

Die mit dem Bike tanzt

Eine neue Form des Fahrtrainings bieten Ernst Bühler und Roli von Moos an. Sie lehren nicht ein festgelegtes Programm runter, sondern gehen explizit auf die Wünsche und Problemstellungen ihrer Kunden ein. Mit Erfolg.

Text: Brigitte Burri / Bilder: Martin Burri



Roli referiert vom Töff aus über den «Hurlibueb» (nidwaldnerisch für Kreisel) und folglich die Kreiselkräfte.

training-reisen GmbH

Die Firma mit Sitz in Buttisholz LU wird von den beiden Inhabern Ernst Bühler und Roli von Moos betrieben. Ernst, der auch für Leserfragen in MSS zuständig ist, und Roli sind beide Motorradfahrerlehrer, Autofahrlehrer, WAB-Moderatoren und Instrukoren für VSR-anerkannte Motorrad- und Autofahrsicherheitskurse.

Angeboten werden:

- Fahrsicherheitskurse auf dem Flugplatz Buochs
- Kurventrainings in der Zentralschweiz und am Umbrail und Stilsfer Joch (mehrtätig)
- Motorradreisen im Bündnerland und in Indien
- Enduro-Touren im Piemont
- Individuelle Fahrtrainings für Clubs, Vereine, Firmenevents, Motorradpräsentationen, Polizeifahrsicherheitskurse etc.

Info: www.training-reisen.ch



Sommer 2014, irgendwo in den schwedischen Wäldern. Seit gefühlten Ewigkeiten rattern wir mit unseren dicken Brummis über Schotter, und das verzweifelt anvisierte Hotel will und will nicht auftauchen. Unter meinem Helm dämmert mir schon lange, dass da was nicht stimmen kann, doch unverdrossen zieht sich die Staubfahne meines Gatten und Roadcaptains vor mir her, und dann ist er hinter einer Kurve im dichten Gehölz verschwunden. Ich tuckere gemächlich weiter. Aber was ist das? Das Motorengbrumm wird wieder lauter, und wild mit dem Arm über dem Kopf fuchtelnd prescht er wieder auf mich zu – und an mir vorbei. Wenden! Ein Manöver, das mir auf meinem vollbepackten, trocken schon 320 kg schweren Eisenross die Schweissperlen auf die Stirn treibt. Ich stoppe und warte wie versteinert. Eine Zigarette später kommt mein Gatte zurück, stellt seine Triumph Trophy behände an den Wegrand, «verjagt» mich von meinem Zweirad und wendet die 1700er Thunderbird, als ob es ein Playmobiltöffli wäre. «So geht das nicht weiter, du musst das können!», schnauzt er mich an. Meiner grenzenlosen Scham ist geschuldet, dass in mir der Trotz geweckt wird und ich dieses Problem subito eliminieren will.

Kein peinliches Outing

Ein Dreivierteljahr später, Flughafen Buochs NW, Mitte April, strahlendes Wetter. Ich finde mich am Fahrsicherheitskurs von training-reisen GmbH wieder. Grosses Hallo mit Instruktor Ernst Bühler, der im vorigen Herbst als Teilnehmer am Cervelat-GP (MSS 24/2014) in mein Leben trat und sich als Retter aus zweirädrigen Nöten entpuppen sollte. In einer ruhigen Minute, abseits von der Cervelat-Meute und mit gedeckter Stimme, vertraute ich mich ihm damals an und fand es überaus peinlich, nicht im Stande zu sein, den eigenen Töff auf kleinstem Raum zu wenden. Ernst fand aber nur lobende Worte für mein Outing und bemerkte mit einem Augenzwinkern: «Komm zu uns ins Training, und du wirst deinen schweren Brummer mit einem Lächeln wenden.»



Amodio zeigt, wie man die Profiltiefe richtig misst.

Zunächst sitzen wir Teilnehmer (vom L bis zum jahrzehntelang erprobten Lederhintern) im Theorieraum des Buochser Flughafens und machen Bekanntschaft mit den Instrukoren, die da wären: Ernst Bühler und Roli von Moos sowie Amodio De Respini aus dem Tessin. Unterstützt werden sie von Rolis Sohn Elias, der den Rescue-Wagen fährt, der mit allem ausgerüstet ist, was es für allfällige Notfälle braucht, bis hin zum Defibrillator.

Wo an anderen Trainings eine ziemliche Zeit lang über die Fahrphysik in der Theorie referiert wird, sind wir nach zehn Minuten bereits wieder bei unseren Töff und fahren auf die 900 m lange und 40 m breite Piste hinaus. Zuvor wurden wir explizit nach unseren Wünschen gefragt, und drei grosse Themen schälten sich heraus: Bremsen, enge Kurven/Wenden und Schräglagenfahren. In drei Gruppen à zehn Teilnehmern plus einem Instruktor geht es nun daran, am Fahrkönnen zu feilen.

Agil durch den Handling-Parcours

Nach ein paar Aufwärmübungen (Pylonen, Ahti, Spurgasse) geht es in den Handling-Parcours, genannt das «Stilsfer Joch», ein durch Schnüre abgegrenzter, sehr eng bemessener Haarnadelkurven-

Yeah, von Haarnadelkurve zu -kurve macht der Handling-Parcours mehr Spass!



Ernst beantwortet Teilnehmerfragen nach den Bremsmanövern.

kurs. Natürlich bin ich in der Gruppe Kurven/Wenden, betreut von Roli, der uns erst mal selber knorzen lässt. Dann ruft er uns alle zu sich und erklärt, was zu tun ist, damit sich das erwünschte Lächeln im Kurvenwirrwarr auch einstellt. Dann packt er seine BMW GS und zirkelt uns vor, wie man es macht. Wir sind beeindruckt – und dürfen gleich selber ran. Roli steht wie ein Dompteur wilder Tiere mitten im Kurvenzirkus, beobachtet, unterstützt wohlwollend, gibt da und dort einen Tipp und lobt lauthals, wenn es klappt. Und wie das klappt – gewusst wie! Selbst das Wenden aus dem

Stand verkommt zu einem ballerinahaft durchgeführten Manöver.

Besser bremsen (ohne ABS)

Nach dem Mittagessen können wir wieder wählen, was wir als Nächstes tun wollen. Bremsen nehme ich mir vor. Diese Lektion wird von Ernst betreut. Wir stellen uns auf und fahren auf Ernsts Kommando los. «Fahrt nur so schnell, wie ihr euch wohl fühlt, wir müssen hier keine Rekorde brechen», gibt er uns auf die Bremspiste mit. Erst mal sollen wir nur hinten bremsen und herausfinden, wo der

Druckpunkt ist und wo das ABS zu regeln beginnt. Danach dasselbe mit der Vorderbremse. Und zum Erstaunen der meisten Teilnehmer ist das Bremsen ohne ABS-Einsatz um einiges effizienter. «Druckpunkt» heisst das Zauberwort!

Zum Schluss spienzele ich noch in der Schräglagen-Gruppe von Amodio vorbei. Der sympathische Tessiner hat ein Motorrad mit Stützrädern dabei, mit dem jeder selber erfahren kann, wieviel Schräglage noch möglich ist, selbst wenn das Hirn schon längst «aufhören!» schreit. Diese Erfahrung kann einen in der nächsten brenzlichen Situation unterstützen, bevor man vor Angst den Töff aufstellt und den oft schmerzhaften Weg in die Botanik suchen muss. Es gibt meistens noch viel Reserve! Danach setzt sich Amodio furchtlos bei jedem Teilnehmer auf den Soziussitz und dirigiert von hinten im grossen Kreis, wie man eine Schräglage gekonnt fährt. Zum Schluss werden den Töfffahrern technische Tipps abgegeben. Direkt am Motorrad wird gezeigt, was es bei der Profiltiefe zu beachten gibt und wie man sie einfach messen kann, wie wichtig ein korrekter Luftdruck ist, besonders bei Beladung, und was man an den Bremszylindern ablesen kann.

Das Blatt hat sich gewendet

Gegen 16.30 Uhr, wir sind alle rechtschaffen müde, fahren wir fürs Debriefing zum Theorie-raum zurück. Eine kurze Umfrage bestätigt: Jeder hat dank individueller Betreuung enorm vom Kurs profitieren können. Und das mit einer Menge Spass und viel Lockerheit der drei hoch kompetenten Instruktoren obendrein. Jetzt kann die Saison kommen, wir sind eingeturnt. Stolz wie Otto nehme ich mein Diplom in Empfang, wo mir für den persönlichen Erfolg am Fahrtraining sowie zum Beitrag für mehr Sicherheit im Strassenverkehr gratuliert wird. So einfach hat sich das Blatt für mich buchstäblich gewendet – und das erst noch mit einem Lächeln. ■

Die Fahrarena von Buochs NW: viel Platz und traumhafte Aussicht.

