

Trialkurs auf Mallorca

# Abenteuer MINIMALISMUS

Im warmen Süden die Kunst des Trialens lernen?

Auf Mallorca verbinden Trialschulen Naturgenuss mit kunstvollem Motorrad-Sport. Wir haben's ausprobiert.

Von Annette Johann; Fotos: Gerhard Eisenschink









**P**ylonen! Immer wieder Pylonen. Sie sind das Erste und vermutlich auch das Letzte, was ich hier auf Mallorca sehen werde. Die Pylone, das Wesen des Trialens. „Ohne sie würdest du's nicht lernen“, hat Trainer Elmar Heuer klare Prinzipien, „sie stecken die notwendigen Grenzen.“ Sechs Montesa Cota, fünf

Schüler und ein Trainer – auf einer mallorquinischen Finca sind wir zum Trialkurs versammelt. Unsere Kenntnisse irgendwo zwischen null und hundert variierend. Entsprechend müssen auch die Fortgeschrittenen Peter, Bernd und Uwe mit Novizen wie Gerhard und mir noch mal das kleine Einmaleins durchgehen.

Grundstellung: auf einem komplett sitzfreien Motorrad eine zentrale Anlegenheit. Füße bequem mittig auf die Rasten, nicht zu nah am Rahmen, um die Maschine noch seitlich neigen zu können, Beine leicht angewinkelt, Rücken gerade, Hände locker auf den Hebeln, die überraschend flach stehen, um sie in jeder

### BASICS FÜR TRIAL-EINSTEIGER

- 1** Schutzkleidung muss sein, wobei Wanderstiefel grenzwertig sind und keinen stabilen Stand bieten, Knie- und Schienbeinschützer machen sich bald bezahlt.
- 2** Grundstellung üben: mittig auf den Rasten, Knie leicht gebeugt, Rücken gerade, Hände immer locker auf den Hebeln.
- 3** Bergab Gewicht nach hinten, beide Bremsen nutzen und Motor im kleinen Gang mitbremsen lassen.
- 4** Bergauf Bauch an den Lenker, damit die Fuhre nicht steigt. Aufpassen, dass dabei hinten die Traktion nicht abreißt

**1**



**2**







**Die Übungsreviere: im Tramuntana-Gebirge, an der Südküste und auf dem Finca-Gelände eines spanischen Trialcamps**



Fahrsituation erreichen zu können. Alles klar? Dann anklicken und rein in die ersten Kreise unter den Oliven- und Johannisbrotbäumen. Federleichtes Fahrgefühl, die winzigste frei laufende 250er, die ich kenne, sensibel auf die feinsten Impulse am Gas reagierend. Wie schwerelos rollt die Montesa über kleinere Hindernisse, walkt

weich mit ihren artgemäß halplatten Softreifen über Gras und Schotter.

Lektion zwei: Der Trainer grenzt mit den Pylonen den Raum zusehens ein, steigert so allmählich den Schwierigkeitsgrad in unseren Achtern, Kreisbahnen und Steilstücken. Das Thema Trial beginnt sich abzuzeichnen: zentimetergenaue

Fahrweise in langsamstem Tempo auf engstem Raum. Die markierten Kurven können nun tatsächlich nur noch mit Schräglagenabwinklung genommen werden. Also Füße außen auf die Rasten setzen und das Motorrad mit Lenker und Innenraste tief in Schräglage drücken. Dabei mit dem Körper auf der Gegenseite

3



4







**Spielwiese Mallorca:  
vergnügte letzte Meter  
auf dem Weg nach Hause**

ausbalancieren. In die Knie gehen, Hintern rüberschieben, „stellt euch vor, ihr säßet auf einem Dixi-Klo“, verdeutlicht Elmar plastisch die Körperhaltung. Im Spiel mit Bremsen und Kupplung versuchen wir im Fastumfall-Tempo, den Radius einzuhalten.

Steilauf- und -abfahrten sind vom Endurofahren vertraut: Aufwärts zur Vorder- radbelastung den Körper möglichst nah am Lenker halten, abwärts mit gestreckten Armen beinahe auf dem Hinterradschutzblech sitzen, um Gewicht nach hinten zu bringen. Hindernisse wie Steine oder Stämme mit Gasstoß und Zug am Lenker überwinden. Das sind die wesentlichen Arbeitsziele unserer fünf Tage. Jeder ackert auf seinem Niveau. Peter, Uwe und Bernd steiler und enger als Gerhard und ich.

Schweißtreibend ist die Sache trotzdem für alle, da neben Koordinationsgeschick auch äußerste Beweglichkeit gefragt ist. Und keine Chance auf Fahrtwindkühlung besteht. Im Gegenteil, Elmar mahnt stetig mein zu hohes Tempo an.

„Langsamkeit ist momentan der alles entscheidende Faktor.“ Besonders spannend wird es, die Einzelübungen in fließender Kombination zu absolvieren. An einem malerischen Steilküstenstück gibt es eine prächtige Übungsstelle. Hoch über dem türkisgrünen Meer muss eine kurvenreiche Steilauffahrt mit U-Turn am oberen Ende und anschließend kontrolliertem Abseilen zurück bewältigt werden. Nach Besprechung von Strecke und Fahrtechnik müssen wir ran.

Unten geht's durch ein paar gröbere Kuhlen mit lockeren Kurvenkombinationen – schön abwinkeln! –, dann ein paar Meter ultrasteil auf einen Grat hinauf. Es gilt, Schwung mitzunehmen und den Körper dicht an den Lenker pressen, gleichzeitig hinten Traktion behalten, auf dem Grat leicht abstoppen, die Maschine tief abwinkeln und in einer 90-Grad-Kurve weiterfahren. Noch ein Stück hinauf, um schließlich zwischen zwei Pinien den U-Turn zu drehen und anschließend die

schmale, mit Pylonen gespickte Abfahrts- spur zu treffen. Dazu den Körper möglichst weit nach hinten strecken, beide Bremsen behutsam an die Blockiergrenze führen und den Motor eingekuppelt mit- bremsen lassen. Vorsicht, hinten rutscht's, also wieder lösen, vorne dafür fester packen. Und nun die handbreite Natur- brücke über den Abschlussgraben treffen! Geschafft! Aufatmen. „Fahr gleich noch mal. Die Kehre oben war zu weit“, lotst der Lehrer. Stimmt. Ich übe es noch ungezählte Male an diesem Tag.

Müde und jeden Muskeln spürend, fahren wir abends zur Finca zurück. Mit 80 Sachen im großen Gang, den Fahrt- wind endlich kühlend im Gesicht. Nach sechs Stunden Lowspeed-Training befreiend wie ein Überschallflug.

Am nächsten Tag wartet Großes: der 1352 Meter hohe Puig de Massanella, Mallorcas zweithöchster Gipfel im Tramuntana-Gebirge. Endlich Strecke statt Pylonen. Bis zum Beginn eines Wander-

## PRÄZISION UND KÖRPER

**11** Nichts geht über Pylonen, wenn zentimetergenaues Fahren gelernt werden soll – oder Abwinkeln auf engstem Raum. **21** Übung für Vorderradentlastung: Bereits im Stillstand sorgt ordentlicher Körperschwung für Hebekraft



# INFOS

Um das Trialen zu erlernen, muss man freilich nicht bis Mallorca reisen. Auch in Deutschland gibt es vielerlei Möglichkeiten.

## ▼ DER EINSTIEG

Für Trialneulinge ist es sinnvoll, zunächst mal ein Tages- oder Wochenendtraining zu buchen. Schnupperkurse werden auf zahlreichen Übungsgeländen in Deutschland und im nahen Ausland angeboten. Inklusive Leihmotorrad und -ausrüstung beginnen die Kosten bei 80 Euro pro Tag. Kurse gibt's unter anderem bei Elmar Heuers Trialschule, die auch die Mallorca-Tour organisiert. Neben Trainings in Deutschland bietet Heuer auch Trial-Feriencamps in Frankreich an. Telefon 0 25 07/98 63 21; [www.trialschule.de](http://www.trialschule.de).

## ▼ LERNEN AUF MALLORCA

Im sonnigen Süden Trialfahren zu lernen ist natürlich besonders schön. Doch Achtung: Trial ist nicht Enduro! Sondern ein Sport, der sich hauptsächlich in Sektionen abspielt und damit auf wenigen Quadratkilometern. Große Strecken werden weniger gemacht und sind durch das ständige Fahren im Stehen auch recht konditionsraubend. Wer sich darüber



**Montesa Cota 4RT: 250er-Trialer mit Straßenzulassung und Viertakt-Einspritzmotor von Honda. Die „Touren“-Sitzbank kommt von Schwarz**

im Klaren ist, findet im Basis-Camp nahe Palma, einer geschmackvollen Finca, tolle Bedingungen. Die siebentägige Reise kostet 870 Euro ohne Flug (ab 90 Euro). Im Preis enthalten ist ein Tagestraining vor Reiseantritt. Gefahren wurde mit der 2005 komplett neu entwickelten Montesa Cota 4RT, deren 250er-Viertakt-Einspritzmotor von Honda stammt. Das 75 Kilogramm leichte Motorrad bietet mit enormem Antritt und Top-Fahrwerk Einsteigern wie Könnern eine ausgezeichnete Basis. Preis ohne Straßenzulassung 6490 Euro. Für touristische Unternehmungen gibt es bei Zweiradhandel Schwarz, Telefon 0 26 36/6198, [www.schwarz-zweiradhandel.de](http://www.schwarz-zweiradhandel.de), eine Endurositzbank. 2,1 Liter Tankinhalt schränken den Aktionsradius der Cota allerdings erheblich ein.

## ▼ WEITERE INFOS

Mehr zum Thema Trial lesen Sie in der Zeitschrift *Trialsport*, dem einzigen Fachmagazin

der Szene. Hier findet sich auch ein großer Kleinanzeigenmarkt mit fast allen namhaften Trialschulen. Außerdem verkauft die Redaktion für 39,90 Euro eine Fahrtechnik-DVD. Telefon 0 71 61/50 02 04; [www.trialsport.de](http://www.trialsport.de). Das sehr gute Trainingsbuch von Felix Krahnstöver und Harry Niemann aus dem Motorbuch Verlag ist leider nur noch sündteuer zu ersteigern oder als Nachdruck bei manchen Trialschulen zu haben.



wegs müssen wir die Montesas jedoch verfrachten. Rund 30 Kilometer Landstraße sind zu viel für reinrassige Trialer. „Und ihr wärt durchs Stehen müde, bevor es richtig losgeht“, meint Elmar.

Unkompliziert breit schwingt der Schotterweg anfangs Kehre um Kehre hoch ins Gebirge. Ich versuche, möglichst locker zu stehen, Arme und Beine zu entspannen. Karger Fels und hüfthohe Grasbüschel lösen die Viehweiden und Olivenbäume der tieferen Regionen ab, dürre Krüppelkiefern markieren an der

1000-Meter-Grenze die letzten Ausläufer der Vegetation. Die Aussicht wird immer toller, doch der Weg verlangt zusehends mehr Aufmerksamkeit. Bald ist keinerlei Spur mehr erkennbar, Stufen und fußballgroße Felsklötze fordern alles Können meiner jungen Trialkarriere. Einzelne Hindernisse nacheinander wären ja okay, aber jetzt muss das Vorderrad ständig oben gehalten werden.

Gerhard kämpft knapp vor mir auf diesem immer mieseren Ziegenpfad. Bald baut sich eine mächtige Felsspitze

senkrecht auf, wir müssen kurz vor dem Sattel unterhalb des Gipfels sein. Doch jetzt wird das Gesteinskonglomerat vor dem Vorderrad unüberwindlich. Egal, ich lege Helm und Jacke beiseite, klettere die letzten Meter zu Fuß – und dann liegt sie mir zu Füßen, die gesamte Insel, bis zum Horizont reicht der Blick vom Gebirge hinab, wo das Meer sich Blau in Blau mit dem Himmel vereint. Die schmerzenden Arme sind vergessen, es ist umwerfend schön. Von hier aus geht es nur noch runter. Pylonenfrei. Und das klappt immer. ■

## KURVEN-KUNST

**1** Trainer Elmar Heuer kriegt die Kurve: Lenker einschlagen, Maschine per Lenker und Innenraste drücken und mit dem Körper in Gegenrichtung ausbalancieren. **2** Flacher Hebelwinkel für Erreichbarkeit in allen Fahrsituationen

