

# Wie krieg ich die Kurve?

... mit Selbsttest  
zum sicheren  
Motorradfahren

9 Skills für Deine  
Leidenschaft mit Sicherheit

Max Neukirchner | Erik Klose





# *Wie krieg ich die Kurve?*

*9 Skills für Deine  
Leidenschaft mit Sicherheit*

*Max Neukirchner | Erik Klose*

© 2022 Top Superbike GmbH  
Hartensteiner Straße 65 | 09376 Oelsnitz/Erzgebirge | www.topsbk.net  
Erik Klose | Max Neukirchner

Alle Rechte sind vorbehalten. Nachdruck, Kopieren oder Reproduktion (auch auszugsweise) in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Screenshot, Kopieren oder anderes Verfahren) sowie die Einspeicherung, Vervielfältigung und Verarbeitung mit Hilfe elektronischer Systeme jeglicher Art, gesamt oder auszugsweise, ist ohne ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Urhebers untersagt. Alle Übersetzungsrechte sind vorbehalten.

Bilder: Archiv Top Superbike, Archiv Erik Klose, Benjamin Gross

*»Die coolen Jungs auf ihren schnellen Maschinen, welche die Power mit einer Leichtigkeit auf den Asphalt zaubern, faszinieren mich bei ihren atemberaubenden Rennen in den Meisterschaften. Vor vielen Jahren hat diese Faszination meinen Wunsch genährt, selbst auf einer Rennstrecke mit einem artgerechten Motorrad zu fahren. Oft stellte ich mir damals die Frage: Wie komme ich dahin? Durch Zufall hatte ich auf der Motorradmesse einen Hobbyrennfahrer kennengelernt. Er hat mich eingeladen, bei seinem nächsten Training auf der Rennstrecke mitzukommen. Ich konnte es nicht fassen und meine Aufregung auf diesen Event war grenzenlos.*

*Jetzt stand mein Motorrad ganz vorn in der Box und ich genoss den Blick auf die Ränge der Start-Zielgeraden. Sie waren leer. Ich stellte mir vor, wie tausende begeisterte Fans zu meinem Sprint zur Zielflagge zujubeln. Ein Traum wird wahr. Dieser Tag ist nun 15 Jahren her und ich genieße die Zeit auf der Rennstrecke immer noch. Mittlerweile habe ich selbst vielen Fans den Weg zur Rennstrecke gezeigt und das Strahlen in deren Augen gesehen. Die Ampel zum ersten Turn schaltet auf grün.*

*Vor 5 Jahren habe ich gespürt, dass das Fahren eines Motorrades noch mehr Leidenschaft und Freiheit entfachen kann. Max hat mir gezeigt, wie das richtige Motorradfahren funktioniert. Seitdem ist das Strahlen in meinen Augen noch intensiver. Die Kraft der Beschleunigung zu spüren, die Verzögerung zu beherrschen und seine eigenen Bewegungen im Einklang mit dem Motorrad zu bringen, ist die Faszination des spielerischen Fahrens mit Leichtigkeit. Begleite Max und mich auf unserer Reise und werde selbst zum Asphaltbezwinger.«*

*Euer Erik*

## *Wir sind Erik und Max.*

*Wir sind Kurvenjunkies mit Bodenhaftung: Max76 als passionierter siegreicher Superbike WM Profi und einziger deutscher Sieger der legendären 24 Stunden von Le Mans und Erik als leidenschaftlicher Racer und Motorrad Coach.*

*Mit unserer deutschlandweit einzigartigen Top Superbike Riding School bringen wir deine PS als echter Motorradfan auf die Straße. Spüre das Adrenalin, wenn Mensch und Maschine im Einklang sind. Werde mit uns zum sichern Asphaltbezwinger in allen Lagen.*



## »Kann ich deine Mechanismen erlernen?«

Max, echt schön, dass du die Zeit gefunden hast, meine Fragen zu beantworten.

Ich erinnere mich noch ganz genau, wo du vor 5 Jahren in Aragon mir ein ernüchterndes Fazit über meine Fahrkünste gegeben hast. Ich wollte alles hinschmeißen, aber du hast mir die Chance gegeben, bei dir zu lernen. Was treibt dich an, deine Erfahrungen weiterzugeben?

**Max:** Natürlich habe ich immer noch viel Spaß Motorrad zu fahren. Ich will meine Erfahrungen für das sichere Fahren weitergeben. Dies steht an erster Stelle. Wenn ich heute die vielen Motorradfahrer auf der Straße oder in Videos auf den Social Media Kanälen sehe, muss ich immer den Kopf schütteln. Ich sehe die unsicheren Bewegungen und die Schräglagen, bei denen Sturz vorprogrammiert ist.

Ja, genau. Mich bewegt es auch immer stark, wenn ich von Motorradunfällen höre. Nicht gut. Ich kenne selbst meine damalige Einstellung zum Motorradfahren. Fahr- schule gemacht, ein schnelles Motorrad gekauft - fer-

tig! Ich kann Motorradfahren! Was ist dein Rat für die vielen Hobbyfahrer, sicherer zu fahren und dabei das Risiko von Unfällen zu reduzieren?

**Max:** Mein Rat ist es, in sich selbst zu investieren. Wenn jeder Fahrer die richtige Körperhaltung, die ideale Linie und die vorausschauende Blickführung lernt und sicher in allen Situationen anwenden kann, ist es ein großer Schritt für seine Sicherheit.

Was ist für dich die sichere Linie durch die Kurve auf der Landstraße?

**Max:** Ich hinterschneide immer eine Kurve. Was meine ich damit? Ich fahre die Kurve so an, dass ich den Scheitelpunkt am Kurvenausgang setze. Dadurch habe ich immer den besten Blick auf den Gegenverkehr und auf die Linie des entgegenkommenden Fahrzeugs. Damit habe ich die Möglichkeit auszuweichen oder bin schon auf der Kurveninnenseite. Ich muss natürlich den Kurveneingang später setzen.

Erst nach vielen Trainingseinheiten habe ich gespürt, dass ich mit dem Motorrad fahre und nicht das Motorrad mit mir. Ich denke, jedem Hobbyfahrer geht es genauso. Ich bekomme es von unseren Schülern gespiegelt.

Du hast sicherlich in deiner Profikarriere einige brenzliche Situationen gehabt, wo du aus deinen Erfahrungen die richtige Entscheidung getroffen hast. Jetzt hat kein Hobbyfahrer die Möglichkeit, Erfahrungen in dieser Weise zu sammeln. Was ist deine Empfehlung die Erfahrungen trotzdem zu erlangen?

**Max:** Fahrsicherheits- oder Schräglagentrainings sind immer wichtige Bausteine zum sicheren Fahren. Der Booster zum Sammeln von Erfahrungen ist für mich eindeutig ein Training auf der Rennstrecke. Hier gibt es kein Gegenverkehr und keine Bäume. Und man kann den schnellen Wechsel von Kurven und Geraden intensiv das Motorrad kennenlernen und das eigene Handling schulen - natürlich unter professioneller Anleitung.

Ja, kann ich bestätigen und das Motorrad kann mehr, als ich es damals dachte. Ich bin immer wieder begeistert, wie du die Leichtigkeit des Motorradfahrens zele-

brierst. Dein Fahrstil sieht sicher und fließend aus und dabei bist du noch sauschnell. Kann jeder deine Mechanismen erlernen?

**Max:** Ja, jeder kann die Mechanismen aus dem Rennsport erlernen. Jeder Fahrer hat natürlich seinen eigenen Stil. Zum Beispiel erkennst du Jonathan Rea oder Jack Miller sofort an ihrem Fahrstil. Wenn du beide studierst, haben beide die gleichen Mechanismen. Meine Frau erkennt mich sofort auf dem Motorrad durch meinen markanten Stil. Und beim Training vermitteln wir genau diese Mechanismen.

Du hast mich im Training motiviert und herausgefordert und habe ich das Motorradfahren für mich neu entdeckt. Es macht einfach viel mehr Spaß und das Erlebnis Motorradfahren ist viel intensiver.

**Max:** Erik, lasse uns doch gemeinsam 9 Skills aus deinen Erfahrungen zusammentragen. Ich beantworte dir Fragen, welche den Hobbyfahrern für das sichere Fahren weiterhelfen werden.

Sehr gern, Max. Dann lass uns starten.

# Komme mit, auf unserer Reise mit den 9 Skills zur sicheren Leidenschaft des Motorradfahrens

**1** **Meine Anfänge der Körperhaltung**  
*Wie ich mit dem Knie ein Dreieck hinbekommen habe.*

**2** **Mein Schweben vor der Kurve**  
*Wie ich meinen Hintern aus dem Sattel hoch bekommen habe.*

**3** **Mein Oberkörper bewegt sich**  
*Wie ich es geschafft habe, dass mein Bauchnabel in die Kurve zeigt.*

**4** **Mein Kopf muss Vollgas geben**  
*Wie ich die Gerade ab Scheitelpunkt gefunden habe.*

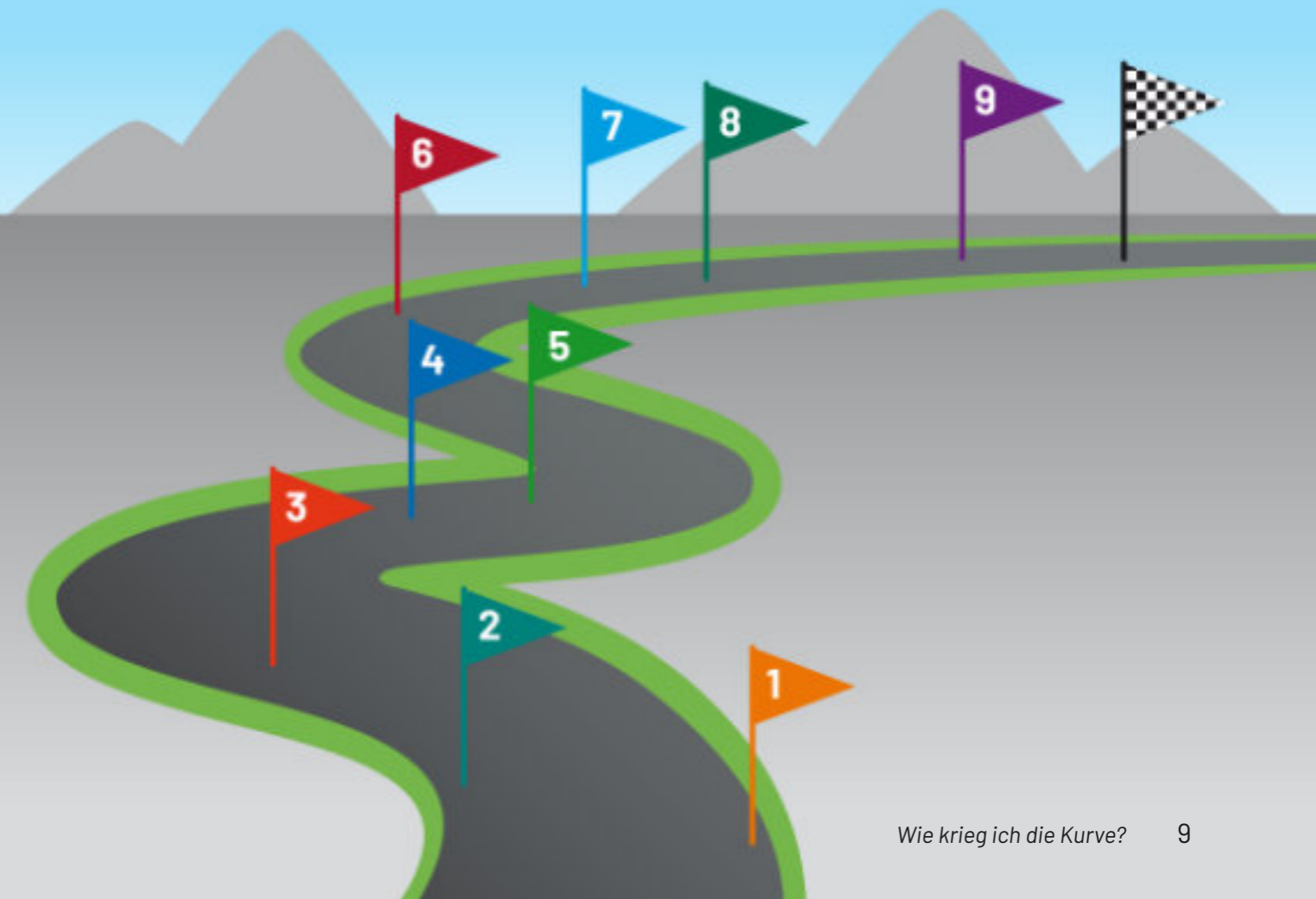
**5** **Meine Augen schauen nach vorn**  
*Wie ich gelernt habe, meinen Blick nach vorn zu richten.*

**6** **Mein Rollen wird weniger**  
*Wie ich es geschafft habe, meine langen Rollphasen zu beseitigen.*

**7** **Mein Umsetzen ist zu langsam**  
*Wie ich erfahren musste, wie träge ich auf dem Motorrad agiere.*

**8** **Mein Überholen ist zu riskant**  
*Wie ich gelernt habe, sichere Entscheidungen sofort zu treffen.*

**9** **Mein ICH muss stimmen**  
*Mentale Stärke ist der sichere Weg zum schnellen Fahren.*



»Was Dir heute schwer vorkommt,  
ist morgen nur noch ein Warm-up.«



## Meine Anfänge der Körperhaltung

Max, warum ist es so wichtig, dass das Knie während der Kurvenfahrt herausgestreckt werden muss?

»Das Motorrad hat während der Fahrt durch die Kurve eine Schräglage. Je schneller du durch die Kurve fährst, um so schräger bist du mit dem Motorrad. Mit dem Hanging off wirst du weniger Schräglage benötigen.

Der erste Schritt für ein gutes Hanging off ist das Knie. Streckst du das Knie heraus und du bildest ein Dreieck, ist es der Grundstein für dein richtiges Hanging off.«

## »Das Knie muss raus!«

Es war schon echt brutal, wo mein Trainer mir gesagt hatte: Wie ich fahre und dabei auf dem Motorrad sitze, geht doch gar nicht. In jeder Kurve bist du in Sturzgefahr! Du musst das Motorradfahren erstmal richtig erlernen. Es zog mir den kalten Schauer über den Rücken. Soll ich die ganzen Jahre vorher nichts richtig gemacht haben. Die Freude zu den damaligen geschafften Rundenzeiten schoss in meinen Kopf. Ich wurde nachdenklich. Ja, ich hatte Stürze und war froh, dass ich dabei keine großen Verletzungen und Schmerzen davon getragen habe. Ja, mein Geldbeutel hat es immer arg erwischt. Die Ursache habe ich immer auf die Reifen oder andere technische Dinge geschoben. Und nun? Soll ich wirklich noch einmal Motorradfahren erlernen?

Ich begann zu üben. Das Knie muss raus und soll ein Dreieck zwischen Po, Knie und Fuß bilden. Zaghafte ich die ersten Bewegungen in der Kurve vollzogen. Echt schon heftig, sich komplett auf einen neuen Fahrstil umzustellen. Knie hatte ich draußen, meinte ich. Wenn ich richtig überlegte, war es mehr am Tank und der Po klebte neben dem Motorrad. Nach jedem Turn habe ich Verbesserungsmöglichkeiten zu meinen fahrerischen Fortschritten bekommen. Ich bin viel zu zaghaft mit dem Knie. Ich sollte weiter das Knie herausstrecken und an das Dreieck denken. Es muss ein Biber durch passen und keine Maus!

Ich nahm mir die Zeit und übte das Herausstrecken des Knies. Geholfen hat mir, dass ich mich mit dem Po nicht zu weit heraus gesetzt habe. Von Turn zu Turn habe ich Stück für Stück wieder den Po auf die Sitzbank geschoben. Das gewünschte Dreieck wurde immer besser. Irgendwie spürte ich nach und nach, wie sich das Handling zum Motorrad veränderte. Ich konnte für mich noch nicht beurteilen, ob es jetzt besser oder schlechter geworden ist. Es war jedenfalls anders. Die Bilder des Fotografen waren der Beweis. Es sah gut aus - das Dreieck. Der Anfang der richtigen Körperhaltung war gemacht. Aber warum es unbedingt ein Dreieck sein musste, war für mich nicht nachvollziehbar.



Es braucht Zeit, sich umzugewöhnen. Nimm dir die Zeit und fange mit dem Knie an zu üben. Das Knie muss raus. Konzentriere dich vor der Kurvenfahrt auf das Herausdrücken des Knies und drehe dabei deinen Fußballen auf der Spitze der Fußbraste. Korrigiere eventuell deine Position des Hintern auf dem Sitz, um das Knie besser herausstrecken zu können. Weniger ist hier dabei mehr. Nimm Geschwindigkeit raus und fahre nicht am Limit.

Hilfreich ist es, Trockenübungen auf dem Motorrad zu machen. Stelle dein Motorrad auf den Seitenständer und übe, in welcher Sitzposition du das Knie am besten weit herausdrücken kannst.

Denke daran, wenn du an dein fahrerisches Limit kommst, fällst du sofort wieder in deine alten Gewohnheiten zurück. Es braucht Zeit. Verdammst viel Zeit in deinem Kopf die neuen Abläufe zu speichern und abzurufen.



# 2

## Mein Schweben vor der Kurve

Max, warum ist es wichtig, sich vor der Kurve für das Hanging off umzusetzen?

»Es ist verdammt wichtig, sich schon vor dem Bremsmanöver auf der Geraden umzusetzen. Jeder Motorradfahrer, welcher schnell durch die Kurve kommen will, muss ein Hanging off machen. Viele unserer Schüler setzen sich dagegen erst am Einlenkpunkt um.

Was brauchst du aber für eine sichere Kurve?

In erster Linie ein ruhiges und stabiles Motorrad mit Grip auf den Reifen. Jetzt überlege was dein Fahrwerk davon hält, wenn du mit deinen 90 kg in der Kurve Übungen auf deinem Motorrad machst. Und ein weiterer Aspekt sind unerwünschte Lenkimpulse, wenn du dich am Einlenkpunkt umsetzt. Du musst dich hier unweigerlich am Lenker abstützen.«

## »Der Hintern muss hoch!«

Das Knie hatte ich geschafft. Jedenfalls ist mein Trainer mit meinen zaghaften Bewegungsabläufen zufrieden und will weiter trainieren. Ich hoffte jetzt, das große Formelbuch aus dem professionellen Motorradrennzirkus zu bekommen. Ich wollte die Mechanismen meiner Vorbilder lesen und anwenden. Gedacht ist schnell, die Realität sah anders aus. Die nächste Ansage ging an das Ausruhen des Pos auf dem Sitz. Wie? Es muss immer ein Blatt Papier zwischen meinem Po und dem Sitz passen! Ich wollte doch das richtige Motorradfahren erlernen und nicht schweben.

Das Blatt Papier ist nur symbolisch gemeint, erklärte mir mein Trainer. Du musst in der Beinmuskulatur Spannung aufbauen und dabei müssen deine Fußballen fest auf den Fußrasten stehen. Durch die Spannung wirst du spüren, dass du nicht dein ganzes Körpergewicht auf dem Sitz parkst. Ich werde das Motorrad ganz anders wahrnehmen. Ist noch nicht alles. Jetzt kommt noch die Veränderung der Körperposition auf der Geraden vor dem Bremsmanöver dazu. Dieses ist der wichtigste Teil deiner Hausaufgaben vor der Kurvenfahrt. Mit dem Wissen der nächsten Aufgaben ging es für mich wieder auf die Asphaltpiste.

Es war schon echt schwierig die kleine Ruhephase auf einer Geraden nicht zum Durchatmen zu nutzen, sondern sich voll zu konzentrieren. Ich nahm mir die lange Start-Ziel-Gerade vor, um hier zu trainieren. Ich setze mich auf der Geraden zentral und versuche meinen Kopf hinter der Kanzel verschwinden zu lassen – so wie es die Profis machen. Und jetzt sollte ich die Spannung in den Beinen aufbauen und an das Blatt Papier denken. Dieses ging schon mal in den ersten Runden schief. Die Kurven waren schneller da, als ich es wollte. Ich trainierte den ganzen Tag die Beinspannung aufzubauen und meinen Po vor dem Bremsmanöver auf die geänderte Sitzposition zu heben. Mir war klar, die Strecke bestand nicht nur aus einer Kurve sondern aus 15 Kurven. Weiter und immer weiter trainierte ich das Umsetzen und kam an meine Konzentrationsgrenzen.

2

*Ich sage dir,  
jetzt geht es an das Üben, Üben, Üben.*

*Führe an dieser Stelle die Trockenübungen auf deinem Motorrad weiter durch und ergänze sie mit der richtigen Position deiner Fußballen auf den Fußrasten. Wenn du die Fußrasten durch deinen Stiefel auf den Fußballen spürst, ist alles richtig. Die Position erleichtert es dir, die Kraft über die Beinmuskulatur aufzubringen und deinen Po etwas über den Sitz schweben zu lassen. Es werden Muskelgruppen angesprochen, welche du vorher noch nicht gekannt hast. Muskelkater vorprogrammiert.*

*Das Umsetzen habe ich immer in 4 Schritten durchgeführt, welche ich vor dem Bremspunkt mir laut in den Helm gesprochen habe: Hoch, Hinter, Rüber und Runter, natürlich mit dem Po, kurz HHRR. Fang die Übung auf einer langen Geraden an. Erst wenn du es hier geschafft hast, starte mit der nächsten Geraden.*



3



**Mein Oberkörper bewegt sich**

Max, warum ist es so wichtig, das Motorrad am Einlenkpunkt nicht in die Kurve zu drücken?

»Gute Frage. Hier gibt es auf allen möglichen Plattformen heftige Diskussionen. Du musst natürlich unterscheiden, ob du auf der Landstraße oder auf der Rennstrecke unterwegs bist. Meine eindeutige Antwort für die Rennstrecke ist es, nicht zu drücken.

Du willst in erster Linie sicher und schnell fahren? Da ist ein Fahrstil erforderlich, bei dem du das Motorrad nicht in Richtungsänderungen zwingst. Wenn du anfängst zu drücken, arbeitest du gegen das Motorrad und du wirst verkrampfen. Jetzt spürst du die Feinheiten der Rückmeldungen des Vorder- und Hinterrades und kannst demzufolge bei Problemen nicht korrigieren.

Wir könnten jetzt lange fachsimpeln. Glaube mir, die Leichtigkeit des Motorradfahrens kommt mit der richtigen Körperhaltung – auch auf der Straße.«

## »Der Bauchnabel muss in die Kurve zeigen!«

Ich hatte meine Hausaufgabe mit dem Umsetzen vor der Kurve erfüllt und diese Aktion nicht nur auf der Start-Ziel-Geraden sondern auch vor den weiteren Kurven angewendet. Die Stabilität des Motorrades fühlte sich anders an und es war ungewohnt für mich. Ich vertraue weiterhin meinem Trainer und begann mit dem nächsten Schritt: Den Einsatz meines Körpers zum Einlenken des Motorrades in die Kurve. Ich muss meinen Oberkörper vom Einlenkpunkt bis zum Scheitelpunkt in die kurvenzugewandte Seite bewegen. Das Hanging off ist angesagt. Ich sollte mir diese Bewegung auf dem Motorrad wie eine Waage vorstellen. Die beiden Fußrasten sind die beiden Schalen und der größere Gewichtsanteil befindet sich jetzt in der kurvenzugewandten Schale. Wenn ich mich nicht am Lenker verkrampfe und nur den Lenker führe, werde ich das Motorrad in Schräglage bringen können und die Kurvenfahrt einleiten. Die gezeigten Trockenübungen mit einer Bierbank als Motorradmodell waren für mich erleuchtend. Sollte es wirklich so simpel sein. Naja, es kommt noch auf andere Dinge an, aber dazu in den nächsten Skills mehr.

In den Turns nach den theoretischen Anweisungen fühlte ich mich ganz souverän auf dem Motorrad und das aufgenommene Video sollte den Beweis bringen. Ich werde zum großen Motorradprofi, dachte ich. Ich musste selbst über mich lachen. Das Videomaterial war aber mehr als ernüchternd. Sollte ich es wirklich sein? Die Beweise waren erdrückend und mein Kopf wurde rot. Wie? Der Hintern ist draußen der Kopf ist oben. Ich bildete ein Fragezeichen auf dem Motorrad mit meinem Oberkörper und meinem Kopf. Wird es wohl jetzt nichts mit meiner Karriere zum Motorradprofi, war meine Beurteilung.

Mein Trainer meinte zu mir, so fangen alle an. Es ist wichtig zu verstehen, dass wir das Motorrad in erster Linie durch unsere Körperbewegung und Körperhaltung bewegen. Ich drücke noch zu sehr das Motorrad und arbeite dabei gegen das Motorrad. Ich zwingte dadurch das Motorrad in die Kurve. Das wird nicht immer gut gehen.

Es ist in erster Linie eine Kopfsache. In der Box auf einem stehenden Motorrad hast du es schnell erlernt. Aber unter Speed die gleichen Bewegungen umzusetzen, braucht es viel Geduld.

Mir waren dabei zwei Dinge sehr hilfreich. Zuerst muss dein Bauchnabel auch wirklich in die Kurve zeigen. Kontrolliere dich selbst beim Fahren. Mache es dir bewusst, in welche Richtung dein Bauchnabel am Einlenkpunkt zeigt. Sicherlich kreuzt die Verlängerung deines Bauchnabels das Motorrad und zeigt nicht in die Kurvenrichtung. Wenn notwendig, korrigiere deine Sitzposition vor der Kurve. Setze deinen Hintern nicht zu weit neben den Sitz und drücke noch weiter dein Knie heraus. Probiere, bis dein Bauchnabel wirklich in die Kurve zeigt.

Nach dem Bauchnabel kommt der Kopf. Deine Kopfposition muss während des Einlenkpunkts neben der Kanzel sein.



**Mein Kopf  
muss Vollgas geben**

Max, warum muss ich das Motorrad am Scheitelpunkt so schnell aufrichten?

»Es ist eigentlich ganz leicht erklärt. Ziel ist es, schnelle Rundenzeiten zu fahren. Die Zeitreserven liegen in erster Linie auf den Geraden. Ich muss versuchen den Anteil der geraden Passagen zu erhöhen, um mehr Zeit für Vollgaspassagen zu erreichen. Dieses erreiche ich, wenn ich die Kurvenfahrt am Scheitelpunkt beende und mich auf einer Geraden befinde und somit früh das Motorrad aufrichten kann.

Viele Schüler sind nach dem Scheitelpunkt noch in Kurvenfahrt und geben trotzdem Gas. Dann kommt das Kiesbett näher. Entweder nimmst du das Gas raus, um wieder auf die Gerade zu kommen oder du drückst das Motorrad in den Asphalt. Dabei wird das Motorrad noch schräger. Es entsteht eine sehr unsichere Situation. Genauso habe ich es auch bei dir im Analyseturn festgestellt.«

## »Am Scheitelpunkt ist die Kurve zu Ende!«

Für mich ist es sehr ungewohnt das Hanging off anzuwenden. Schließlich hatte ich die letzten Jahrzehnte mich anders auf dem Motorrad bewegt. Der Kopf macht einfach was anderes. Ich muss mich konzentrieren, um nicht in die alten Gewohnheiten zurückzufallen. Selbst der Horizont stellte sich in meinem Blickfeld ganz anders dar.

Manchmal habe ich gezweifelt. Soll ich nicht einfach so weiterfahren, wie ich immer gefahren bin. Stimmt es wirklich mit dem Zugewinn an Sicherheit, um Stürze und Verletzungen zu vermeiden? Und langsamer bin ich auch noch geworden. Mein Trainer meinte zu mir, das ist normal und außerdem hast du einen enormen Fortschritt gemacht. Naja, wenn er meint oder erzählt er mir es bloß, um mich zu beruhigen. Für mich war es wirklich nicht rund und meinem Ziel noch weit entfernt. Die Leichtigkeit beim Fahren selbst zu spüren, immer den Spielraum zu einer Reaktion zu haben und schnell vorwärts zu kommen, dieses bleibt mein Traum. Mein Entschluss steht fest, ich ziehe weiter durch und werde meinen Traum zur sicheren Realität werden lassen.

Für mich soll die Kurve am Scheitelpunkt zu Ende sein. Schließlich zahlen die letzten Trainings und das Erlernte jetzt auf mein Fahrstil ein, sagte der Trainer zu mir. Die Körperhaltung mit dem Hanging off und das exakte Abfahren des Scheitelpunktes sind die Voraussetzungen, um ab dem Scheitelpunkt diagonal über die Strecke zum Curbende der gegenüberliegenden Streckenseite zu fahren. Nicht der kürzeste Weg ist ideal, sondern der schnellste Weg ist die Idealinie. Dazu muss ich das Motorrad ab Scheitelpunkt aufrichten und Vollgas geben. Anschließend versuchte ich mein Glück und kam leider irgendwo aus der Kurve heraus, aber nicht dort, wo mein Trainer fährt. In der Box sind wir dann alle erlernten Punkte noch einmal Stück für Stück durchgegangen. Langsam verstand ich, dass alle erlernten Punkte auf die Motorradposition am Scheitelpunkt einzahlen. Das Motorrad muss sich am Scheitelpunkt aufstellen, damit ich eine gerade Linie befahren kann. Nur so kann ich optimal aus der Kurve heraus beschleunigen.

Mache es dir bewusst, wie deine Körperhaltung am Scheitelpunkt ist. Du spürst deine Fußrasten unter dem Fußballen und das kurvenäußere Knie am Tank. Mit den 3 Punkten hast du einen stabilen Halt im Hanging off. Du bildest eine Einheit mit dem Motorrad. Dein kurvenäußerer Arm liegt locker auf dem Tank. Dieses ist die Voraussetzung am Scheitelpunkt der Ideallinie die Maschine aufzurichten und Vollgas zu geben.

Mit dem Durchstrecken des kurvenäußeren Armes beende ich am Scheitelpunkt die Kurvenfahrt und drücke etwas die Maschine nach oben. Es ist das Signal um Gas zu geben. Du wirst feststellen, dass mit diesen beiden Aktionen die Maschine durch die physikalische Gesetzmäßigkeit sich automatisch selbst aufrichtet. Die unsichere Schräglage wird überwunden und du kannst Vollgas geben. Die Aktion kannst du verstärken, wenn du am Scheitelpunkt das Hanging off verstärkst. Kopf weiter herausstrecken! Damit stellt sich die Maschine noch schneller gerade.



**Meine Augen  
schauen nach vorn**

Max, warum ist eigentlich die Blickführung so wichtig beim Motorradfahren?

»Nicht nur beim Motorradfahren ist die Blickführung wichtig. Das entscheidende ist dabei das vorausschauende Fahren, ob es auf der Straße oder Rennstrecke ist.

Auf der Straße musst du weit nach vorn schauen, um auf eventuelle Hindernisse rechtzeitig reagieren zu können. Auf der Rennstrecke können auch Fahrer vor dir sein. Du musst auf sie achten und einen Plan haben, wie du sie überholen kannst.

Ein weiterer Punkt ist das schnelle Befahren deiner Ideallinie. Du nimmst automatisch Geschwindigkeit raus, wenn dein Blick zu nah auf die Strecke gerichtet ist und gerade ab Scheitelpunkt willst du Boden gut machen. Dein Blick muss sehr weit voraus sein.«

## »Deine Reserve ist viel zu schnell aufgebraucht!«

Wo man hinschaut, da fährt man auch hin. Ein simpler Ausspruch aber trifft den Nagel auf den Kopf. Schon einer meiner ersten Trainer auf der Rennstrecke hatte den Spruch über die Lippen gebracht. Ich musste mir von meinem heutigen Trainer ähnliche Worte anhören. Meine Blickführung ist voll daneben. Warum fragte ich und bekam prompt die Antwort. Schau dir genau dein Video an. Siehst du, wie unruhig das Motorrad in der Kurve ist. Das ist deine Blickführung. Ja, ich sah meinen Fahrstil und beurteilte für mich, dass ich laufend meine Richtung korrigierte. Ist mir so während der Fahrt nicht aufgefallen. Diese Bewegungen, das Korrigieren sollte durch meine Blickführung ausgelöst werden? Ja, dein Blick ist viel zu nah am Vorderrad und konzentriert sich auf einen Punkt. Du kommst dem Punkt durch das Fahren näher und deine Blickreserve wird aufgebraucht. Geht sie gegen Null, brauchst du einen neuen Blickpunkt und in diesem Moment korrigierst du unbewusst deine Fahrtrichtung. Und das Blickführungsspiel geht von vorne los. Echt krass, wie viele Fehler durch die Videoanalyse sichtbar werden.

Nach der Vereinbarung eines Handzeichens, welches mich in der Kurve an meine Blickführung erinnern sollte, ging es wieder zusammen auf die Strecke. Runde für Runde gab mir mein Trainer in der Kurve das Signal zu einem weiten Blick nach vorn. Ich habe nach dem Signal regelrecht meinen Kopf nach oben gerissen. Ich bemerkte, dass meine Augen nur ein kleines Blickfeld hatten. Nach einigen Turns haben wir uns den Fortschritt im Video angeschaut. Ich konnte selbst Verbesserungen des flüssigen Fahrens feststellen. Perfekt war es noch nicht. Mein Trainer meinte zu mir, es ist bei dir noch viel zu digital. Du arbeitest eine Szene durch und danach kommt die nächste Szene bzw. Streckenabschnitt. Dein Blick muss von Punkt zu Punkt von Streckenabschnitt zu Streckenabschnitt gleiten. Wenn du zu einem Streckenpunkt unterwegs bist, muss dein Blick schon den nächsten Punkt suchen und anvisieren. Es geht nur noch ein Kontrollblick zu dem aktuell angesteuerten Punkt. Bei Bedarf kannst du die Linie durch die Korrektur der Körperhaltung noch ändern, sagte mein Trainer.



Die Blickführung ist neben der Körperhaltung ein entscheidender Punkt sicher und schnell unterwegs zu sein. Setze dir für die Blickführung Schlüsselpunkte auf deiner Ideallinie. Präge dir diese Punkte ein und notiere sie auf deinem Streckenplan, damit du diese immer wieder abrufen kannst.

Ich habe mir damals weit entfernte Punkte gesetzt. Masten, Streckenhäuschen oder auch weit entfernte Schornsteine gehörten dazu. Dieser Trick hat mir geholfen, die Blickführung umzustellen.

Wenn ich an diesem Punkt bin, schaue ich zum Streckenhäuschen. Wenn ich in Richtung Streckenhäuschen unterwegs bin, richte ich meinen Blick schon zum nächsten Blickpunkt - 200 Meter Schild der nächsten Kurve usw.

Mache dir deine Blickführung bewusst. Wie viele Meter ist dein Blickpunkt entfernt? Ist dein Kopf nach unten geneigt oder streckst du deinen Kopf in Richtung Horizont? Kontrolliere dich selbst.



## Mein Rollen wird weniger

Max, hattest du damals in deinen Rennen der Superbike Weltmeisterschaft Rollphasen?

»Ja, natürlich. In den Daten haben wir die Rollphasen gesehen und ausgewertet. Es waren wirklich nur sehr kurze Phasen zwischen Bremsen und Gas geben. Aber sie waren da. Wir konnten die Unterschiede zwischen den Kurven in den Daten sehen. Im Training habe ich daran gearbeitet.

Heute kann man es bei der Superbike WM Übertragung im Fernsehen sehr gut verfolgen, wenn das Dashboard eingeblendet wird. Wie gesagt, es sind hier nur Bruchteile von Sekunden.«

## »Deine Rollphasen sind viel zu lang!

Jetzt hatte ich schon viele Trainingseinheiten absolviert und kam mit der Körperhaltung und den Bewegungen vor, in und nach der Kurve einigermaßen zurecht. Auf den Videos ist ein Fortschritt zu erkennen und die ganze Mühe war nicht umsonst. Ich sollte weiter üben und besonders auf Rechtskurven achten. Jeder hat eine Schokoladenseite, sagte der Trainer, und bei mir wäre es nicht die rechte Seite. Ich sah den Unterschied. Der Kopf war noch viel zu nahe an der Kanzel und somit kann ich nicht den gewünschten Speed aus der Kurve aufbauen. Mein Trainer zeigte mir den Unterschied auf dem Video. In der Linkskurve fahre ich viel direkter auf die gegenüberliegenden Curbs zu. Bei der Rechtskurve fahre ich noch einen weiten Bogen aus der Kurve heraus und kann dadurch nicht voll beschleunigen.

Wir analysierten nachfolgend eine gesamte Runde und zeichneten meine Beschleunigungs- und Bremsphasen auf. Erschreckend waren die freien Stellen. Sollten es alles Rollphasen sein? Mein Trainer sagte ohne zu zögern: Ja. Aber du kannst es selbst für dich kontrollieren. Nutze den nächsten Turn und merke dir, wo du überall Rollphasen hast. Wir sprechen nach dem Turn weiter. Gesagt, getan. Ich fuhr auf die Strecke und machte mir bewusst welche Phasen ich durchlaufe, umso diese unterscheiden zu können. Mein Kopf wird unterm Helm rot! Überall sind Rollphasen. Natürlich gebe ich auf der Geraden Gas. Aber die Kurvenpassagen sind gespickt von Rollphasen.

Nach dem Turn hat mich mein Trainer gleich angesprochen und fragte: Wie war es? Ernüchternd, sagte ich, unsere Zeichnung von vorhin ist fast korrekt. Ich dachte für mich: Bin ich immer noch nicht am Ziel und sollte ich wirklich alles vorher falsch gemacht haben. Nein, ich nahm mir vor: Rollphasen zu reduzieren! Wir fingen an, die längste Rollphase Stück für Stück zu verkleinern. Natürlich war es die Rollphase in die Kurve. Wie bei allen Schülern, sagte mein Trainer. In kleinen Schritten verschoben wir den Bremspunkt in Richtung Kurve, damit die Rollphase zum Scheitelpunkt sich verkleinerte.

6 *Bevor du an den Rollphasen arbeitest, solltest du dir deine Rollphasen bewusst machen. Mit großer Wahrscheinlichkeit sind es der Streckenabschnitt zwischen Bremsen und Scheitelpunkt. Zeichne es in den Streckenplan ein, an welcher Stelle du anfängst zu rollen und wo du wieder Gas gibst. Notiere dir auch die Phasen, wo du Stützgas gibst. Diese Abschnitte sind keine Beschleunigungsphasen sondern versteckte Rollphasen.*

*Ein perfekter Fahrstil wie die Profis ist, wenn du bis zum Scheitelpunkt bremst und ab Scheitelpunkt Gas gibst. Wir sind keine Profis und gönnen uns aus Sicherheitsgründen an dieser Stelle eine Rollphase. Trainiere es und setze in kleinen Schritten deinen Bremspunkt nach hinten. Ab Scheitelpunkt zählt dann wieder die Körperhaltung zur idealen Beschleunigungsphase.*

*Hast du noch eine Beschleunigungsphase zwischen Bremsen und Scheitelpunkt, weil du hier zu langsam für die Kurve wirst? Dann eliminiere zuerst das Zwischengas.*



**Mein Umsetzen  
ist zu langsam**

Max, je schneller ich werde, umso schwieriger wird es für mich, alle erlernten Schritte exakt umzusetzen. Vor allem in den Passagen wo nacheinander Kurven kommen. Hast du einen Tipp für mich, wie ich diesen Streckenabschnitt meistern kann?

»Schnelle Streckenabschnitte mit wechselnden Richtungen verlangt von dem Fahrer alles ab, weil viele wichtige Faktoren zum Beherrschen eines Motorrads zusammenkommen. Die müssen wir unbedingt noch besprechen, aber ich will erst einmal mich auf das schnelle Umlegen der Maschine konzentrieren. Wir haben das Umsetzen vor der Kurve gelernt, wir haben das richtige Hanging off besprochen und die Thematik der Geraden aus der Kurve ist dir jetzt auch bewusst. Auch hier haben wir zwischen den Kurven eine Gerade und du musst durch dein schnelles Umsetzen das Motorrad von der einen zur anderen Seite mitnehmen. Hier liegt wirklich die Betonung auf schnell und athletisch! Jede behäbige Bewegung ist hier fehl am Platz. Du weißt, was ich meine.«

## »Du bist ein nasser Sack!«

*Es macht einfach Spaß Schritt für Schritt das Motorradfahren zu erlernen. Ich sitze zwar nicht auf der Schulbank, doch ist für mich der theoretische Unterricht wichtig, um alles zu verstehen. Es ist eine wichtige Grundlage, das Erlernte auf dem Motorrad umzusetzen. Mittlerweile hörte ich meinem Trainer zu, wenn er die Auswertung bei den anderen Schülern durchführt. Ich konnte dadurch noch einige Tipps mit auf die Rennstrecke nehmen.*

*Die nächste harte Nuss wartete auf mich: Das Umsetzen in den Passagen mit den schnellen Richtungswechseln. In einer Schikane kannst du nicht überlegen, was du machst. Der nasse Sack muss sich bewegen, so der Kommentar meines Trainers. Ich kann mich noch ganz gut an die Corkscrew in Aragon erinnern. Ich bin immer irgendwo aus dem Geschlängel herausgekommen und konnte damit die Ideallinie für die darauffolgende schnelle Linkskurve vergessen. Die Punkte müssen hier exakt stimmen, um auf diesem entscheidenden Teil der Strecke schnell vorwärts zu kommen. Ich musste es hinbekommen, den Punkt aus der Corkscrew zu treffen. Runde für Runde, Turn für Turn vergingen und mein Zweifeln kam wieder zurück. Es kam mir vor, als wäre ich wieder an dem Punkt angekommen, wo meine Grenzen sind. Mein Trainer meinte, nein und erinnerte mich an den nassen Sack. Du bist an dieser Stelle mit deinen Abläufen auf dem Motorrad viel zu phlegmatisch. Wo sind deine spritzigen Bewegungen geblieben?*

*Ich ging in mich und versuchte die Situation in der Corkscrew zu analysieren. Ich konnte es nachvollziehen, dass ich hier nicht die Schnelligkeit mit meinem Körper umsetzen kann. Ich brauche wahrscheinlich noch viele Turns zum Üben. Mein Kopf sagte nein. Es war mir wieder bewusst geworden, dass das Erlernen der Abläufe die eine Seite der Medaille ist. Der Mindset zu der Geschwindigkeit sowie dem Selbstvertrauen in mich, die andere Seite der Medaille ist. Ich bin meinem Trainer dankbar, dass er mir den sicheren Weg zu den schnellen Abläufen zeigte und mich entsprechend trainierte. Die Kopfseite der Medaille ist entscheidend.*

Auf die Schnelligkeit und Athletik kommt es an.

Du hast aus der ersten Kurve die richtige Körperhaltung mit dem Hanging off und die Maschine kommt hoch und fährt die kleine Gerade ab. Du spürst deine beiden Fußrasten unter den Fußballen. Aus den beiden Beinen heraus, drückst du deinen Oberkörper in Richtung Himmel. Durch diesen Schwung kannst du deinen Oberkörper auf die andere Motorradseite bewegen. Dein Knie wird sich dabei vom Tank lösen und das andere Knie mit Schwung an die andere Tankseite knallen. Dieses ist das Signal zum Einlenkpunkt in die nächste Kurve. Ein gerades Zwischensetzen ist falsch. Gehe von dem einen Hanging off der einen Seite sofort in das andere Hanging off der anderen Seite.



**Mein Überholen  
ist zu riskant**

Max, das Überholen auf der Rennstrecke ist schon nochmal eine große Hausnummer für mich. Welchen Fehler machen dabei die meisten Hobbyrennfahrer?

»Beim Überholen sollte kein Hobbyfahrer den starken Mann heraushängen lassen. Für uns ist es ein Hobby und sollte auch beim Überholen immer im Vordergrund stehen.

Wenn wir einfach so hineinstecken und noch die Kurve bekommen wollen, kann es auch schief gehen. Es wird schwierig aus diese Situation ohne Sturz herauszukommen. Hoffentlich wird kein weiterer Fahrer beeinträchtigt.

Ich empfehle dir, dass du dich bei dem zu überholenden Fahrer ankündigst. Fahre in gleicher Höhe seitlich an den Fahrer heran und zeige dich. Damit weiss der vor dir fahrende Fahrer, dass du überholen willst. Beim Überholen dann in dem Blickfeld des Überholenden bleiben, dass er dich auch immer sieht und die Lage einschätzen kann. Wenn du nahe heranfährst, wird er dich auch rechtzeitig sehen. Wenn du im weiten Abstand vorbeifährst, wird er dich sehr spät wahrnehmen und auch nicht mehr seine Fahrweise anpassen können.«

## »Du musst Entscheidungen treffen!«

Irgendwie kommt der volle Respekt bei mir zum Vorschein. Ich muss überholen. Ja, ich muss überholen, um vorwärts zu kommen. Ich werde von dem vorher fahrenden Fahrer voll ausgebremsst. Ich muss überholen. Er beschleunigt wie ich. Er hat die gleiche Leistung und es ist für mich unmöglich ihn auf der Geraden zu überholen. Die Lage schien mir hoffnungslos. Ich bleibe hinter ihm gefangen. Er zwingt mir seine Geschwindigkeit auf. Ist jetzt die Grenze meines Könnens gekommen? Bin ich immer noch nicht der Racer vorm Herrn! Ich will rechts vorbei. Ich will links vorbei. Es fehlt mir einfach der Mut vor der Kurve vorbeizuziehen. Mir kreisen die Gedanken im Kopf, wenn ich hier überhole, ob ich überhaupt die Kurve schaffe. Hier ist der Sturz vorprogrammiert und im schlimmsten Fall stürzen wir Beide. Ich fahre den Turn hinter ihm zu Ende. Ich wusste aber genau, wenn ich vorbeigekommen wäre, wäre ich schnellere Rundenzeiten gefahren.

In der Box angekommen, erzählte ich die Situation meinem Trainer. Er überlegte und sagte zu mir: Mut beschreib deine Situation ganz gut. Du musst dich hier trauen und dazu fähig sein, deine Komfortzone zu verlassen. Ich kann dir die richtige Technik zum Überholen beibringen und mit einem Augenzwinkern sagte er weiter: Das Trauen musst du mit deinem Kopf ausmachen.

Hier kommt wieder mein Mindset ins Spiel, aber dazu später mehr. Jetzt versuche ich die richtige Technik zum Überholen anzuwenden. Immer seitlich nah, so wie ich es gelernt habe, an den zu überholenden Fahrer vor der Kurve heranfahren, damit ich in seinem Blickfeld bin. Er hat ebenfalls seinen Blick zum Scheitel ausgerichtet und wenn ich zu weit entfernt bin, wird er mich nicht sehen. Danach bleibe ich auf meiner Linie und fahre mit meiner Geschwindigkeit innen vorbei. Ich bin herangefahren und er wurde schließlich in diesem Streckenabschnitt langsamer. Ich bin vorbei und habe wieder freie Fahrt.

Verwechsele beim Überholen Übermut nicht mit Mut. Die ersten Überholmanöver solltest du in deiner „Lieblingskurve“ üben.

Nicht von außen überholen sondern den inneren Weg vorbei am Überholenden wählen. Fahre nah an den Fahrer seitlich ran, damit er dich in seinem Blickfeld sieht. Er kann sich jetzt auch auf den Überholvorgang einstellen. Mache keine Richtungswechsel und bleibe auf deiner Linie zum Scheitelpunkt. Vergesse nicht die vorher erlernten Fähigkeiten der Kurvenfahrt anzuwenden. Mit der engen Linie wirst du nicht seinen Fahrweg kreuzen.



Mein ICH  
muss stimmen

Max, ich kann mir vorstellen, dass die mentale Stärke beim Motorradfahren eine große Bedeutung hat. Wie hast du dich damals vor deinen Rennen vom Kopf her vorbereitet? Hast du einen Tipp für uns Hobbyfahrer?

»In meiner aktiven Zeit als Rennfahrer war mir meine mentale Stärke sehr, sehr wichtig. Ich glaube, dass ich die Rennen zu 80 Prozent im Kopf entschieden habe. In dieser Zeit habe ich sehr viel an mir gearbeitet, um mental stark zu sein. Ich war mental stark, wenn ich richtig fit gewesen bin. Ich habe sehr viel Ausdauertraining gemacht und bin ins Fitnessstudio gegangen. Mental war ich schwach, wenn ich im Training körperlich nicht mehr konnte. Ich habe auch viele andere Möglichkeiten zur mentalen Stärkung angeeignet. Ich habe viel Tischtennis oder Badminton gespielt und mit einem Balanceei auf dem Kopf jongliert. Umso mehr ich Konzentrations- und Reaktionstrainings durchgeführt habe, umso mental stärker war ich.

Natürlich ist das Training ein Riesenaufwand und viele haben gar nicht die Möglichkeit in so einer Art zu trainieren. Aber einen kleinen Tipp habe ich für dich, gehe immer positiv an die Sache heran. Was machst du gern auf dem Motorrad? Was magst du? Und an dieses Positive solltest du jeden Morgen denken, bevor du auf die Rennstrecke gehst. Das macht dich mental stark. Vielleicht magst du das späte Bremsen, die Beschleunigung aus der Kurve und du spürst dabei das Adrenalin, dann fokussiere und freue dich darauf. Es ist immer besser positiv rauszufahren, als mit negativen Gedanken, wie z. B. hoffentlich räumt mich keiner ab, auf die Stecke zu fahren.«

## »Du musst das Fahren ganzheitlich betrachten!«

Ich stellte schnell fest, dass mir die Übungen während dem Training leicht fielen. Der Rhythmus war schnell gefunden. Bei anderen Übungen hatte ich mich so was von abgemüht und habe nie meine Ziele am Trainingsende erreicht. Es ging mir einfach nicht in meine Birne rein. Warum nur? Gerade wenn der Speed mit dazu kam und die Bewegungsabläufe und Entscheidungen im Kopf eine viel kürzere Verweildauer hatten, sind die Fehler passiert. Mit den Worten: Ich bin heute nicht gut drauf, hatte ich mich zufrieden gegeben und die Ziele auf den nächsten Tag verschoben. Am nächsten Tag ging es nicht besser. Ich war ratlos! War es wirklich der Kopf? Oder ist es die fehlende Trainingszeit und das Sammeln der Erfahrungen?

Ja, genau, sagte mein Trainer, als ich ihm diese Fragen mit dem „Kopf“ stellte. Hier kommen viele Faktoren zusammen. Natürlich ist die Technik des Fahrens eines Motorrades von wichtiger Bedeutung, auch die körperliche Verfassung spielt eine wesentliche Rolle für eine gelungene Motorradausfahrt. Wenn du Rückenschmerzen hast, wird die Tour sicherlich keine Freude für dich sein. Aber der Kopf ist für dein Vorwärtskommen ein entscheidender Faktor. Schau dir die Profis im Sport an. Die starten nicht einfach so aus dem Kalten. Die mentale Vorbereitung während der Meisterschaft ist ein wichtiger Baustein für den Erfolg. Was unterscheidet uns von den Profifahrern? Ja, für dich ist es Hobby und für die Profifahrer ist es ihr Beruf. Der Profi muss siegen und du sollst Spaß haben.

Der Trainer fachsimpelte weiter zu der mentalen Einstellung und sagte: Wenn wir auf der Start-Ziel-Gerade auf die erste Kurve zufahren, unterscheidet uns sehr wenig von den Profifahrern. Unsere Bewegungsabläufe sind zwar langsamer und auch die Geschwindigkeit wird geringer sein. Deine mentale Verfassung ist hier entscheidend und dieses ist bei dir der große Unterschied zum Profi. Willst du die Trainingsziele ohne mentale Vorbereitung schaffen, wird es nicht gelingen. Arbeite wie die Profis an deiner mentalen Stärke, um deine Ziele auch sicher zu erreichen.



Auch wenn wir das Motorradfahren als Hobby betrachten, ist es dennoch ein Sport - ein extremer Sport noch dazu. Bei diesem Sport kommt es auf dich an! Neben den körperlichen Voraussetzungen ist deine mentale Einstellung von enormer Wichtigkeit. Mache dir es klar, warum du dieses Hobby machst. Was war dein Auslöser? Auch wenn bei diesem Hobby die Freude und Begeisterung im Vordergrund steht, frage dich: Was ist mein Ziel? Visualisiere dein Ziel in deinen Gedanken. Hast du Vorbilder? Wenn nicht, suche dir inspirierende Vorbilder, welchen du nacheifern kannst. Und nehme Rückschläge nicht als scheitern wahr, sondern sehe diese als Chancen und lerne daraus. Es sind deine Entwicklungsschritte. Nach Stürzen oder Verletzungen spielt der Kopf eine entscheidende Rolle. Die Hürde zu überwinden, erscheint für dich unüberwindbar. Es ist keine Schwäche, wenn du dir professionelle Hilfe nimmst. Denke immer positiv!



# Selbsttest

## Dein Selbsttest zum sicheren Fahren

# Selbsttest



Wir haben für dich einen Selbsttest vorbereitet. Mit diesem kannst du schnell und einfach herausfinden, wie sicher du Motorrad fährst.

Schnapp dir einfach einen Stift und gehe die einzelnen Aussagen durch. Du musst nur ankreuzen, wie sehr du den einzelnen Aussagen zustimmst oder eben nicht zustimmst. Am Ende kannst du die Punkte zusammenzählen und dir das Ergebnis anschauen.

Dieser Test dient als Selbsteinschätzung und als Selbstreflexion für dich, damit du herausfinden kannst, ob du bei deiner Leidenschaft des Motorradfahrens immer sicher unterwegs bist.

1	<i>Ich fahre in meiner Freizeit leidenschaftlich Motorrad und genieße dabei die Freiheit und die Geschwindigkeit.</i>	1 2 3 4 5
2	<i>Ich begeistere mich für die Meisterschaften und sehe mir regelmäßig die Übertragungen der Moto GP oder Supersport Weltmeisterschaften an.</i>	1 2 3 4 5
3	<i>Ich fahre Motorrad, wie meine Idole aus den Motorradmeisterschaften und habe dabei ein hohes Sicherheitsgefühl.</i>	1 2 3 4 5
4	<i>Ich hatte noch keine Situation beim Motorradfahren, wo ich sprichwörtlich die Luft angehalten habe und war froh keinen Sturz gehabt zu haben.</i>	1 2 3 4 5
	<i>Ich fahre entspannt Motorrad und habe nach einer Tour keine Schmerzen in den Armen und/oder Händen.</i>	1 2 3 4 5
6	<i>Ich kann ohne Probleme durch eine Kurve fahren und habe jederzeit den vollen Blick auf entgegenkommende Fahrzeuge und kann ausweichen.</i>	1 2 3 4 5
7	<i>Ich bremsen immer mit der Vorderradbremse und kann sie bei Hindernissen sicher anwenden und komme ohne Probleme zum Stehen.</i>	1 2 3 4 5
8	<i>Ich fahre locker Motorrad und übe in der Kurve keinen Druck auf den Lenker aus und führe immer den Lenker locker.</i>	1 2 3 4 5
9	<i>Wenn ich ehrlich zu mir bin, gab es noch keine Situation, wo ich kurz vor einem Sturz war. Ich fahre jederzeit souverän mit dem Motorrad.</i>	1 2 3 4 5

# Selbsttest

## Auswertung

40 - 45  
Punkte

*Mein Hobby ist das Motorradfahren. Ich bin der Profi und beherrsche jede Situation auf dem Motorrad. Ich habe das Motorradfahren gelernt und investiere weiterhin in mein fahrerisches Können. Sicherheitstrainings oder andere Möglichkeiten zum Sammeln von Erfahrungen nutze ich regelmäßig und würde gern noch mehr fahrerische Kenntnisse sammeln.*

30 - 39  
Punkte

*Ich fahre sehr gern Motorrad und treffe mich mit anderen Motorradfahrern, um mein Hobby zu leben. Ich fahre vorausschauend und kann jede Situation auf dem Motorrad gut einschätzen. Ich habe schon einmal an einem Fahrsicherheitstraining teilgenommen und wenn die Möglichkeit besteht auch an weiteren Sicherheitstrainings teilnehmen.*

20 - 29  
Punkte

*Es macht mir viel Spaß mit dem Motorrad zu fahren und nutze jede Gelegenheit mit meinem Motorrad unterwegs zu sein. Ich treffe mich mit Freunden und habe auch schon mal eine größere Tour gemacht. Ich schätze mich selber ein, dass ich ein sicherer Fahrer bin. Ich habe noch nie an einem Fahrsicherheitstraining teilgenommen, um mich selber besser einschätzen zu können.*

10 - 19  
Punkte

*Ich habe noch nicht so viel Fahrpraxis sammeln können, da ich gelegentlich nur Motorrad fahre. Diese Zeit genieße ich sehr und träume von meinen Idolen und deren fahrerisches Können. Ich hätte Lust, dieses für mich umsetzen zu können. Ich hatte dazu noch die die Gelegenheit. Es fehlt mir der Freund oder Sparringspartner, welcher mit mir ein Fahrsicherheitstraining bucht.*

0 - 9  
Punkte

*Ich habe keinen Führerschein oder besitze ihn erst seit kurzem bzw. bin schon lange nicht mehr Motorrad gefahren. Wenn ich die Piloten bei Motorradmeisterschaften anschau und den Flair erleben, reizt es mich sehr, richtig Motorradfahren zu können. Ich hatte nie die Gelegenheit diese Erfahrungen zu sammeln. Ich möchte das richtige Motorradfahren erlernen.*



# Steige auf und komme mit ...



# SAFE

*Du trainierst mit uns für Deine Fahrsicherheit und wirst die Leidenschaft Motorradfahren neu erleben.*

*Das abgestimmte Trainingsprogramm mit dem Wechsel zwischen Praxis und Theorie schult Dich im sicheren Bremsen, situativen Ausweichen, perfekter Kurvenfahrt und absoluter Schräglage.*

*Trage Dich ein und Du bekommst weitere Informationen und die Termine - auch in Deiner Nähe*



*Du erlebst mit dem Motorrad den perfekten Kurvenschwung, atemberaubende Aussichten und Tipps zu Deiner Leidenschaft Motorrad.*

*Fahre mit uns zwei erlebnisreiche Tage auf schönen Straßen und lerne die Skills für Deine sichere Fahrt. Am Abend werden wir gemeinsam Fachsimpeln über unser schönstes Hobby der Welt.*



# STREET

»Es ist die Leidenschaft zum Motorradfahren, welche mich immer wieder fesselt und bewegt das sichere Motorradfahren zu lernen und zu perfektionieren. Ich stehe bei weitem nicht am Ende meiner Entwicklung. Ich stelle immer wieder fest, dass nach der Perfektion eines bestimmten Skills der nächste Schritt kommt. Es ist mein innerer Antrieb mich ständig weiter zu entwickeln.

Ich spüre, dass ich heute leichter Motorrad fahre und mein Sicherheitspotential wächst – die Fähigkeit in (fast) allen Situationen das Motorrad sicher zu bewegen und selber Sturz und Verletzungen zu vermeiden. Meine Vision ist es, das sichere Fahren in allen Situationen zu beherrschen und die Leidenschaft zum Motorradfahren zu verstärken. Dafür setzte ich mir heute noch Ziele als Coach und lerne und übe jeden Tag weiter.

Einen großen Dank gilt Max. Er hat sich viel Zeit für mich genommen und mir das Motorradfahren noch einmal richtig beigebracht.

Fahrt sicher und vermeidet den Sturz und Unfall – erlebt hautnah unsere Leidenschaft Motorradfahren.«

*Euer Erik*





Mein Name ist Erik Klose. Als gelernter Maschinen- und Anlagenmonteur und einem Maschinenbaustudium bin ich seither begeistert von Technik und von schnellen exakten Bewegungen.

Selber fahre ich seit Jahrzehnten mit Leidenschaft Motorrad und bin fasziniert der Beherrschung der enormen Leistung von Motorrädern. Selber habe ich das professionelle und sichere Motorradfahren von Max gelernt.

Heute gebe ich mein Wissen und meine Erfahrungen als Motorrad Coach weiter. Das Coaching von Menschen mit der Übermittlung von theoretischen und praktischen Grundlagen zum sicheren Motorradfahren liegt mir am Herzen. Wir wollen Spaß haben und unsere Leidenschaft genießen.

**Erik Klose**



Mein Name ist Max Neukirchner. Meine Leidenschaft ist Motorradsport. Das Vermitteln des sicheren und schnellen Motorradfahrens für Hobbyfahrer ist meine Motivation.

In meiner aktiven Zeit habe ich in den Rennen der MotoGP und der Superbike WM um Punkte gekämpft. Bislang bin ich der einzige deutsche Motorradrennfahrer, der in der Superbike WM gesiegt hat und auch meine Abstecher in die Endurance WM waren mit Erfolg gekrönt. Gemeinsam im Team konnte ich die legendären 24-Stunden von Le Mans bis heute als einziger deutscher Fahrer gewinnen.

Als ehemaliger Profifahrer kenne ich sehr genau die Paddocks der Rennstrecken und das Profibusiness in den Rennklassen. Mein großes Netzwerk zur Industrie und den Teams sind ein wichtiger Faktor der Fahrsicherheitsschule und unsere Kunden profitieren von diesen Erfahrungen.

**Max Neukirchner**



# Unsere Helden ...



Stefan

*Ich fand die Instruktion super. Mir hat sehr gut gefallen, dass die Sicherheit im Vordergrund steht. Ich wurde sehr gut auf mein Leistungsniveau ausgerichtet und konnte sehr viel lernen. Gute Tipps. Tolle Veranstaltung. Na klar gibt es eine Sache, die zu verbessern ist. Und das sind meine Rundenzeiten. Das liegt also an mir.*

Rainer

*Nach Jahrzehnten im Strassenverkehr finde ich echten Genuss auf der Rennstrecke! Genuss ohne Risiko bedeutet, dass mir die Profis von TOP Superbike zeigen, wie es geht! Das dort Erlernte gibt übrigens auch einen enormen Sicherheitsvorteil auf der Strasse. Daneben sind die Jungs auch echt sympathisch. Unbedingt empfehlenswert!*



Heinz

*Ich fahre seit Jahren mit TopSBK und ich kann die Runden richtig genießen, ohne dass ich meine Gesundheit riskiere und gleichzeitig lerne ich kontinuierlich dazu und werde immer sicherer. Mir ist wichtig Spaß zu haben und dies mit absoluter Sicherheit, ohne dabei an den letzten Zehntel Sekunden zu feilen und dieses bietet mir das Team rund um Max und Erik seit Jahren ... absolut empfehlenswert!*



Conny

*Was lange wert, wird gut. Mein später Aufstieg auf das Motorrad bedeutete Unsicherheiten und Kurvenängste. Auf Grund des intensiven Trainings und dem Zuspruch des Teams von TopSBK erlangte ich Selbstvertrauen und fahrerisches Können, welches mir selbst bei alteingesessenen Racern große Hochachtung entgegenbringt. Ich danke Euch von Herzen.*



»Glück findet sich in der Freiheit.  
Freiheit findet sich dort, wo ich echt bin.«

Monika Minder







[topsbk.net](http://topsbk.net)