

Lernschritt 1: Schalten

Gänge zurück ↘ schalten: langsamer werden durch Gas zurücknehmen evtl. mit beiden Bremsen helfen

- Fuss auf Hebel (Spiel aufheben)
- Kupplung ziehen
- Ausgleichsgas
- Gang «flutscht» rein

Ausrollen lassen (Stark) bremsen

etwas Anfahrgas ohne Gas

Kupplung schleifen lassen in jedem Gang einzeln

Kupplung lösen Kupplung dosiert lösen

- immer nur zurückschalten **bis 2. Gang**
- **1. Gang** erst ganz kurz vor dem Stillstand sanft einlegen 2.—0.—1. (ohne Ausgleichsgas)

Zusatzaufgabe: Sobald er/sie das erfolgreich kann, kommt gleich noch die nächste Anforderung hinzu! In der Wirklichkeit muss er/sie dann auch noch gleichzeitig bremsen und mit Ausgleichsgas zurückschalten können, was eine bestimmte Handhaltung verlangt: Während die gebeugten Finger den Handbremshebel betätigen, rollt der Daumen über den Gasgriff und erzeugt das «Ausgleichsgas» – dies alles zu koordinieren, ist eine sehr anspruchsvolle (Haus-) Aufgabe. Kleine Motoren erzeugen kleine Kräfte: So lässt sich das Schalten bedeutend leichter erlernen auf einer 125er-Maschine als auf einer riesigen Zweizylinder-Vau. Wer den Erfolg nicht im Kleinen gespürt hat, kann auch im Grossen nicht erfolgreich sein, denn es sollte regelmässig, und nicht nur ab und zu, klappen.

Meine GoldWing hat jetzt dann bald 200'000 km auf dem Buckel, immer noch mit dem ersten Getriebe. Es wurde nie überholt oder repariert, ab und zu springt von alleine der vierte bzw. fünfte Gang raus (ganz, ganz selten). Seit es Hondas gibt, ist dieses Phänomen bekannt und hat wohl mit der Abnutzung dieser am meisten

gebrauchten Getrieberäder zu tun. Wahrscheinlich sind die ursprünglichen Kanten an den Zahnrädern nach dieser Laufleistung eher Rundungen denn wirklich Kanten, da kann ein Lastwechsel im Antriebsstrang dazu führen, dass das, was ich oben beschrieben habe, eben mit ein paar Gramm Druck auf das System, eben wirklich ohne den Willen und das Dazutun des Fahrers geschieht!

Nicht ohne Stolz darf ich erwähnen, dass ein grosser Teil meiner FahrschülerInnen die Motivation zur richtigen Ausbildung darin holt, dass ich ihnen im Kleinen zeigen kann, was der Unterschied ist, *zwischen einfach irgendwie fahren und richtig fahren können*. Deshalb ärgert es mich ungemein, wenn ich meinem Fahrschüler ein sauberes Schalten beibringe, das er selbst am besten spürt, wenn es «so schön flutscht» und ihm an der Prüfung der ahnungslose Prüfungsexperte erklärt, dass es bei modernen Maschinen aus Umweltschutzgründen kein Ausgleichsgas (landläufig «Zwischengas») mehr braucht! **Bitte, Herr Experte bzw. Sachverständiger, was ist der Unterschied im Bau eines Getriebes von heute gegenüber gestern? Keiner, richtig!** Der einzige Unterschied ist, dass heute dank der guten (gut gehärteten) Materialien ein schlecht geschaltetes Getriebe nicht mehr wie früher nach 20-40'000 km revidiert werden muss, sondern ohne Schaden zu nehmen auf eine Laufleistung von 100'000 km kommen kann. Wird ein modernes Getriebe richtig geschaltet, dann gibt es weder Schäden, noch grössere Abnutzungen und wird in der Regel den Motor bis zu seinem Ende überleben. Dies werden erfahrene Motorradmechaniker bestimmt bezeugen.

Aus obigem Dilemma mit einigen, weniger erfahrenen Motorradexperten mit wahrscheinlich nicht allzu langer Motorradfahrpraxis (sonst wüssten sie es «aus Erfahrung» besser!) wollte ich an meinem diesjährigen Swiss-Moto-Stand ein Demo-Modell bringen, um die Notwendigkeit des «Ausgleichsgas» beim Zurückschalten zu beweisen. Ich liess mich aber von Heinz Göldi, dem Hauptverantwortlichen in der Ausbildung der Motorradmechaniker im Kanton Zürich, belehren, dass dies nur in der Summe aller Massen, und dazu gehört eben auch der ganze Antriebsstrang inklusive Hinterrad, zu bewerkstelligen wäre. Dazu müsste man ein Motorrad auf einen Prüfstand stellen, um dies aufzuzeigen. Dann kann man es auch gleich in der Wirklichkeit auf dem Töff selbst ausprobieren: Nur wenn es eine BMW-Boxer-Maschine ist, dann ist das ein schlechtes Beweismittel. Wird doch seit Jahrzehnten die Schaltbarkeit dieser Maschinen in den MOTORRAD-Tests bemängelt, dass es nicht ohne Geräuschkulisse von statten geht:

Klack, der Gang ist eingelegt, nun kann es losgehen... *Der versierte Töff-Fahrer legt den ersten Gang beim warmen Motor vor dem Anstellen ein (ohne Kupplung, mit leichter Vorwärts/Rückwärts-Bewegung) denn: Bei laufendem Motor ins stillstehende Getriebe den Gang einzulegen, da muss es klacken, oder?*

Meinen Fahrschülern sage ich: «Du musst Deinen Fuss mit Gramm programmieren, nicht mit Kilos!» Versuch es selber und schau dann mal «wie's flutscht»!