr immer möglichst viel Anlauf nehmen. Die meisten Auffahrten funktionieren im zweiten Gang am besten. Habt ihr den richtigen Gang eingelegt, fahrt ihr kontrolliert, aber zügig an und steht dabei auf.

Neben Schwung ist in Auffahrten die Traktion euer wichtigster Freund. Im Übergang von der Ebene in die Auffahrt wird das Motorrad durch die Kompression in die Federn gedrückt. Genau zu diesem Zeitpunkt habt ihr am meisten Traktion. Das könnt ihr außerdem zum Beschleunigen nutzen.

Anschließend befindet ihr euch in der eigentlichen Auffahrt. Ab jetzt gilt es, den Schwung aus dem Anlauf zu bewahren und für Traktion am Hinterrad zu sorgen. Marcells wichtigster Tipp dazu ist, konstant Gas zu geben und die Leistung mit der Kupplung zu kontrollieren. Ihr müsst den Motor die ganze Zeit auf Drehzahl halten, um ein Absterben zu verhindern. Deshalb ist es wichtig, immer einen Finger an der Kupplung zu haben. Über den Kupplungseinsatz sorgt ihr für möglichst wenig Schlupf am Hinterrad bei maximaler Leistungsabgabe. In der Auffahrt solltet ihr mit leicht gebeugten Knien mittig auf dem Motorrad stehen und Druck auf die Fußrasten ausüben. Wenn ihr euch nach hinten lehnt, sorgt das für zusätzlichen Druck am Hinterrad. Steigt dagegen das Vorderrad, müsst ihr euch weiter nach vorne lehnen.

SPURENWahl

Die richtige Spurenwahl entscheidet maßgeblich über das Meistern einer Auffahrt. Hier kommt Erfahrung ins Spiel, die dabei hilft, das Auge zu schulen und die optimale Spur zu erkennen. Oft ist das nicht die offensichtliche Spur, in der bisher alle gefahren sind. Denn hier ist der griffige Boden oft bereits weggefahren und Wurzeln sind freigelegt. Oft bilden sich dadurch auch Spurrillen und kleine Stufen. Das macht es schwierig, sowohl Schwung als auch Traktion bis nach oben zu bewahren. Macht also die Augen auf und sucht euch eine gute Linie aus, bevor ihr Anlauf nehmt und Gas gebt.

Geht es doch mal schief, ist es wichtig, das Motorrad unter Kontrolle zu halten und es nicht unkontrolliert den Hang herunterzuwerfen. Deshalb ist es wichtig, den Fuß bremsbereit zu haben. Am besten würgt ihr das Motorrad erstmal ab, das hilft euch, in diesem Moment nicht wieder rückwärts zu rollen.

Wenn ihr schon merkt, dass es nicht reicht, die Auffahrt bis zum Ende durchzuziehen, dann solltet ihr frühzeitig kontrolliert abbrechen und den letzten Schwung nutzen, euch 90 Grad zum Hang zu drehen und den Bergfuß auf den Boden stellen. Das gibt Sicherheit und ihr befindet euch so bereits in der perfekten Position zum Umdrehen.



1



2



3



4



5



6



7



8



9

AUFFAHRTEN OHNE ANLAUF

Der Ablauf bei Auffahrten bleibt im Prinzip immer der gleiche. Allerdings steht der Schwierigkeitsgrad in direktem Zusammenhang mit dem möglichen Anlauf. Eine Auffahrt ohne oder mit nur sehr wenig Anlauf stellt einen gleich wieder vor eine neue Herausforderung. Marcel fährt im Sitzen an und nutzt die Kompression im Übergang zur Auffahrt, um mit maximaler Traktion möglichst aggressiv zu beschleunigen. Auch hier spielt die Kombination zwischen Gas und Kupplung wieder die entscheidende Rolle, um einen ordentlichen Punch zu erzeugen. Marcel sitzt dabei mittig auf dem Motorrad und gibt ordentlich Druck auf die Fußrasten. So versucht er die ersten Meter zu nutzen, um maximalen Speed aufzubauen.

Auf Bild vier sieht man schön, wie Marcel seinen Körper zum Ausgleichen nach links verlagert. So schafft er es, sein Gleichgewicht zu halten. Das Motorrad bleibt dabei in der Spur.

Wichtig ist es, nach der ersten Beschleunigungsphase so schnell wie möglich aufzustehen. So kann das Fahrwerk besser arbeiten und ihr habt mehr Bewegungsspielraum, um euer Motorrad auf Kurs zu halten. Auf dem sechsten und siebten Bild erkennt man dank des fliegenden Drecks gut, dass Marcel das etwas flachere Stück der Auffahrt nutzt, um noch einmal kräftig Gas zu geben und möglichst viel Schwung mit in das steilste Stück am Ende der Auffahrt zu nehmen. Dieses meistert er wiederum mit kontrolliertem und gleichmäßigem Gasgeben. Den Motor hält er in den oberen Drehzahlen und die Leistung wird über die Kupplung dosiert.

Marcel arbeitet sehr viel mit seinem Körper, um das Motorrad auf der Spur zu halten, die er sich vorher ausgesucht hat. Dabei klemmt er das Motorrad nicht permanent mit den Knien ein, sondern fährt teilweise wie ein Trialpilot mit O-Beinen, um schneller ausgleichen zu können. Er arbeitet viel mit den Beinen, um das Motorrad am Boden zu halten. Kleine Stufen und Wurzeln, die sich nicht umfahren lassen, versucht er mit den Beinen zu schlucken. Auf Bild sieben und acht kann man gut erkennen, wie er die Knie beugt, sobald er auf das Hindernis trifft, und seine Beine wieder streckt, nachdem auch das Hinterrad das Hindernis passiert hat. Anschließend fährt er kontrolliert bis zum Ende der Auffahrt.

ANFAHREN AM HANG

Ähnlich wie bei einer Auffahrt ohne Anlauf verhält es sich auch mit dem Anfahren am Hang. Verliert ihr die Kontrolle oder den Schwung und müsst während der Auffahrt anhalten, könnt ihr bei nicht allzu steilen Auffahrten versuchen, direkt im Hang wieder anzufahren. Dafür ist noch etwas mehr Gefühl für Gas und Kupplung nötig. Wenn ihr hängengeblichen seid und das Motorrad mit den Bremsen unter Kontrolle gebracht habt, sucht ihr zunächst einen sicheren Stand. Läuft das Motorrad noch, könnt ihr mit der Fußbremse und der Vorderradbremse ein Zurückrollen verhindern. Habt ihr das Motorrad abgewürgt, sucht ihr mit dem linken Bein einen sicheren Stand und nehmt den rechten Fuß auf die Bremse. Mit E-Starter habt ihr es einfach, wer nur einen Kickstarter hat, bekommt beim Starten seines Bikes am Hang mehr Probleme. Dazu klappt ihr den Kickstarter raus, zieht die Kupplung und kickt das Bike an. Dabei solltet ihr schnell sein und möglichst rasch wieder auf der Hinterradbremse stehen. Nicht erschrecken, dabei kann es gut sein, dass ihr ein Stückchen zurückrollt.

Sobald das Motorrad wieder läuft, versucht ihr gefühlvoll die Kupplung kommenzulassen und konstant Gas zu geben. In dem Moment, in dem die Kupplung zu greifen beginnt, geht ihr langsam von der Fußbremse. Beim Anfahren ist es besonders wichtig, dass ihr die Traktion am Hinterrad nicht verliert. Mit dem linken Bein könnt ihr die ersten Meter ein wenig „mitfüßeln“. Sobald ihr wieder ins Rollen kommt, nehmt ihr beide Beine auf die Fußrasten und steht so schnell wie möglich auf.

Klappt das Anfahren in Falllinie nicht, habt ihr noch eine weitere Chance. Ihr könnt versuchen, vorsichtig schräg zum Hang anzufahren und euch im Zick-Zack anschließend den Hang hochzuarbeiten. Mit ein wenig Erfahrung bekommt ihr ein Gefühl dafür, ob es sich lohnt oder ob es besser ist, gleich umzudrehen und einen neuen Versuch zu starten. ○