

VOLL KURVENTAUGLICHES ABS auf KTM 1190 Adventure: Bericht WB-Kurs Cazis vom 1.Juli 2014

Wie immer reiste ich bereits am Vorabend, am Montag, 30.Juni 2014 zu diesem Kurs an, denn ich wollte mir den Stress frühmorgens auf der Autobahn ersparen. Allerdings kam ich dann doch so spät weg, dass ich schon fast um mein Abendessen bangte. Doch das Restaurant des Hotels war noch in Betrieb und so genoss ich nach einer fast direkten Fahrt über das Zürcher Oberland schliesslich doch noch das Nachtessen in Ruhe. Am Abend spielte Deutschland gegen Algerien, nach der Spielzeit verzichtete ich aber auf die Verlängerung und gönnte mir lieber Nachtruhe. Schliesslich wollte ich am Kurs vom Gebotenen profitieren.

Der Kursleiter war bereits am Frühstück, als ich mich hinunter begab: Als Verantwortlicher musste er ja auch früher da sein als ich, der nur als Teilnehmer kam. Die Fahrt von Chur nach Cazis streckte sich aber ziemlich in die Länge (ich war das erste Mal im Driving Graubünden) und ich schaffte es gerade noch rechtzeitig, da zu sein und noch ein paar Fotos zu schiessen. Es erwarteten uns drei verschiedene Ducatis, eine Aprilia Tuono sowie die neue KTM 1190 Adventure mit dem kurventauglichen ABS. Gegenüber dem ersten Kurs am Montag mit 13 Teilnehmern war das zweite Datum dienstags mit nur gerade 7 Kursteilnehmern belegt, drei davon von Töff-total, Küde's Fahrschule. So kamen wir ausgiebig zum Ausprobieren. Das Thema des Kurses war die Elektronik, speziell natürlich das erstmals verbaute kurventaugliche ABS von Bosch. Die anderen Motorräder zeigten verschiedene Mappings, bei elektronischen Fahrwerken dasselbe, abgesehen dass man die Federn für Ein- bzw. Zwei-Personen-Betrieb von Grund auf einstellen konnte.

Nach dem ersten Kaffee in der Rezeption, einer kurzen Vorstellungsrunde im Theorieraum ging es zur Theorie, einer Präsentation von unserem Kursleiter Roger Heinzer. Er hatte viele Unterlagen von KTM bekommen, da er für KTM die Händlerschulung machen durfte. Dies gab einen interessanten Einblick auch in die Entwicklung des von Fachleuten bis vor kurzem für absolut unmöglich gehaltenen Resultats, das ABS für Vollbremsungen in Kurven tauglich zu machen. Ich kannte schon einige Details, da ich mich schon für meine 2014er-Ausgabe der Schülerzeitung schlaue gemacht habe und auch die Werbefilme, die man auf Youtube ansehen kann, kannte ich bereits. Das Thema Elektronik geht weit darüber hinaus, was man sich vorstellen kann. Die Entwicklung der Automatik-Motorräder, wie sie Honda mit Doppelkupplungsgetriebe baut, wird weitere Herausforderungen an die Ingenieure stellen. Ich frage mich nur, ob diese Motorräder auch in 20, 30 Jahren noch über funktionsfähige Elektronik verfügen oder ob sie sich dann selbst durch unreparierbare Defekte ausser Dienst stellen.

Nach der nächsten Kaffeepause begaben wir uns zu den Motorrädern, wo uns die Bedienung gezeigt wurde. Vielleicht hat es mit meinem Alter zu tun, aber ich konnte mir kaum etwas merken und als noch die Bemerkung hinzukam, dass bei den verschiedenen Ducati-Modellen mit unterschiedlichen Knöpfen und Menüs anzuwählen sei, gab ich es gleich ganz auf, mir etwas merken zu wollen. Zum Glück waren wenigstens die Instrukturen informiert und stellten auf Wunsch die Motorräder bzw. deren Elektronik so ein, wie man es sich wünschte. Ich nahm die verschiedenen Modelle für den Handlingsparcour, der extra angelegt worden war und erlebte von Spass bis Frust so alles, wenn es um engste Kurven geht: Dass der ruppige Ducati-Motor meine Vorurteile bestätigte, auf welchem Modell auch immer, liess mir nicht wirklich das Herz höher hüpfen, in Anbetracht, dass von den 6 Motorrädern die Hälfte Ducatis waren. Die Aprilia mit dem V4 sowie die Honda Crosstourer mit dem DCT-Automaten waren ebenfalls kräftig, aber bedeutend kultivierter im Rundlauf. Am meisten aber erstaunte mich der 2-Zylinder-KTM-Motor, der sich von der sanften Seite zeigte: Ich bin schon viele

Kilometer mit dem grossen 2-Zylinder-Boxer von BMW gefahren, als GS wie als RT, und hatte das Gefühl, dass es an den grossen Kolben des Zweizylinders liegen würde, dass der Motor, verglichen mit den Motorrädern, die ich normalerweise bewege, recht rau zur Sache geht. Offenbar ist es KTM gelungen, das Raubein, wie ich es von der LC8-Racer kannte, elektronisch zu kultivieren. So war ich auch nicht verwundert, dass diese Maschine von MOTORRAD im Alpenmaster zur Königin aller Motorräder gekürt wurde, nach mehrjährigem Erfolg der BMW R1200 GS, die über alle anderen Motorräder obsiegte. Hut ab vor so viel Erfolg für die doch eher kleine Manufaktur KTM in unserem Nachbarland Österreich.

Wie immer war das Mittagessen von der ausgezeichneten Küche des Driving Graubündens, welches wir im Freien einnehmen konnten, spannend, da man sich gegenseitig austauschen konnte. Leider verhindern die allzeit präsenten Handys einen Tiefgang in den Gesprächen, da viele mit dem Kopf nicht wirklich am Ort sind, was insbesondere bei Weiterbildungsveranstaltungen den Austausch behindert. Da bleiben dann vor allem die Erfahrungen und Erzählungen der Kursleiter hängen, die voll für die Teilnehmenden da sind.

Der Nachmittag bot die Möglichkeit, auf den bewässerten Bremsstreifen die verschiedenen ABS zu testen. Ich war mit meiner Honda PanEuropean ST1100 Jg. 1997 da und musste feststellen, dass dieses ABS im Kreis der modernen Maschinen absolut mithalten konnte. Selbst bei den Ducatis waren nicht alle ABS gleich, welche die bei den wechselnden Verhältnissen besser und weniger gut funktionierten. Bei den Bremsungen auf trockenem Asphalt gab es grosse Unterschiede: Um einen guten Bremsweg zu erzielen ist die Version, wie wir sie den Fahrschülern im Hinblick auf die Führerprüfung beibringen (müssen), die Hebel voll durchzureissen nur bei den BMW-Motorrädern effizienter als eine gute Bremsung ohne ABS-Einsatz. Ich persönlich glaube, dass insbesondere die Entwicklung bei den Reifen enorm gute Bremsungen ermöglichen für alle, die fähig sind, sich am Grenzbereich zu bewegen.

Eine weitere Erfahrung war die Schleuderplatte, die im Driving Graubünden im Kreis für Unruhe im Fahrwerk sorgt: Sie kann auf das Vorderrad (weniger empfehlungswert) oder auf das Hinterrad eingestellt werden, d.h. das Rad «rutscht» im Moment des Überfahrens durch die bewegte Platte aus der Fahrlinie. Da man genau weiss, wo diese Stelle liegt, ist es wenig praxisgerecht: Ich glaube, dass jeder Fahrer etwas mit erhöhtem Puls diese Stelle anvisiert hat und, die bisherigen Erfahrungen, dass ein plötzlich wegrutschendes Rad auf die Fahrstabilität bei entsprechender Blickführung kaum etwas ausrichten kann, mit angespannten Muskeln dem Treiben entgegenschaute. Ich denke, dass jeder Geländekurs im Hinblick auf das Abbauen der Angst vor rutschenden Rädern weit mehr ausrichten kann. Dieses technische Hilfsmittel konnte mich nicht wirklich überzeugen.

So trafen wir uns nach all den vielen Er-«fahr»-ungen wieder im Theorieraum zur Schlussrunde. Von allen wurde hervorgehoben, dass man bei diesem Kurs wirklich viel zum Fahren und Ausprobieren gekommen ist. Auch waren die Tests mit den verschiedenen Maschinen sehr interessant, doch reicht es nicht aus, deshalb die Fahrschüler kompetent zu unterstützen: Ich denke, der Töffhändler sollte der bessere Ansprechpartner dafür sein als der Fahrlehrer. Mit Ausnahme natürlich, er hat dieselbe Maschine wie der Fahrlehrer. Besonders hervorgehoben natürlich die kleine Teilnehmerzahl, wofür der Veranstalter natürlich nichts dafür konnte und es, aus wirtschaftlichen Gründen, lieber ein paar Leute mehr betreut hätte. Die beiden Instrukturen waren sehr kompetent und ihnen spendeten wir einen abschliessenden Applaus!