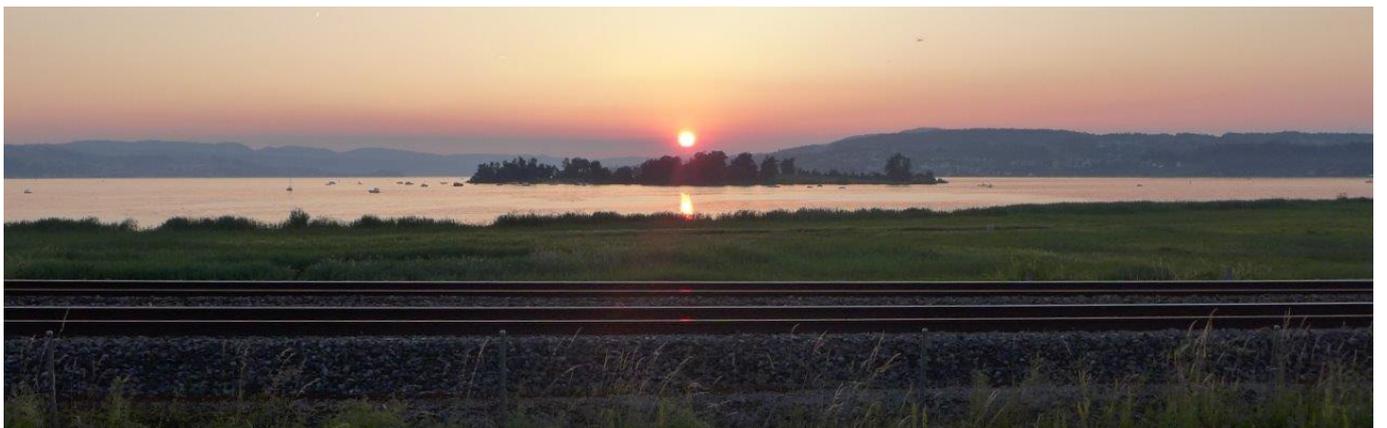


# Bericht & Bilder Kurventechnik-Kurs 1



## Bericht vom ersten Kurventechnik-Kurs 1 von 2025

Nachdem ich längere Zeit versuchte, mit den KT1-Interessenten einen Kurs abzumachen, ist es nun endlich gelungen: Ich war am 19. Juni an der DO-Ausfahrt dabei, hatte schon vorher ein paar Kontakte, und so kam aus den Teilnehmern der Vorschlag für den Samstag, 5. Juli den Kurs anzusagen. Immerhin wurden in den Reihen der «Sunset-Riders» die vier benötigten Teilnehmer gefunden. So machte ich Werbung in meiner ehemaligen Kundschaft, denn alle, die mal diesen Kurs mitgemacht haben (es gibt TN mit bis zu 5 Besuchen!), wissen, wie wertvoll dieser sein kann. Oft wurde der Kurs im Frühling mit einer neuen Maschine gebucht. Einer der vier angemeldeten TN fiel aus (verlor seinen Ausweis, weil er auf der Autobahn viel zu schnell unterwegs war) und im letzten Moment ging eine neue Anmeldung ein: Der TN holte am Freitagnachmittag seine neue Maschine beim Töff-Händler ab, am Samstag besuchte er den Kurs und am Abend kannte er die Maschine in der ganzen Dimension! Ein gelungener Tag hatte damit sein Ende gefunden.



Nachdem ich längere Zeit versuchte, mit den KT1-Interessenten einen Kurs abzumachen, ist es nun endlich gelungen: Ich war am 19. Juni an der DO-Ausfahrt dabei, hatte schon vorher ein paar Kontakte, und so kam aus den Teilnehmern der Vorschlag für den Samstag, 5. Juli den Kurs anzusetzen. Immerhin wurden in den Reihen der «Sunset-Riders» die vier benötigten Teilnehmer gefunden. So machte ich Werbung in meiner ehemaligen Kundschaft, denn alle, die mal diesen Kurs mitgemacht haben (es gibt TN mit bis zu 5 Besuchen!), wissen, wie wertvoll dieser sein kann. Oft wurde der Kurs im Frühling mit einer neuen Maschine gebucht. Einer der vier angemeldeten TN fiel aus (verlor seinen Ausweis, weil er auf der Autobahn viel zu schnell unterwegs war) und im letzten Moment ging eine neue Anmeldung ein: Der TN holte am Freitagnachmittag seine neue Maschine beim Töff-Händler ab, am Samstag besuchte er den Kurs und am Abend kannte er die Maschine in der ganzen Dimension! Ein gelungener Tag hatte damit sein Ende gefunden.

#### ENGLISH version

After trying for some time to organise a course with the KT1 participants, I finally succeeded: I took part in the DO ride on 19 June, had already made a few contacts beforehand, and so the participants suggested the course for Saturday, 5 July. After all, the four required participants were found in the ranks of the 'Sunset Riders'. So I advertised the course to my former customers, because anyone who has taken part in this course (there are participants with up to 5 visits!) knows how valuable it can be. The course was often booked in the spring with a new machine. One of the four registered participants dropped out (lost his license because he was riding far too fast on the motorway) and a new registration was received at the last minute: The participant collected his new bike from the motorbike dealer on Friday afternoon, attended the course on Saturday and by the evening he knew the full dimensions of the bike! A successful day had thus come to an end.

Lese dazu den Bericht ab der nächsten Seite, das Startbild an der Agrola-Tankstelle Hegnau-Volketswil fehlt leider!



Ankunft im Rest. Brückenwaage in Dussnang TG. Der vierte Teilnehmer suchte sich einen Parkplatz im Schatten ...

Wir trafen uns am Freitagabend um 18.30 Uhr im Theorielokal an der Schwamendingerstrasse 50 in Oerlikon, des Fahrschul-Centers De Cristofaro/Martin, wo uns der Junior-Chef Pitsch empfing. Vor mehr als 30 Jahren war er bei mir FL-Schüler im Fahrhof Wohlen, um den Motorradfahrlehrer zu machen. Als ich an der Tramstrasse 100 ausziehen musste, fand er das Anschlusslokal an der Apfelbaumstrasse, in der unmittelbaren Umgebung, was für mich ein riesiger Glücksfall war. Dafür bin ich ihm ewig dankbar. Auch an diesem Abend half er mir, inzwischen ohne eigenes Geschäftslokal, aus der Patsche: Ein grosses «Merci» an dieser Stelle.

Da es für Nikita eine Wiederholung des Kurses war, musste er die Theorie nicht besuchen: Er hatte sich schon früher verpflichtet für diesen Abend und so fand der Unterricht zu dritt statt. Die Unterrichtssprache war Englisch. Nach der Vorstellung untereinander, starteten wir mit dem Schräglagen-Modell: Dieses zeigt den zusätzlichen Platzbedarf seitlich bei der Kurvenfahrt mit einem Motorrad in Schräglage. Daraus leiteten wir die Fahrlinie ab und diskutierten die Vor- und Nachteile dieser Linie. Die Linkskurve wird also in der rechten Radspur angefahren, dort wird so lange aussen gefahren, bis man das Kurvenende kommen sieht, die Maschine aufzurichten beginnt und wieder in der Normalspur, der Fahrspurmitte landet. Entsprechend beginnt eine Rechtskurve in der linken Radspur, dort wird ebenfalls so lange verweilt bis man das Kurvenende sieht und in die Fahrspur-Mitte zieht. Entsprechend wurden diese Linien für jede einzelne Kurve ins Arbeits- und Memo-Blatt übertragen.

Ein wesentlicher Beitrag zur Einhaltung dieser Linie, ganz besonders in Linkskurven, liegt in der richtigen Blicktechnik. Die Frage, die sich hier stellt, ist: «Wie kann man verhindern, dass man mit dem Oberkörper wegen der Schräglage dem Gegenverkehr gefährlich nahekommt?» Nach dem Gesetz: «Ein Motorrad fährt da (hin), wo ich (hin-) schaue!» Dazu konnte ich dank meiner grossen Erfahrung in der Schulung von Fahranfängern gute Anhaltspunkte liefern: In einer Linkskurve muss die Haupt-Blickrichtung innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte bleiben. Eine Hilfe ist, der in der Regel sichtbaren Mitte\* der eigenen Fahrbahnhälfte vorauszuschauen – mit dem Blick die Kurve vorausfahren – ohne dabei den Raum des Gegenverkehrs miteinzubeziehen. Der Gegenverkehr wird mit dem peripheren Sehen überwacht, ohne ihn zu fixieren. Jeder direkte Blick wirkt wie ein Magnet, welches automatisch zur Mittellinie zieht. Da die Rechtskurve deutlich links angefahren wird, sieht man «tiefer» in die Kurve hinein und kann so auch früher reagieren, sollte man auf ein Hindernis oder langsames Fahrzeug auflaufen oder sich der Kurvenradius verengen, eine sogenannte «Hundekurve». In dieser Position innerhalb des Fahrstreifens wird man vom Gegenverkehr ebenfalls frühmöglichst wahrgenommen.

Um eine Kurvenfahrt zu geniessen, muss die Geschwindigkeit stimmen. In «Feldversuchen», der Arbeit in Weiterbildungskursen mit erfahrenen und routinierten Töfffahrer(inne)n, konnten wir herausfinden, dass die für jeden einzelnen Fahrer gültige «Wohlfühlgeschwindigkeit» in einer ganz engen Spanne von 2-3 Stundenkilometern liegt. Dies hängt u.a. von der Maschine ab, inwieweit sie sich abwinkeln lässt, bei welcher Schräglage die Fussrasten streifen. Ziel ist es, immer mit einer gewissen Reserve eine Kurve zu befahren, um noch handlungsfähig zu bleiben. Entgegenkommende Grossfahrzeuge wie Reisedar, Lastwagen oder besonders im Sommer überbreite Landmaschinen können den Fahrraum verengen, oder man kann am Kurvenende auf ein langsam fahrendes Hindernis auflaufen, das man wegen dem Gelände nicht voraussehen konnte. Der Theorieraum ist dafür der geeignete Ort, Erlebnisse auszutauschen und voneinander zu lernen. Da wir am anderen Tag früh starten müssen, hiess es aber auch, rechtzeitig Feierabend zu machen. Gegen 9 Uhr hatten wir die Theorie beendet und um halb 10 Uhr konnte ich Pitsch für die Gastfreundschaft danken und mich von ihm verabschieden.

Am nächsten Morgen besammelten wir uns in der Agrola-Tankstelle beim «Landi» in Hegnau-Volketswil. Ich drückte meine Kamera einem Fremden in die Hand, um das Startbild zu schiessen. Leider kontrollierte ich nicht den Erfolg und musste hernach feststellen, dass es kein Bild auf der Kamera gab. Schade, so beginnen die Bilder erst in Dussnang. Die Fahrt begann mit einer ersten Umleitung in Gutenswil, dann prallte ich nochmals auf dem Weg nach Russikon an. Trotz all dieser Umwege waren wir schon um 07.50 Uhr im Zielrestaurant, dem Restaurant Brückenwaage. An diesem Morgen war hier der örtliche Motorradklub zu einer Wochenendausfahrt aufgebrochen, 25 Jahre lang lag die Verantwortung in der Hand des Wirtes. Doch vor ein paar Jahren hatte er das Szepter im Klub weitergereicht. Inzwischen 77-jährig, hat er seine Maschinen verkauft und das Töfffahren altersbedingt eingestellt.

Während wir uns mit Kaffee und Gipfeli verpflegten, gab ich die Fahrregeln für den ganzen Tag bekannt. Auch war es wichtig mitzuteilen, dass wir mit unserem Unterricht nicht den Verkehr behindern durften und wie wir uns entsprechend verhalten würden. Erstaunlicherweise, obwohl es sich um einen Samstag handelte, kamen wir aber kaum jemals in Konflikte mit dem übrigen Verkehr. Auch waren wir dank der kleinen Gruppe von nur 4 Kursteilnehmern kein grosses Hindernis im Verkehr.

---

*\*) Die Mitte der eigenen Fahrbahnhälfte hebt sich in der Farbe ab gegenüber den Spuren, die durch die Räder der Vierradfahrzeuge auf die Fahrbahn "gezeichnet" werden. Mit dem Licht gefahren sind die beiden Radspuren dunkel und der Mittelteil hell, im Gegenlicht ist es genau umgekehrt, in der Mitte dunkel und links und rechts hell. Dies gilt fast für jeden Asphaltbelag.*

Der Vormittag diente der Übung einzelner Lernschritte: Fahrlinie fahren und einhalten, Blicktechnik ausprobieren, Geschwindigkeitsgefühl für die unterschiedlichen Kurven bekommen und in der Gruppe über sich hinauswachsen. Anlässlich einer Aufgabe, sich auf die Geschwindigkeit zu konzentrieren, die einzeln ausgeführt werden musste – jeder ganz für sich allein – stellte ich mich ohne Vorankündigung so an der Strecke ins Gelände, dass ich drei Kurven überblicken und Fotos von den einzelnen Teilnehmern schiessen konnte. Die Resultate waren wie immer unterschiedlich: Da jeder einzelne Fahrer sich schon zuvor sein eigenes Verhalten angeeignet hatte, ob richtig oder falsch, gelang die Umsetzung nur teilweise. Die Strecke war so gewählt, dass es eben einen Unterschied machte, ob man einen Meter mehr rechts oder links unterwegs war.

Ebenfalls am Vormittag fand das Schräglagentraining statt: Auch hier ging es darum, die Komfortzone etwas zu verlassen und die Schräglagenfreiheit auszunutzen, die richtige Blicktechnik und die optimale Sitz- und Kopfposition zu finden. Fotos dienten der Analyse und entsprechende Korrekturen konnten direkt umgesetzt werden. Während dieser Zeit wurde paarweise die vorgegebene Rundstrecke mehrmals abgefahren, mit gegenseitiger Beurteilung und Feedback aus der Aussensicht diskutiert. Anschliessend war Zeit zum Mittagessen. Das Restaurant kann wärmstens empfohlen werden, es auch bei einem Ausflug zu berücksichtigen. Man isst hervorragend und überaus preisgünstig.

Nach dem Essen stand ein zweiter Teil der Theorie als Vorbereitung auf das Nachmittagsprogramm bevor, dazu diente das Velo-Rädli-Modell, welches hier gelagert war, um das Gegenlenken zu demonstrieren und selbst zu erfahren. Dabei wurde in der Theorie herausgestrichen, dass Kurven in erster Linie mit den Augen gefahren werden, dass die Gegenlenktechnik, verglichen mit dem Fallschirmspringen, quasi der Notschirm bedeutet. Haben beispielsweise alle visuellen Anzeichen punkto Tempowahl versagt, so kann zur Not «gedrückt» werden: Dies natürlich gilt nur dann, wenn man nicht bereits vorher alle Reserven ausgereizt hat! Dann kann nur noch das Glück weiterhelfen, entsprechende Videos findet man im Netz zuhauf, von Fahrern in Notlagen, solchen mit mehr und solchen mit weniger Glück. Doch darauf sollte man sich keinesfalls einlassen.

Nachdem wir unsere Schulden beglichen und das stille Örtchen zur Vorbereitung des Nachmittags aufgesucht hatten, starteten wir wieder auf unsere alte Runde. Wieder gab es Aufgaben zu lösen, die es in sich hatten: Bewusst mit leichten und heftigeren Stossbewegungen die Schräglagen einzuleiten, dazu starteten wir mit 30 Sekunden Abstand von Fahrer zu Fahrer. Nach dem Abbiegen bei Bennenmoos, wo ich alle Fahrer aufschliessen liess, führten wir dann heftigere Ausweichmanöver durch, bevor wir uns zur nächsten Besprechung trafen. Dabei berichtete einer der Teilnehmer, dass er auf dieser kurzen Fahrt tatsächlich in eine Notsituation kam, weil ein Autofahrer auf seine Strassenseite kam und er sich mit dem zu übenden Notmanöver retten konnte. Anschliessend kam die nächste Übung, die wieder einzeln ausgeführt werden musste: Es war die Kombination von bewusstem Schauen und bewusstem Lenken, um damit Erfahrungen zu sammeln. Jeder kam sicher zum nächsten Sammelpunkt, zwar wieder etwas langsamer als auch schon, aber mit dem Gefühl, dass da noch vieles beim Kurvenfahren zu entdecken war ... Dies war dann gleich die nächste gestellte Aufgabe: Wie lenken, vom Lenker mal abgesehen? Wie reagiert die Maschine auf Gewichtsverlagerung? Wie auf Schenkeldruck? Wie auf Fussraster belasten? Das ist von Maschine zu Maschine unterschiedlich, in erster Linie muss der Fahrer die Reaktionen überhaupt zulassen. Also federleicht auf der Sitzbank sitzen, kein Klemmen der Maschine, Hände liegen total entspannt auf dem Lenker und schauen, wie sie auf die entsprechende Aktion reagiert. Und immer den Gegenverkehr beobachten, dass man nicht in Notsituationen kommt oder andere Verkehrsteilnehmer verunsichert: Dass dabei bergab freihändig fahren zur Selbstverständlichkeit wurde, war ein Nebeneffekt all dieser Übungen. Ist doch das «Sich-festhalten-am-Lenker» einer der grössten Fehler hinter dem Lenker eines Motorrades! Denn eigentlich fährt, wie wir schon in der Theorie erfahren hatten, das Motorrad ab einer gewissen Geschwindigkeit völlig eigenstabil und dessen Fahrer ist nur noch Ladegut, das es zu transportieren gibt. Oft sind die (falschen) Reaktionen am Lenker der Ursprung, dass das Motorrad in eine Fahrer-initiierte Notlage kommt. Beim nächsten Halt konnten wieder die Erfahrungen ausgetauscht werden.

An der Tankstelle in Fischingen, an welcher wir während des Tages Temperaturanzeigen von 18° bis 27° beobachten konnten, brachen wir zum letzten Teil des Fahrkurses auf: In dieser Phase fuhr immer ein Teilnehmer voraus, gefolgt und kontrolliert durch mich als Kursleiter. Die übrigen Teilnehmer konnten beobachtend folgen. Das Ziel war es, eine saubere und sichere Fahrt, ganz speziell in den Kurven zu gestalten, um den Lernfortschritt aufzuzeigen. Der gute Töfffahrer kennt seine Grenzen, beispielsweise geschwindigkeits- und fahrtechnisch. Er bewegt sich dabei immer mit gewissen Reserven, fährt korrekt auf seiner Strassenseite und lässt sich nicht dazu verleiten, über seine Grenzen zu gehen. Wegen Strassensperrungen mussten wir andere Strassen befahren als geplant, da ich aber die Gegend wie meine Hosentasche kenne, war es für mich kein Problem, allen Teilnehmern eine spannende Aufgabe zu erteilen. Vor allem in den Haarnadelkurven bei Schmidrüti kam es bergab zu einigen groben Verstössen

dieser Regeln und wir konnten von Glück reden, dass mehr als einmal kein Fahrzeug im selben Moment entgegenkam. Das war sehr lehrreich, ich bereute in dem Moment, dass ich diese Fahrt nicht mit der Videokamera aufzeichnete. Die Aufnahmen hätten für sich gesprochen, sah der Teilnehmer doch die Sache bedeutend weniger dramatisch. Der Unterschied zwischen äusserer und innerer Wahrnehmung ist ebenfalls ein grosser Knackpunkt in der Weiterbildung. Bilder (und Filme) lügen nicht – im Gegensatz zu unserer eigenen Wahrnehmung.

Der letzte Teil, von Sitzberg nach Turbenthal, mit seinen nicht enden wollenden Kurvenstrecken und dem letzten «Stutz» (extremes Gefälle) mit dem Namen «Sack» landeten wir in Wila, wo wir vor der Badi die Schlussbesprechung machten. Hier bekam jeder die «Levitin gelesen», was er bei der Lernkontrolle gut und weniger gut abgeliefert hatte. Dabei konnte ich hervorragende Resultate sehen, aber auch welche, die ich für die engen und bergigen Strassen als riskant bezeichnen würde. Oft, speziell in dieser Jahreszeit, werden solche Strecken von überbreiten Landwirtschaftsgefährten befahren, wo selbst für einen grossen Töff kaum mehr Platz bleibt. Da empfehle ich generell, an die Gefahren zu denken und stets Reserven einzuplanen: In einer unübersichtlichen Kurve muss man auf die halbe Sichtweite anhalten können! Das sind sich Fahrer, die selten so schmale Strassen befahren, zu wenig bewusst.



Letzter Stopp des Tages: Im Schwimmbad «Neuguet», welches an der Tösstalstrasse Turbenthal-Wila liegt.

Auf der Rückfahrt führte ich diejenigen, die es nicht pressant hatten, auf vielen kleinen Strässchen über Wildberg, Rikon, Neschwil nach Rumlikon, Mesikon, Illnau, Bisikon und in Hegnau vorbei an der Agrola-Tankstelle, wo der Tag begonnen hatte, auf die Autobahn zurück nach Zürich. Was für ein herrlich schöner Sommertag, in einer tollen lernbegierigen Gruppe, mit vielen schönen Erlebnissen – was kann einem enthusiastischen Töff-Fahrlehrer besser passieren? Dieser Erlebnisbericht sei den vier Teilnehmern gewidmet.