

SOUVERÄN FAHREN



Sicherheit



Rennstrecke



Schräglage



Offroad



DEIN

MOTORRADTRAINING

Seit 1991 immer einen Schritt voraus!



Seite 7

Seite 7

Seite 7

Seite 7

Wir stellen uns vor

Seite 3

Unser MS² Trainingsmotorrad

Seite 4

Warum wir?

Seite 5

Training für Frauen

Training für 125

Motorradfahren ohne Führerschein

Kleinere Gruppen oder Einzeltraining



Das 3-oder-4-Tage-Kompakttraining

Seite 8-10

Seite 11

Das 1-Tag Schräglagentraining

Seite 12 **Das 1/2 -Tag-Schräglage-ohne-Limits- Training**



Das 1-Tag-Sicherheitstraining/Bremsen

Seite 13

Seite 14

Das 4-Tage-Rennstreckentraining



Vorgeschichte der Motorradschule Rausch

Seite 15-17

Vorwort

Fahrspaß steigert sich durch **Können**. **Erfahrung** bringt Sicherheit. Von beidem kann man nie genug haben.

Die Motorradschule MS2 bietet das optimale Umfeld, um im Umgang mit dem Motorrad unvermutet souverän zu werden. **Seit mehr als 20 Jahren** leiten wir unsere Trainingsteilnehmer an, Bewegungsabläufe mit der Fahrphysik ihres Motorrades in Einklang zu bringen. Profitieren Sie von unserem Wissen und nicht zuletzt von unserem bewährten **MS²-Schräglagen-Trainingsmotorrad**, dem patentierten Original.

Auf den folgenden Seiten informieren wir über Abläufe und Hintergrund unseres Trainingsprogramms. Es richtet sich gleichermaßen an Frauen und Männer, an Fahranfänger oder motorsportlich Ambitionierte, an Biker, die auf Oldtimern unterwegs sind und solche, die mit Elektronik vollgestopfte PS-Monster fahren. Unser Training wird individuell auf jeden Teilnehmer und sein Motorrad abgestimmt!

MS2 - Dein Motorradtraining

Lass Dich Überraschen! Du kannst es!



Sicherheit in allen Schräglagen

Bremstraining



Offroad-Wintertraining in Andalusien



Rennstrecke in Rijeka



Verfügbare Trainingsniveaustufen

A = noch unsicher (wenig Fahrerfahrung -Angst fährt mit)

B = durchschnittlich

C = sportlich ambitioniert (hohe Risikobereitschaft)

Bitte stufen Sie sich im Zweifelsfall lieber niedriger als zu hoch ein. Der Unterschied kann im Ablauf problemlos berücksichtigt werden. Umgekehrt funktioniert das leider nicht.

Ein 4-Tage-Training ist für Motorradfahrer jeden Niveaus empfehlenswert.

MS² Team stellt sich vor



- Motorradfahrer seit dem 8. Lebensjahr
- aktiver Motorradsportler mit internationaler Lizenz bis 1988
- Kfz-Mechaniker und Fahrlehrer
- geboren 26.10.1961 in Steinhöring
- Sanitäter beim BRK Ebersberg bis 1980
- 1990 Gründung der **MS²**



- Organisation
- Terminplanung
- Teilnehmerbetreuung



Instruktors Sicherheitstraining

Social Media

Besuchen sie uns auch Facebook, Instagram oder Twitter



unter: [ms2rausch](#)



Instagram

unter: [ms2rausch](#)



unter: [ms2rausch](#)

Sie wollen Videos sehen von uns, dann schauen Sie bei Youtube vorbei



YouTube

unter: [ms2aloisrausch](#)

Das MS²-Schräglagen-Trainingsmotorrad

Unser Schräglagen-Trainingsmotorrad verhält sich fahrphysikalisch neutral. Das heißt: Fahreigenschaften und Schwerpunktlage entsprechen dem, eines serienmäßigen Motorrades gleicher Bauart, vollgetankt und ohne Anbauten. **Die angebrachten Stützräder verringern das Verletzungsrisiko beim Sturz jedoch um 99%.** Da die Stützarme einstellbar sind, können damit alle denkbaren Fahrmanöver gefahren werden: Unter der Anleitung des Instructors kann sich der Trainierende damit bis an die Haftungsgrenze der Reifen herantasten, kann lernen, wie sich der Grenzbereich der Reifen ankündigt, ohne beim Sturz mit einer Verletzung rechnen zu müssen. Dieses Detail ist wichtig! Denn: Unser Flügelmotorrad lässt die Erfahrung des Sturzes zu, **im Gegensatz zu den Systemen unserer Nachahmer.**



Die Motorradschule MS2 bietet das optimale Umfeld, um seine Fähigkeiten im Umgang mit dem Motorrad bis zur Perfektion auszubauen: Trainingsmotorräder, Trainingsplätze, kleine Gruppen, aktuelle Trainingsinhalte, qualifizierte Instrukturen.

Trainingsmotorräder

Knifflige Fahrmanöver übt man ungern mit dem eigenen Motorrad. Benutzen Sie stattdessen unsere speziell dafür ausgelegten Fahrzeuge. Alles was Sie damit unbeschwert erlernen, ist problemlos auf Ihr eigenes Motorrad übertragbar.

Trainingsplätze

Es mag seltsam anmuten, aber es ist in Deutschland tatsächlich nicht erlaubt - einfach so - auf Straßen oder Parkplätzen Fahrmanöver auszuprobieren. Dazu ist eine Genehmigung erforderlich. Um ideale Bedingungen für unsere Trainingsteilnehmer zu schaffen, geben wir jährlich mehr als 90.000 € für Bewilligungen, Platzmieten und Rennstreckenbenutzung aus. Profitieren Sie davon.

Limitierte Teilnehmerzahl/Fahrrerniveau

Die Teilnehmerzahl unserer Trainings ist begrenzt. Bitte ordnen Sie sich der für Sie passenden Trainingsstufe gewissenhaft zu (A, B oder C, siehe Niveau-Einstufung). Nur so können wir optimal auf Ihre Bedürfnisse eingehen.

Trainingsinhalte

Diese zielen darauf ab, Sie als Mensch auf die Stresssituationen vorzubereiten, die beim Motorradfahren typischerweise auftreten können. Zusätzlich vermitteln wir technisches Grundlagenwissen: Auf welche Details der Schutzkleidung man Wert legen sollte; was von elektronischen Fahrhilfen zu erwarten ist; was moderne Fahrzeug- und Reifentechnik ausmacht und wie man das eigene Körpergewicht - unter Einbeziehung des Motorradschwerpunktes- zur Steuerung des Motorrades nutzt. Wir erklären wichtige Aspekte der Fahrwerkgeometrie, der Federwegdämpfung und der Haftfähigkeit von Reifen. Motorräder sind eben keine Autos!

Trainingszeit

Zusammenhänge versteht in der Regel jeder schnell, die praktische Umsetzung ist aber sehr zeitintensiv. Unsere Trainingszeiten sind normalerweise täglich von 09:00 bis 17:00 Uhr. (Abweichungen sind der Kursbestätigung zu entnehmen).

Instrukturen

Unsere Instrukturen sind nicht nur Verkehrsteilnehmer, sondern auch aktive Motorradsportler. Sie verfügen daher über reichlich praktische Erfahrung im Umgang mit kritischen Fahrsituationen.

Damit Unfälle im Straßenverkehr vermieden werden können, geben wir unser Wissen gerne weiter.

Spezielle Angebote

Training für Frauen

Bei entsprechender Nachfrage stellen wir all unsere MS2-Trainingsangebote gerne auch exklusiv für Frauengruppen zusammen.



Training 125er

Auch Inhaber der Führerscheinklassen A, deren Fahrerlaubnis auf Motorräder mit 125 ccm begrenzt ist, können an allen MS2-Trainingsveranstaltungen teilnehmen.

Motorradfahren ohne Führerschein

für Könner

Wer Motorrad fahren kann, obwohl er keinen passenden Führerschein besitzt, braucht auf seinen Fahrspaß nicht verzichten. Für Teile unseres Trainingsprogramms, das abseits des öffentlichen Straßennetzes stattfindet, ist der Führerschein nicht zwingend erforderlich - wohl aber zweckgebundene Schutzkleidung.

Für das MS²-Ringtraining und das Offroad-Training in Spanien benötigt man keinen gültigen Führerschein.

Motorradfahren ohne Führerschein (maximal 5 Teilnehmer)

für blutige Anfänger

Für Personen, die sich mit dem Gedanken tragen, den Motorradführerschein zu machen, aber nicht sicher sind, ob sie sich das "antun" möchten, haben wir ein spezielles Angebot. Es ist ähnlich aufgebaut wie der erste Trainingstag des 3- oder 4-Tage-Kompakttrainings, konzentriert sich aber besonders auf die elementaren Grundlagen der Bedienung eines Motorrades. Das Training macht garantiert viel Spaß und erspart etliche Fahrstunden.

Kleinere Gruppen oder Einzeltraining

Gerne erfüllen wir auch individuelle Wünsche. Nach spezieller Vereinbarung und mit entsprechend angepasstem Tarif besteht grundsätzlich die Möglichkeit, z.B. in Gruppen von vier Personen und weniger Teilnehmern oder auch ganz alleine mit einem Instruktor zu trainieren.

Setzen Sie Ihre eigenen Schwerpunkte

Bei Interesse und wenn es organisatorisch möglich ist, lässt sich unser Trainingsangebot auch an spezielle Wünsche und Anregungen anpassen. Wir beraten hier gerne und unterbreiten ein entsprechendes Angebot.

Das 3 oder 4-Tage Kompaktraining

(maximal 5 Teilnehmer. Führerschein erforderlich)

Wählen Sie die Trainingsdauer selbst: 3 oder 4 Tage

Unser Kompaktraining ist ideal für Motorradfahrer, die folgende Übung nicht beherrschen: das Wendemanöver am Lenkansschlag. Die Übung funktioniert mit allen für die Straße zugelassenen Motorrädern.

Suchen Sie sich eine geeignete Fläche, auf der Sie ungestört probieren können. Bitte nur mit üblicher Schutzkleidung üben. Drehen Sie den Lenker im Stand wahlweise zum rechten oder linken Anschlag. Wenn Sie jetzt vorsichtig im Schneckentempo anfahren, sollte sich der Lenker dabei nicht vom Lenkansschlag wegbewegen. Die Übung ist perfekt erfüllt, wenn Ihnen eine 360-Grad-Wende am Lenkansschlag gelingt, ohne die Füße von den Rasten nehmen zu müssen. Ihr Körper sollte dabei völlig entspannt bleiben. Wenn Sie den Eindruck haben, dass es nicht Sie sind, der bei dieser Übung Geschwindigkeit und Raum bestimmt, sondern das Motorrad, sind Sie gut beraten, unser Kompaktraining in Anspruch zu nehmen.

Hier setzt unser Kompaktraining an.

Mit der Teilnahme an unseren Trainings verschaffen Sie sich Vorteile in der Handhabung Ihres Motorrades im Straßenverkehr, im Gelände oder auf der Rennstrecke.

Wer sein Motorrad wirklich beherrscht, sitzt nicht statisch auf dem Bike, sondern bewegt sich der Fahrdynamik entsprechend. Man kann das bei Motorradrennen gut beobachten. Auch die Bewegungsabläufe der Rennfahrer unterscheiden sich je nach Sportart. Warum ist das so? Weil die Fahrer unterschiedlich schnell unterwegs sind. Auch im ganz normalen Straßenverkehr verändern sich die am Fahrzeug auftretenden Kreiselkraftzustände ständig. Zudem kann die Reifenhaftung von Moment zu Moment beträchtlich variieren. Gute Fahrer passen sich diesen Bedingungen fortwährend an. **Wir bringen Ihnen bei, wie man das macht.**



Der Instruktor demonstriert den Einfluss der Kreiselkräfte



Bewegungsabläufe üben

Gleichgewicht und Bedienmotorik trainieren



Der erste Trainingstag

Wir helfen Ihnen, die Motorik mit der Fahrphysik in Einklang zu bringen. Dies ist der zeitintensivste Teil des gesamten Trainings. Wir stellen hierfür leichte Trainingsmotorräder zur Verfügung, die einfach zu fahren sind.

Wir trainieren am ersten Tag auf einer Wiese. Dort ist ausreichend Platz und Ruhe zum Üben. Zudem ist loser Untergrund hervorragend geeignet, um das notwendige Gespür für Reifenhaftung zu entwickeln. Unter unseren Trainingsbedingungen baut man seine Angst vor schlechten Fahrbahnzuständen ab.

Der Instruktor erläutert anschaulich, welcher Aspekt von Fahrphysik und Fahrdynamik mit der jeweiligen Übung zu tun hat, und fährt sie vor. Im Anschluss daran nehmen sich die Teilnehmerinnen ihr Trainingsbike und beginnen auf einem freien Platz der Wiese zu üben. Wenn sich dabei Fehler einschleichen, unterbricht der Instruktor und verbessert. Nach erfolgreichem Abschluss der Trainingseinheit folgt die nächste Aufgabe. So sammeln Sie Schritt für Schritt viele neue Erfahrungen.

Am Vormittag übt man Fahrtechniken bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne Kreiselkraft und am Nachmittag fahren wir dann schneller und lernen Fahrtechniken bei unterschiedlich hohen Kreiselkräften kennen. Das macht richtig viel Spaß. **Nach diesem Tag ist jeder Teilnehmer optimal auf das weiterführende Training vorbereitet.**



Beschleunigungsübung mit einer Hand



Einweisung



40° sind schnell erreicht



Blickführung üben



45° für Fahranfänger kein Problem

50° Trainingsziel erreicht

Der zweite (bzw. dritte) Trainingstag

Die Trainingsteilnehmer lernen, die Erkenntnisse vom Vortag auf ein mehr als doppelt so schweres Motorrad zu übertragen. **Diesmal mit dem Schräglagen-Trainingsmotorrad** auf dem harten Boden eines geeigneten Platzes. Viele Teilnehmer zweifeln anfänglich daran, dass es möglich ist, mit dem doppelt so schweren Motorrad, ebenso geschickt umzugehen, wie mit den leichten Enduros vom Vortag. Doch bis zur Mittagspause hat sich diese Skepsis gelegt.

Den Trainingsteilnehmern wird klar: Wer die notwendigen Bewegungsabläufe beherrscht, kann alle Motorräder kontrolliert fahren, egal wie groß und schwer diese sind.

Zunächst dauert es eine Weile, bis man absolutes Vertrauen zum Trainingsmotorrad und zu den daran montierten Flächen hat, die dafür sorgen, dass man im Falle eines Sturzes nicht zu Schaden kommen kann. Doch dann erlernt man damit Fahrtechniken, die im Straßenverkehr nutzbare Reserven schaffen; auch solche, die in Schräglage für die maximal mögliche Reifenhaftung sorgen.

Für viele Teilnehmer ist das absolutes Neuland. Sie erfahren das erste Mal in Ihrem Leben, was „fahrphysikalische Anomalie“ bedeutet: Unbewusst automatisierte Lenkimpulse, die unweigerlich zum -eigentlich vermeidbaren - Sturz führen können.

Das Training mit dem Flügelmotorrad lädt ein, zu experimentieren: Wo beginnt der Grenzbereich, was beeinträchtigt die Reifenhaftung mehr? Die Zentrifugalkraft oder der Lastwechsel? Lassen Sie sich überraschen!



50° - geht das?



Der dritte (bzw. vierte) Tag

Der Trainingstag beginnt im Unterrichtsraum der MS2 in Steinhöring. Sie erfahren eine Menge über Verkehrsunfälle, an denen Motorräder beteiligt sind. Wir besprechen typische Örtlichkeiten, Ursachen und Zeitabläufe sowie das menschliche Verhalten. Vor allem aber: Strategien, die helfen, Unfälle von vornherein zu vermeiden. Selbstverständlich beschäftigen wir uns auch mit Themen wie Schutzkleidung und Reifenhaftung. Unsere Ausführungen dazu sorgen bei vielen Teilnehmern für Überraschung.

Anschließend fährt der Instruktor mit den Trainingsteilnehmerinnen zur nahegelegenen Übungsstrecke für das Bremstraining. Dort üben wir auf öffentlichen Straßen - jeder mit seinem eigenen Motorrad. Die meisten Teilnehmer bemerken da bereits die positiven Auswirkungen der vorangegangenen Tage. Das eigene Motorrad fühlt sich wesentlich besser als vor dem Training an.

Nach der Einweisung wird ein paar Mal locker auf und ab gefahren, um sich an die Fahrgeschwindigkeiten zu gewöhnen. Mit 100 km/h im Straßenverkehr unterwegs zu sein, ist für die meisten Motorradfahrer eigentlich nichts Besonderes. Doch selbst den Erfahrenen unter ihnen wird zunächst flau im Magen, wenn sie aus hoher Geschwindigkeit ohne Not und absichtlich - bis zum Stillstand abbremsen sollen. Doch keine Sorge: Obwohl das Bremstraining einige Herausforderungen bietet, muss sich niemand Gedanken um sich und sein Bike machen. Denn: Die folgenden praktischen Übungen schaffen das notwendige Selbstvertrauen und gewährleisten die Aufrechterhaltung der eigenen Handlungsfähigkeit in jeder Situation.



Teilnehmer kommen aus dem In- und Ausland



Schwerpunktlage beeinflusst das Bremsverhalten



Kreiselmoment stabilisiert das Motorrad

Die Teilnehmer bekommen zunächst die Aufgabe während der Fahrt die Meter einer bestimmten Distanz abzuschätzen. Die Resultate werden untereinander verglichen und besprochen. Anschließend wird der „Verkehrswert“ jedes Teilnehmers ermittelt. Mit Verkehrswert bezeichnen wir die Leistungsfähigkeit, die jeder Einzelne sofort, ohne vorher geübt zu haben, gefahrlos abrufen kann. Dabei wird auch die visuelle Täuschung einbezogen. Das bedeutet: Da unser Gehirn nicht alle fahrphysikalischen Abläufe konstruktiv verarbeiten kann, sind Überreaktionen die logische Folge. Das ist für die meisten Teilnehmer neu. Sie werden das erste Mal in der Praxis mit visueller Täuschung konfrontiert. Aber sie lernen, wie man damit umgeht.

Der Instruktor erklärt anhand praktischer Demonstrationen einiges über Motorräder und eventuelle Unfallgegner.

Die Geschwindigkeiten auf der Geraden wie auch in Kurven, die bei unseren praktischen Übungen gefahren werden, entsprechen denen, die im Straßenverkehr realistischerweise anfallen. Somit sind die Übungsgeschwindigkeiten breit gefächert. Selbstverständlich berücksichtigen wir dabei die spezifischen Leistungsmerkmale Ihres Motorrades: Elektronische Fahrhilfen wie beispielsweise ABS oder Traktionskontrolle. Unter anderem begutachtet der Instruktor Ihre Reifen und klärt Sie darüber auf, inwieweit diese die gleiche Sicherheit in Kurven bieten, wie die Reifen des Flügelmotorrades mit dem Sie am Vortag geübt haben. **Nach diesen drei bzw. vier Tagen wird sich Ihr fahrerischer Horizont deutlich erweitert haben. Versprochen!**

Bremsen in Schräglage



Das 1 Tag Schräglagentraining

(Trainingsstufe B-C / maximal 5 Teilnehmer oder 10 Teilnehmer)

Der Ablauf ähnelt dem zweiten bzw. dritten Trainingstag des 3- oder 4-Tage Kompakttraining.

Dieses Training setzt gutes Fahrkönnen voraus.

Schwerpunkte:

- Sicherheit in jeder Schräglage
- verschiedene Fahrtechniken in Schräglage
- die Reifenhaftgrenze selbst erfahren
- Fingerspitzengefühl ausbauen

Der „Renner“ im MS²-Programm



Erfahrungen sammeln macht Spaß

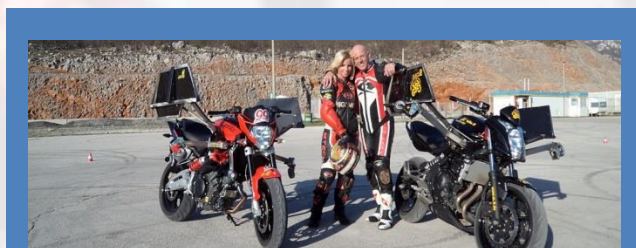
Mit jedem zusätzlichen Trainingstag am Flügelmotorrad steigern Sie Ihr fahrerisches Geschick.



Hang-Off-Technik üben



Schräglagenstufe einstellen



Lizenzierter MS2-Partner:

Racing School 99 Rijeka, Kroatien, by Kec
 Die Kec-Racing School 99 bietet Motorradfahrern ein ganz besonderes Schmankehl. Trainiert wird im Fahrerlager auf einem original MS2-Flügel-Motorrad und anschließend exklusiv mit Kec auf der Rennstrecke von Grobnik. Dieses Training ist nicht nur für engagierte Motorradfahrer, sondern sogar für zukünftige Rennfahrer geeignet. Während des Lehrgangs wird ausschließlich englisch bzw. kroatisch gesprochen. Informationen unter: www.99racingschool.com.



Das Schräglagen-Trainingsmotorrad fährt sich fahrphysikalisch neutral

Das 1/2 Tag Schräglage ohne Limits Training

(maximal 5 Teilnehmer)

Wir haben 2015 unser Trainingsprogramm erweitert für Teilnehmer, die das Schräglagetraining bei uns bereits erfolgreich absolviert haben. Nur Fahrer, die bei zügiger Fahrt entstehende Rutscher und Slides des Flügelmotorrades bei 50° und 55° Schräglage - sicher kontrollieren konnten, erfüllen die Voraussetzungen für die Buchung des speziellen Trainings.



Üben, bis das Stützrad überflüssig wird



55° mit Schutzflächen



55° ohne Schutzflächen



60° fahren wie die Profis

Das 1 Tag Sicherheitstraining/Bremsen

(maximal 6 Teilnehmer / Führerschein erforderlich)

Das Training ist ähnlich aufgebaut wie der letzte Tag beim 3-oder-4-Tage-Kompakttraining.

Schwerpunkte:

- Bedienungstricks zur Unfallvermeidung
- Umgang mit ABS (Antiblockiersystem)
- Bremstechniken bei Geschwindigkeiten um 100 km/h
- Bremswege richtig einschätzen lernen (unterschiedliche Geschwindigkeiten, auf der Geraden und in der Kurve)

Verhalten in schwierigen Situationen

- Wildunfall
- Verhalten mit Sozium

u.v.m.

Nicht alle ABS-Systeme funktionieren gleich. Unseren Erfahrungen nach verhalten sich manche der neueren Systeme anders als erwartet - bis hin zu äußerst negativen Überraschungen. So kann es auch unter baugleichen Modellen in seltenen Fällen vorkommen, dass das ABS-System mancher Exemplare unter gewissen Bedingungen beim Bremsen aus hoher Geschwindigkeit den Überschlag des Motorrades verursacht. **Im Rahmen unseres Trainings testen wir Ihr ABS-System auf seine speziellen Eigenheiten und zeigen Ihnen, wie man damit fahrerisch umgeht.**



Souverän in jeder Situation



Test und Vergleich verschiedener ABS-Systeme



Lernen, wie man eine Fahrbahnoberfläche beurteilt



Bremsen mit Sozium



Besprechung der Handlungsalternativen

Das 4-Tage Rennstreckentraining

(maximal 120 Teilnehmer / Niveau A, B und C)

Wegen der begrenzten Teilnehmerzahl ist eine frühzeitige Buchung unumgänglich.

Die Rennstrecke von Grobnik, nahe Rijeka, ist der geeignete Platz, um Ihr Können unlimitiert in Fahrspaß umzusetzen. Das gilt für Fahranfänger und Motorsportler gleichermaßen. Während der Veranstaltung stehen jederzeit Instruktoren zur Verfügung.

Nach einer ausführlichen Einweisung in den Ablauf der Veranstaltung, der anschließenden Streckenbesichtigung und einer ausreichenden Anzahl von Proberunden mit dem Instruktor wird jeder Teilnehmer einer passenden Niveaugruppe zugeteilt: langsam, mittel oder schnell.

Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit, wenn er dies vor Ort anmeldet, sich gegen einen kleinen Unkostenbeitrag von einem Instruktor eine oder mehrere Trainingseinheiten lang begleiten und beraten zu lassen.

Abzüglich einer Stunde Mittagspause steht die Strecke den Teilnehmern von 09:00 - 17:00 Uhr zur Verfügung. Die Niveaugruppen wechseln alle 20 Minuten. Auf diese Weise schafft man problemlos etwa 200 km Kurvenspaß pro Tag. Garantiert ohne Gegenverkehr!

Die Abende und Nächte verbringen die meisten Teilnehmer im Fahrerlager. Duschen und Toiletten sind vor Ort. Das Restaurant im Fahrerlager und die umliegenden Pensionen (für Nichtcamper) können wir wärmstens empfehlen.

Entweder am Samstag oder am Sonntag - je nach Wetterlage - werden Rennen für verschiedene Klassen (UHU, FUN, Damen, offenes Rennen) veranstaltet. Wer möchte, kann daran teilnehmen. Es gibt im Fahrerlager technische Hilfe und auch einen Reifendienst. Wenn man Reifen benötigt, sollte man sie vorbestellt haben oder selbst mitbringen.

Streckenposten, Rettungswagen und Notärzte vor Ort sorgen für die Sicherheit.



Reifenservice



Siegerehrung



MS² Fun Klasse



Gruppeneinteilung



Besprechung der Fahrlinie



Lernen, wie man eine Fahrbahnoberfläche beurteilt

Alois Rausch, Inhaber der Motorradsicherheitschule MS2, zu den Hintergründen seines Engagements und seiner persönlichen Motivation

In den achtziger Jahren - während meiner Zeit als aktiver Motorsportler-war ich ehrenamtlicher Mitarbeiter beim Roten Kreuz und der Feuerwehr Ebersberg. Die vielen Verkehrsunfälle, mit denen ich damals konfrontiert wurde sowie die Schicksale der Beteiligten, haben nachhaltige Eindrücke bei mir hinterlassen. Zu nächst war es für mich nicht nachvollziehbar, wie scheinbar banale Ursachen schwerwiegende Unfälle auslösen können. Die Opfer, die ich gesehen hatte, passten weder in die Kategorie ‚verrückte Raser‘, noch waren sie private Rennen gefahren. Meist waren es ganz normale vernünftige Leute mit familiärer Verantwortung. Sie schienen mir auch nicht ‚zu blöd zum Fahren‘ gewesen zu sein. Dies Urteil hat man ja schnell auf den Lippen. Aber so war das nicht. Selbst Fachleute waren darunter, Polizisten und Richter beispielsweise oder sogar Fahrlehrer. Leute, die mit den Gefahren des Straßenverkehrs von Berufs wegen bestens vertraut sind.

Jeder fährt eben so, wie er glaubt - nach seinem subjektiven Gefühl - alles sicher im Griff zu haben. Doch eben diese Subjektivität ist das Problem. Regel konform zu fahren und Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuhalten, ist sicher jedem anzuraten -aber reicht das? Schützt das davor-wenn's dumm läuft-im Straßenverkehr Opfer des eigenen menschlichen Versagens zu werden? Offensichtlich nicht.

Man sollte sich schon auch ein wenig mit den technischen Grundlagen des Fahrens beschäftigt haben und mit Angst und Emotionen, der Psychologie, die beim Lenken von Fahrzeugen zum Tragen kommt. Jeder sollte für sich herausfinden, was für ihn oder sie machbar, was zu verantworten und was fahrlässig ist. Doch eigene Grundlagenforschung zu betreiben, kostet Zeit und ist nicht ungefährlich. Außerdem liegt das nicht jedem.

Eine Fahrerausstellung, die diese Bezeichnung wirklich verdient, könnte dagegen durchaus helfen. Das war mein Ansatz.

Also wurde ich Fahrlehrer.

Doch die Ausbildung dazu hat mich enttäuscht. Irgendwie hatte ich angenommen, die Leute, die Fahrlehrer ausbilden, seien mit allen Wassern gewaschene Profis. Sie würden zukünftigen Fahrlehrern beibringen, wie man Fahrzeuge in allen möglichen Situationen sicher beherrscht. Fundierte praktische Tipps und Tricks sozusagen, die man an seine Schüler weitergeben könnte.

Die Realität war ernüchternd. Vor allem hatte man die Straßenverkehrsordnung auswendig zu lernen, die Fahrerschülerausbildungsverordnung, Teile des Strafgesetzbuches, Verwaltungsvorschriften und dergleichen mehr: trockene Theorie, aber kein Handwerkszeug. Der praktische Teil erschöpfte sich in genau den üblich lapidaren Grundübungen, die jeder aus der Fahrschule ohnehin schon kennt. Mehr war nicht dahinter.

Im Gegensatz dazu war meine Ausbildung zum Privatpiloten eine Offenbarung. Natürlich war auch diese mit Theorie gespickt. Doch als Ergänzung erfuhr man etliches über menschliches Verhalten: warum wir Fehler machen. Der praktische Flugunterricht konfrontierte einen mit den Grenzbereichen des Flugzeugs und man trainierte das angemessene Verhalten in Notfallsituationen.

Diese umfangreiche und praxisnahe Schulung ermöglicht es bereits 14-Jährigen, den Segelflugschein zu machen. Ab 17 ist man in der Lage, im Rahmen der Ausbildung, Motorflugzeuge allein zu steuern. Selbstverständlich bleiben Piloten bis ins hohe Alter verpflichtet, regelmäßig zu trainieren. Vielleicht gilt das Fliegen deshalb als weniger gefährlich, als das Fahren im Straßenverkehr.

Wie ich mein Wissen über Motorradunfälle sammelte.

Als risikobereiter Motorsportler hatte ich ausreichend Erfahrung mit schmerzhaften Stürzen sammeln können. Nun wollte ich verstehen lernen, wie es speziell zu den Unfällen im Straßenverkehr kommt, in die Zweiradfahrer verwickelt werden. Ich befasste mich fast drei Jahre lang damit, Motorradunfälle und ihre örtlichen Gegebenheiten zu analysieren, um mich in die Lage der zu Sturz gekommenen FahrerInnen versetzen zu können. Ich begutachtete die Motorräder der Verunglückten. Wo es sich anbot, sprach ich mit ihnen über die Verletzungsfolgen. Doch wie sie in die verhängnisvolle Situation geraten waren, konnten sie selten erschöpfend beantworten. Auch die Fahrzeugdaten, Angaben zur Beschaffenheit der benutzten Reifen oder Zeugenaussagen zeichneten selten ein erschöpfend klares Bild vom Hergang des Unglücks. Beispielsweise erlaubt die Länge und das Bild einer Motorradbremsspur keine zuverlässigen Rückschlüsse auf die Geschwindigkeit, die tatsächlich gefahren wurde. Aus fahrphysikalischer Sicht unterscheidet sich das Motorrad nun mal erheblich vom Auto. Um also herauszufinden, was die Fahrer faktisch falsch gemacht haben könnten, blieb mir oft nichts anderes übrig, als die fraglichen Unfallhergänge auf dem Motorrad selbst nachzustellen. **Das, was ich dazu im Laufe der Jahre gelernt und erkannt habe, würde ein Buch füllen.**



Alois Rausch war bis 1988 aktiver Motorsportler



Unfallstellen begutachten



Unfallhergänge



Rekonstruieren



**Demonstration:
Kollision mit Wild**

Beispielsweise stellte ich infolge meiner Recherchen über Motorradunfälle die These auf, dass eine Kollision zwischen Motorrad und Rehwild vom Fahrer heil überstanden werden kann - zumindest wenn er dabei richtig reagiert. Was in dem Fall bedeutet: Den Lenker mit gestreckten Armen zu stabilisieren, aber auf keinen Fall zu bremsen. Ich bewies das, indem ich es 1995 vor zahlreichen Vertretern der Presse sowie den laufenden Kameras des Bayerischen Rundfunks demonstrierte.

Wozu braucht man eine spezielle Ausbildung für Motorradfahrer?

Ganz einfach! Weil Motorradfahren eine hoch komplexe Angelegenheit ist. Sie erfordert sowohl praktische Fertigkeiten als auch theoretisches Wissen. Deshalb habe ich mit der MS2 eine Plattform für Motorradfahrer und die, die es werden wollen geschaffen, auf der sie - ohne unverantwortbare Risiken eingehen zu müssen- überlebensnotwendige Erfahrungen machen können. Das wirkt vorbeugender als Verbote und Paragraphen es je könnten.

Dafür entwickelte ich mein spezielles Sicherheitstraining, das ich erstmals 1991 zusätzlich zu der normalen Führerscheinausbildung anbot - und zwar ohne Mehrkosten. Die Fahrschule, für die ich damals arbeitete, erfreute sich deshalb schon bald regen Zulaufs.

1992 zitierte mich der bayerische Fahrlehrer Verband zu sich. Dem damaligen Vorsitzenden Gerhard von Bressendorf missfielen meine Lehrmethoden, da sie vom üblichen vorgehen der Fahrlehrerschaft erheblich abwichen. Meine Gründe dafür interessierten ihn nicht. Vergeblich versuchte ich ihn davon zu überzeugen, dass es unverantwortlich ist, Fahrschüler in den Straßenverkehr zu entlassen, die auch trotz der heute deutlich erhöhten Zahl an Fahrstunden so gut wie kein praktisches Grundlagenwissen in Fahrdynamik vermittelt bekamen. Es dürfe doch auch nicht sein, sagte ich ihm, dass junge Autofahrer ihre erste richtige Bremsung bei hoher Geschwindigkeit, erst dann ausführten, wenn sie sich bereits in einer akuten Unfallsituation befänden.

Gerhard von Bressendorfs Antwort darauf war, dass der Reifenverschleiß, den die Fahrschulen für Derartiges zu finanzieren hätten, viel zu hoch wäre. Im Übrigen müsse ich ihm weder die Fahrphysik erklären, noch wie Fahrlehrer ausgebildet werden sollten. Schließlich habe sich die angestammte Methodik über 60 Jahre lang bewährt.

Dennoch lud ich von Bressendorf und seine Kollegen ein, die progressiven Methoden meiner Motorradschule MS2 selbst zu testen, indem sie ein kostenloses Training bei mir absolvierten. Außerdem berichtete ich ihm von meinen Versuchen mit ABS-Motorrädern. Man müsse die Fahrschüler darüber unterrichten, wie effektiv diese Systeme Menschenleben retten. Denn leider überwog damals - sogar in den Fahrschulen - immer noch die welfremde Meinung, wer ABS brauche, sei zu dumm zum Bremsen. Selbst der ADAC hat mehr als 10 Jahre gebraucht, um zu erkennen, wie wichtig ABS gerade für Motorräder ist.

Leider sind meiner Einladung weder Herr von Bressendorf noch der Kreis seiner Kollegen jemals nachgekommen.

Ich beschloss, eigene Wege zu gehen.

Da meine Lehrmethoden vom bayerischen Fahrlehrer Verband nicht anerkannt wurden, gab ich meine Tätigkeit als offizieller Fahrlehrer auf. Seitdem bin ich unabhängiger Coach für souveränes Fahren.

Meine Motorradschule MS2 bietet den Kursteilnehmern genau den Teil der Fahrerausbildung an, den sie von staatlich anerkannten Fahrschulen erwarten würden, aber nicht erhalten.

Der Schräglagentrainer war deshalb unter anderem eine logische Schlussfolgerung.

Verletzungen irritieren. Schon während der Fahrschulaausbildung können sie der Grund dafür sein, abzubrechen oder das Motorradfahren später ganz bleiben zu lassen. Damit unsere Trainingsteilnehmerinnen auch das Kurvenfahren in Schräglage verletzungsfrei üben können, entwickelte ich 1991 ein Motorrad mit Stützarmen: das Schräglagen-Trainingsmotorrad, auch Flügelmotorrad genannt. Da sich mein System fahrphysikalisch neutral fährt, erfüllt es diese Anforderung hervorragend.

Ich kann mich noch gut daran erinnern, dass die Fachwelt zunächst darüber witzelte. Inzwischen benutzen auch viele ehemalige Kritiker ähnliche Systeme. Mein patentiertes Original darf jedoch nur von qualifizierten Lizenznehmern eingesetzt werden. Schließlich steckt all meine Erfahrung in dem Gerät, außerdem etliche Jahre Entwicklungszeit. Die praktischen Erfahrungen, die wir (und inzwischen mehrere tausend Trainingsteilnehmerinnen) damit sammeln konnten, fließen in die Weiterentwicklung mit ein. Heute unterscheidet sich das System bereits deutlich von seiner ursprünglichen Form.



Konstruieren



Prototypenbau



Prüfen

Alois Rausch



MS²-Club-Sommerfest



Jahresabschlussfeier



MS² vieles leichter



Ihr Alois Rausch

MS² Fahrertrainings

Oft kopiert, doch nie erreicht



MS²

Alois Rausch

Münchener Straße 26

85643 Steinhöring

Tel.: 08039-908 15 95

Fax: 08039-908 49 93

www.ms2.de

info@ms2.de