Mach Männchen, Wulf: Sportpädagogin Wiebke gibt Anweisungen

Das Motto des Tages: No Fear!

Der erste Hüpfer: Weitere werden folgen...

ABENTEUER

Beim Wheelie-Workshop enthüllt Stuntprofi Dirk Manderbach die Geheimnisse der Branche. Ob das die Sache einfacher macht?

von Wulf Weis, Fotos Jürgen Mainx

Tschaka! Gemeinsame Dehnübungen im Superman-Kollektiv

Franky will es wissen: Der Rennfahrer strebt nach Höherem

Es hat ja fast jeder so ein paar dunkle Flecken im Lebenslauf. Der eine möchte seine Doktorarbeit am liebsten ungeschrieben machen, der andere zittert vor der nächsten Steuersünder-CD aus Liechtenstein. Und ich? Ich kann keine vernünftigen Wheelies fahren! Das ist ganz schön peinlich, wenn man sein Geld seit 18 Jahren als Motorrad-Tester verdient. Okay, mit viel Mut schaffe ich mal so ein paar Meter auf dem Hinterrad. Aber das sind dann eher kurze Schnapper. Vom kontrollierten Vergnügen eines echten Showtalents bin ich weit entfernt.

Doch schließlich gibt es für jede Lebenskrise die passende Selbsthilfegruppe. Für mein Problem kommt eigentlich nur Dirks Wheelieschule in Frage. Zwei Tage in Theorie und Praxis zu 339 Euro. Klingt erst mal teuer, ist es aber eigentlich nicht. Denn neben dem Verpflegungszelt und einem riesigen, verkehrsfreien Parkplatzgelände stellt Dirk auch gleich das Maschinenmaterial zur Verfügung – und übernimmt damit das Risiko von Sturzschäden. Auf fünf Maschinen können die Wheelie-Jünger den Aufstand proben – ohne das eigene Motorrad aufs Spiel zu setzen.

Morgens um zehn geht es los. Na ja, wie nicht anders zu erwarten dauert es dann noch eine Stunde, bis alle eingetrudelt sind. Macht aber nix, da kann man sich schon mal bei Kaffee und belegten Brötchen beschnuppern. Insgesamt sind wir neun Aspiranten, eine bunte Truppe mit starker internationaler Beteiligung. Zwei Schweizer, ein Italiener ein Deutsch-Türke, aber auch Berliner, Schwaben und Rheinländer mischen mit. Allgemein fällt mir die hohe Akademikerdichte und der gesetzte Altersschnitt von Mitte 30 auf. Hatte ich etwa eine wilde Bande von spätpubertären Vorstadtprolos erwartet?

Zum Beginn serviert Dirk etwas Theorie. Es gibt nämlich zwei Arten von Wheelies. Zunächst den Power-Wheelie, der durch die Entlastung des Vorderrads beim Beschleunigen erfolgt. Diese Wheelieform ist recht simpel, die meisten haben das schon mal beim harten Angasen im Ersten mehr oder weniger unfreiwillig erlebt.

Doch leider muss man beim Power-Wheelie die Geschwindigkeit immer weiter steigern, um das Vorderrad vom Boden fern zu halten. Spätestens, wenn der Motor in den Begrenzer läuft, siegt die Schwerkraft.

Für echt coole Showeinlagen muss es dagegen ein Kipppunkt-Wheelie sein. Dazu sollte man bei minimaler Geschwindigkeit und reichlich Gas die Kupplung schnalzen lassen. Das Motorrad bäumt sich spontan auf und schiebt das Hinterrad exakt unter den Gesamtschwerpunkt von Maschine und Fahrer. Im Idealfall – versteht sich! Denn diese Gleichgewichtslage entspricht der eines Zirkusartisten auf einem Einrad.

Für die ganz große Show taugt der Kipppunkt-Wheelie. Aber die Fuhre ist dabei extrem labil

Das Schöne am Kipppunkt-Wheelie ist, dass er ohne Steigerung der Geschwindigkeit auskommt und folglich weite Distanzen auf dem Hinterrad ermöglicht. Und das Blöde am Kipppunkt-Wheelie ist, dass die Gleichgewichtslage extrem labil ist und der Fahrer permanent mit Gas und Fußbremse nachregeln muss.

Abschließend gibt Dirk noch zwei gute Ratschläge: Für den Notfall immer den Fuß auf dem Bremshebel bereithalten. Und wenn die Fuhre schräg kommt, direkt abbrechen.

Dann geht es los. Für den Anfang müssen zwei kleine Derbis mit 125er Zweitaktern herhalten. Die schmalbrüstigen Motoren verlangen vollen Einsatz. Also Drehzahl auf 9000 zwiebeln und die Kupplung schnalzen lassen. Dann kommt sie hoch. Manchmal. Für ein kurzes Stück. Ist zwar etwas frustrierend, andererseits überfordern diese Mini-Wheelies niemanden. Kristian, der 24-jährige Altenpfleger aus Berlin, legt sich trotzdem ab. Folgenlos.

Dann eine kleine Videoanalyse – und nach der späten Mittagspause geht es weiter. Die Beta 350 mit ihrem kräftigen, aber eben auch sehr gutmütigen Viertakt-Einzylinder ist bereits ein ganz anderes Kaliber. Sofort werden die Wheelies entspannter, weiter und höher. Rennfahrer Franky Heidger, Gewinner des Triumph Street Triple Cups 2010, zeigt die beste Performance, eng gefolgt von seinem Rennfahrerkollegen Stefan Kittel.

Die anderen Kursteilnehmer lassen es etwas langsamer angehen. Wer aber glaubt, Claudia aus Bern würde als einzige Frau das Schlusslicht machen, irrt sich gründlich. Mit vollem Körpereinsatz und mentaler Stärke zwingt sie die Beta aufs Hinterrad. Chapeau!

Der zweite Trainingstag dient dann der Vertiefung des Gelernten. Die Schüler verbessern sich, gewinnen an Sicherheit. Die Quote an Fehlversuchen wird zusehens kleiner. Doch ganz zum Schluss fordern Sommerhitze und Übermut ihren Tribut. Fachinformatiker Rolf übertreibt und wirft die Beta mit lautem Scheppern zu Boden. Eine blutende Wunde am Bein ist die Strafe. Tierärztin Claudia übernimmt die Erstversorgung. Trockener Kommentar: „Normalerweise haben meine Patienten mehr Haare."

Und was hat mir der Lehrgang gebracht? Klar, in zwei Tagen wird niemand vom Dummie zum Wheelie-König. Aber unter fachkundiger Anleitung kann man erst mal die typischen Anfängerfehler vermeiden, bekommt Haltungsnoten und konstruktive Kritik. Und inzwischen muss auch meine private Yamaha XT 660 X immer häufiger Männchen machen. M

www.wheelieschule.de

Autsch: Auch Rückschläge gehören zum Wheelie-Training

HOCH DIE TASSE