

sportlich  
schnell  
motorradfahren

PREMIERE  
**KAWASAKI  
ZX-10R**

STARKE  
**116**  
SEITEN MIT  
TRAININGS-  
SPECIAL  
2016

ERSTER TEST  
**POWER-  
NAKEDS**

APRILIA Tuono 1100 RR  
DUCATI Monster 1200 R  
KTM 1290 Super Duke R

TUNE-UP

BAU DEIN  
**RACE  
BIKE**

Deutschland € 4,20

Österreich € 4,80; Schweiz sfr 7,20;  
BeNeLux € 4,90; Dänemark DKR 47,00;  
Italien € 5,60; Slowenien € 5,60;  
Spanien € 5,60

[PS-ONLINE.DE](http://PS-ONLINE.DE)



4 190349 604208

**LESERWAHL 2016**

**I. PREIS DUCATI 959 PANIGALE**  
Und weitere Preise im Wert von über 20 000 Euro



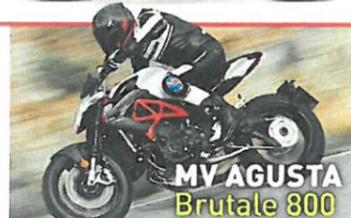
TEST



KTM 690 Duke R  
SUZUKI GSR 750



SPORT-  
REIFEN  
2016



MV AGUSTA  
Brutale 800

**M**itunter wünscht man sich etwas so sehr, dass man davon träumt. „Das Erwachen heute war fürchterlich enttäuschend! Im Traum hatte ich einen Vollbart, im Spiegel aber sah ich dann wieder nur diesen unwürdigen Flaum!“, stammelte mir damals mein Schulkollege zu. Ich konnte ihn sehr gut verstehen: „Letzte Woche träumte ich, dass ich endlich 1,80 Meter groß wäre, aber in der Früh blieben davon wieder nur lächerliche 1,58 über! Ich hatte so einen Zorn, dass ich mir das Nutella-Brot auf die Stirn drückte!“

An weitere derartige Träume kann ich mich nicht erinnern. Bis auf einen: den Traum vom Wheelen. Mittlerweile war ich dreißig Jahre alt, ein routinierter Motorradfahrer, aber halt einer, der immer mit beiden Rädern Bodenkontakt hielt. Und dann schwärmte mir der legendäre Professor Franz Plassnik einen Nachmittag lang vor, wie erhehend das Gefühl ist, wenn das Vorderrad in den Himmel zeigt und man Hunderte Meter weit dahinfährt.

Natürlich habe ich es versucht. Allerdings hob das Vorderrad nie mehr als zehn Zentimeter ab, weil die Gaspedal den Aufstieg der Front sofort wieder unterdrückte. Erst in der Nacht gelang es mir dann. Es war einfach fantastisch! Ich hob die Maschine spielerisch an, freute mich mörderisch über die steil aufragende Front, schaute links am Tank vorbei auf die Straße und rührte kilometerweit auf dem Hinterrad durch die Welt. Unfassbar herr-

lich! Weltklasse! Aber leider eben nur ein Traum – im wahrsten Sinne des Wortes. Mit einem abrupten Ende. „Warum hast du mich denn aufgeweckt?!“, grummelte ich meine Fee an, die mich dann gleich richtig in den Boden der Realität schraubte: „Du hast in zwanzig Minuten einen Termin beim Zahnarzt.“

#### Wildes Wheelen jenseits von Kontrolle

Die nächsten zwanzig Jahre – bis zu meiner Begegnung mit dem „Real Free Wheelie Trainer“ – waren dann geprägt vom wilden Wheelen jenseits von Kontrolle. Es hat mich zwar nie wirklich aufgebockt (sieht man von der im letzten Heft beschriebenen Monster-Schrotung ab), aber es war immer volles Risiko und ein adrenalingesteuertes Wüten, das nach schierer Motorleistung und viel Geschwindigkeit verlangte. Und obwohl ich die Kilogixxer auf Höhe eines mit winkenden Buben gefüllten Autobusses bei 120 km/h im Zweier aufreißen und dann am Hinterrad Hunderte Meter weit fahren konnte, bis mich der Begrenzer bei 196 auf der Uhr runterholte, war ich nicht blöd genug zu glauben, dass ich die Wheelerei



Text: Zonko; Fotos: andreasriedmann.at

Nach der doch schon lange zurückliegenden Erfindung der Schiffsschraube hat ein Österreicher endlich wieder etwas Weltbewegendes erschaffen: den „Real Free Wheelie Trainer“. Eine Maschine für das Leben auf der Kippe.

WWW.PS-ONLINE.DE



# DER WHEELIE TRAUM



**01** Von Profi-Wheeler Stefan Brokisch gibt es die wichtigen Tipps zum richtigen Bewegungsablauf – wann gibt man Gas, wie lässt man die Kuppelung raus... Wenn alles passt und sauber ineinander greift, geht es im letzten Level ans Hochnehmen der Maschine in die Galerie. Weltklasse!  
**02** Das zonk'sche „Posing“ ist schon titelverdächtig, bis zur Teilnahme an den nächsten Stunt-Weltcups braucht es nur noch ein bissl. Die Nachfolge von Stunt-Legende Chris Pfeiffer ist aber fest im Blick



beherrschen würde. In den Dreier zu schalten war mir zum Beispiel nicht möglich. Und auch das Spiel mit der Hinterradbremse war mir doch zu sehr multitasking.

Ich dosierte die Höhe des Vorderads ausschließlich mit dem Gas. Funktionierte immer top. Selbst als ich die rosarote Speed Triple (Triumph nannte die verwegene Farbe „nuclear red“) auf der Brücke in Lissabon beim Verlassen der Mautstation zu abrupt in die Höhe schnellen ließ, konnte ich die Situation mit dem Gasgriff entschärfen. Kein Abgang nach hinten. Dafür knallte die Maschine dermaßen harsch in die Gabel, dass ein Techniker, der mit dem Lenkkopflager mitfühlt, wahrscheinlich einen Nervenzusammenbruch erlitten hätte. Ich war nur froh, dass ich ohne körperliche Schäden noch im Sattel saß. Lediglich im Bereich des Gemähtes gab es eine leichte Irritation. Nette Erinnerung.

### Mentale Kapazität auf der Kippe

Das kreischende Röhren in der Galerie hat mich immer sehr fasziniert, aber getrübt wurde die Euphorie durch das Fehlen von mentaler Kapazität auf der Kippe. Natürlich wusste ich, dass die richtig guten Hinterradfahrer die Steilheit der Maschine mit der Hinterradbremse feinjustieren, aber mir war das zu kompliziert. Es überforderte mich.

Ein nach Perfektion süchtiger Mensch hätte vielleicht in den Sack gehauen und sich anderen Bewegungsformen gewidmet. Aber ich bin da anders gestrickt. Als ich letztes Jahr beim PS-Test am Gardasee Magic Jo und seine fürchterlich schrägen Wheelies mit der gewaltigen Hayabusa und der riesigen 1290er-Adventure-KTM erlebte, brüllte aus mir keine Resignation, sondern tiefste Bewunderung und kindliche Freude. Ein Wahnsinn!

Selbstverständlich dachte ich keine Sekunde daran, den irr schrägen „Jojo-Move“ auszuprobieren (nichts anderes als Schrott und Gips wäre für mich dabei herausgekommen). Aber in mir verdichtete sich der Wunsch nach einem kleinen Schritt in Richtung Kontrolle. So führte ich ein zärtlich motivierendes Selbstgespräch: „Elerbär, check das jetzt endlich mit der Hinterradbremse!“

Was soll ich sagen, ich habe es dann wirklich ein paar Mal versucht, aber wenn die Maschine steil in den Himmel ragte, hatte ich alle Hände voll zu tun. Ich konnte mich einfach nicht auch noch um den rechten Fuß kümmern. Unmöglich.



Gesichert durch ein Seil gegen den Überschlag kann man mit dem frei laufenden Hinterrad auch das Gleichgewicht zur Seite gut üben

### Es geht ganz ohne Panik!

Das alles änderte sich erst letzte Woche, als ich auf der Suzuki Gladius saß, die in den „Real Free Wheelie Trainer“ eingespannt war. Unfassbar! Ich zelebrierte die Galeriestellung mit 35 km/h auf der Uhr, tarierte die Maschine durch Verlagerung des Körpergewichts aus, setzte die Hinterradbremse zur Höhenregulierung ein und konnte dabei sogar vollkommen entspannt eine Pfeife rauchen! Was für eine göttliche Maschine, was für eine weltbewegende Erfindung, was für eine Erleichterung des Seins! Unglaublich, was alles möglich ist, wenn die Angst fehlt. Mithilfe

des gewaltigen Apparats konnte ich auf der Suzuki den Bereich der Kippe erfahren und auskosten und meine gesamte Aufmerksamkeit dem Gleichgewichtszustand widmen – und das mit ungeahnter Klarheit, weil die Sinne nicht durch Paniksymptome getrübt wurden. Ich fühlte mich wie im Schlafaffenland. Alles konnte ich ausprobieren. Bremste ich zu stark, berührte das Vorderrad die Plattform, bremste ich zu wenig bzw. hatte ich zu viel Gas, hing das Vorderrad im gespannten Seil. Auch konnte ich mit der Körperhaltung experimentieren. Ich grinste von einem Ohr zum anderen und wheelte vollkommen stressbefreit minutenlang dahin.

So unbeschwert und locker konnte sich also das Leben auf der Kippe anfühlen.

### Der Apparat ist eine Wucht!

Der „Real Free Wheelie Trainer“ hat nicht nur einen relativ sperrigen Namen, sondern ist insgesamt eine Wucht – ein riesiger Apparat. Nach zehn Minuten Euphorie auf der Kippe gratulierte ich dem genialen Erfinder (der anonym bleiben möchte) und sagte: „Nie im Leben hätte ich geglaubt, dass man mit so einer gewaltigen Maschine das Wheelen lernen kann. Wie sind Sie denn auf die Idee gekommen?“

Nun, im Zuge der Motorrad-Fahrtechnik-Trainings im Driving Camp



Motorrad zu klein, Outfit zu groß – auch nach dem halbtägigen Wheelie-Simulator-Training muss das Ganze noch zusammenwachsen, sonst macht es gern aua wie beim echten Evel Knievel

Pachfurth im Osten Wiens ist aufgefallen, dass es kaum einen Motorradfahrer gibt, der sich nicht für das Wheelen interessiert. Aufgefallen ist aber auch, dass kaum jemand das Hinterradfahren lernt, ohne Schrott zu produzieren. Viele schaffen es nur zum Powerwheeler, also zu wilden Ritten ohne nennenswerte Kontrolle. Irgendwann kracht's dann halt. Mit dem „Real Free

Wheelie Trainer“ gibt es dagegen die Möglichkeit, in einem komplett sicheren Umfeld die richtigen Bewegungsabläufe zu finden und zu automatisieren. Und damit man sich nichts Falsches auf der Maschine angewöhnt, hat der Erfinder einen Experten dabei: Stefan Brokisch von den Vienna Street Rockaz ([www.streetrockaz.com](http://www.streetrockaz.com)). Er war bei der Entwicklung der Maschine

dabei und steht als Instruktor zur Seite.

#### Acht Stufen zum Glück!

Man beginnt auf Level 1: Das eingespante Motorrad steht auf der Plattform. Stefan überprüft die Haltung. Also den Allerwertesten in die Sitzmulde platzieren, damit man beim Wheelen keinen Zug in den leicht gebeugten Armen hat, den rechten Fuß bequem auf die Raste stellen und dabei die Bremse berühren. An Tank und Lenker vorbei schaut man unten in einen Parabolspiegel. Am Wheelie-Trainer kann man so jederzeit selbst kontrollieren, ob der flexible Seilzug, der das Vorderrad hält, gespannt oder locker ist. Auf der Straße sieht man in dieser Haltung, wohin man fährt.

Auf Level 2 wird der Motor gestartet, man fährt im Einser mit ungefähr 35 km/h auf der Walze, gibt ein Zeichen und dann wird die vordere Platte hydraulisch angehoben, bis das Motorrad knapp am Kippunkt ist. Jetzt kann man die Maschine entweder durch etwas mehr Gas, durch Verlagerung des Gewichts nach hinten oder durch Lösen der Bremse weiter anheben, so dass das Vorderrad die Platte verlässt und das Seil zu spannen beginnt. Das Hinterrad wird von einer V-förmigen Stahlkonstruktion so geführt, dass es nicht ausweichen kann.

Von Level 2 bis Level 7 werden dann die Freiheiten beziehungsweise der Bewegungsspielraum von Vorder- und Hinterrad sukzessive erweitert. Man hat nicht nur die Zeit, sondern auch genügend mentale Kapazität, um Gas, Gewichtsverlagerung und Bremse zu koordinieren. Um Übermütige auf den Boden der Realität zu holen beziehungsweise um die Realität auf der Straße authentisch abzubilden, hat der Erfinder noch eine Funktion eingebaut, die „Pulsieren“ heißt und Fahrbahnunebenheiten simuliert. Da zeigt es sich dann, wie weit man schon fortge-

schritten ist. Ich tobte: „Nicht pulsieren! Das ist ja hundsgemein!“

Erst auf Level 8 geht es um das Aufreißen der Maschine, um das Anheben der Front. Die Rampe fährt mit höchster Geschwindigkeit in die Höhe, bremst dann ziemlich stark ab, und durch die Trägheit der Masse steigt die Front des Motorrads weiter. Man übernimmt mit dem Gas und stabilisiert mit der Bremse im Bereich der Kippe. Die Frage, warum das Aufreißen, das ja der Beginn jedes Wheelies ist, erst ganz zum Schluss trainiert wird, beantworteten Erfinder und Instruktor gleich: „Erst, wenn man ein Gefühl für die Kippe entwickelt hat, kann man den Aufstieg der Front im richtigen Moment bremsen. Wer die Kippe nicht kennt, weiß nicht, wann es genug ist.“ Das leuchtet ein.

#### Als Evel Knievel in die Galerie

Die in einem halbstündigen Blitzkurs erworbenen Erkenntnisse wollte ich selbstverständlich gleich umsetzen. Ich stieg ins urfresche Evel Knievel-Kostüm und riss eine Honda MSX an. Zehn PS, 100 Kilo. Ideal, um in der Halle auf dem Hinterrad zu balancieren. Und was soll ich sagen, es funktionierte einwandfrei! Nach einem kurzen Kupplungszupfer hob die kleine Maschine bereitwillig das Vorderrad und ließ mich dann das neue Gefühl für die Kippe auskosten. Bei 30 km/h! Göttlich! Große Freude. Na, das wird künftig ein fester Spaß werden, wenn unter mir der 1100er-Thunfisch in der Galerie röhrt.

Abschließend möchte ich noch kurz und weil es so passt auf Leserfragen eingehen, und den von mir für das Wheelie gerne verwendeten und mittlerweile – da bin ich auch etwas stolz – durchaus verbreiteten Begriff „Galeriestellung“ erklären. Die Galeriestellung hat nichts mit Kunst zu tun. Nicht direkt, sondern mit meiner Vergangenheit. In einer kleinen, aber hohen Altbauwohnung hatte ich mir im Wohnschlafraum zwecks Raumgewinn in zwei Meter Höhe eine Holzkonstruktion samt Treppe und Geländer gebaut. Dort stand mein Schreibtisch. Ich nannte den Bereich: die Galerie. Und als ich dann mit einem Supersportler wheelte und plötzlich von oben auf die Dächer der Bürgerkäfige blickte, drängte sich der Begriff Galeriestellung auf.

In diesem Sinne ist mein Leitsatz für die Saison 2016 klar: „Mehr Kontrolle in der Galerie!“



Die patentierte Maschine zum gefahrlosen Trainieren von Wheelies hat acht Levels. Eingesetzt wird der Wheelie-Trainer bei speziellen Kursen im Driving Camp Pachfurth ([www.drivingcamp.info](http://www.drivingcamp.info)). 2640 Euro kostet ein Kurs über vier Stunden inklusive Instruktor bei exklusiver Buchung zum Beispiel für Firmen oder Gruppen. Einzelpersonen bezahlen 399 Euro für das Wheelie-Trainingsprogramm. Hersteller: Technische Hydraulikgeräte GmbH ([www.tehyd.at](http://www.tehyd.at)), Kosten: 200 000 Euro

#### FAZIT

### „WENN ICH SO ÜBER DEN ‚REAL FREE WHEELIE TRAINER‘ NACHDENKE ...“

... bin ich wirklich erleichtert. Mir hat das Wheelen immer sehr viel bedeutet, aber den Bereich der Kippe konnte ich nie richtig genießen, weil ich immer so unter Druck stand, dass ich keine Kapazität frei hatte, um Körperhaltung, Gas und Bremse zu koordinieren. Auf dem Apparat gelang mir das spielerisch. Keine Frage, die Kosten für einen Kurs (399 Euro pro Person für einen Schnupperkurs) sind erheblich, aber man sollte das gesamtgesellschaftlich sehen, denn kein Gips belastet die Krankenkassenbeiträge und die Kfz-Versicherung muss man auch nicht anschwindeln.

