Der Begriff Trial stammt aus England, wo vor ungefähr 70 Jahren erstmals Unerschrockene versuchten, mit den zu jener Zeit unzureichenden Motorrädern unwegsames Gelände zu durchqueren. Das war zu jener Zeit wesentlich schwieriger als heute, und der Ausdruck „try“ = versuchen, beschreibt am besten, was die Unentwegten damals eigentlich taten. Bald veränderte sich die Bezeichnung in „TRIAL“, es entstanden den Geländeschwierigkeiten besser angepasste Maschinen, die Fahrtechniken verfeinerten sich im Lauf der Entwicklung, und Trialfahrer wurden Meister der Balance und des Stils, womit sich diese Motorsportart zur Hohen Schule des Motorsports auf zwei Rädern entwickelte.

Im Vordergrund steht beim Trial die Maschinenbeherrschung in den „Sektionen“ genannten Sonderprüfungen. Die Fahrtzeit spielt eine untergeordnete Rolle, obwohl die Höchstfahrzeit festgelegt ist, um eine Veranstaltung überhaupt im Griff zu behalten. Diese Sektionen sind von erfahrenen Spezialisten ausgesucht; ein mindestens 1,2 m breiter Kurs durch Gräben, Schlamm, über Wurzeln, Steine und hohe Stufen, enge Kehren um Bäume oder andere Hindernisse herum ist möglichst fehlerfrei zu durchfahren. Anfang und Ende der Sektion sind mit A- und E-Schildern gekennzeichnet, nur zwischen diesen wird eine Punktwertung durchgeführt. Fehlerfrei bedeutet, alle Schwierigkeiten fahrend zu überwinden, also nicht anhaltend, schiebend oder gar stürzend, aber auch ohne Nachhelfen mit den Füßen. Dies sind alles Fehler, die dem Fahrer auf einer mitgeführten Punktekarte mit unterschiedlicher Wertung vermerkt werden. Berühren des Bodens mit dem Fuß: einmal = 1 Punkt, zweimal = 2 Punkte, mehr als zweimal = 3 Punkte, Absteigen, Sturz, Berühren der Begrenzungen und Anlehnen daran = 5 Punkte. Gewertet wird in einer Sektion nur der schwerste Fehler, mehr als 5 Punkte kann der Fahrer pro Sektion also nicht bekommen, es sei denn, er verweigert die Durchfahrt. Vor Beginn der Sektion stellt der Fahrer seine Maschine ab, geht zu Fuß die Sonderprüfung ab, sucht sich eine ihm geeignet erscheinende Fahrspur aus und beobachtet seine Konkurrenz bei der Durchfahrt, um eventuell eigene Fehler zu vermeiden.

Zulässig ist es auch in vielen Wettbewerben, dass jeder Fahrer einen Helfer einsetzt. Dieser darf jedoch nicht direkt eingreifen, sondern sich nur verbal einschalten. Verstöße werden mit Strafpunkten belegt, auch, wenn sich der Helfer mit dem Motorrad seines Fahrers an der Sektion anstellt, sich mit dem Punktrichter über die Bewertung seines Fahrers streitet oder die Sektion ohne die Zustimmung des Punktrichters betritt.

Der Trialfahrer fährt meist langsam, manövriert Vorder- und Hinterrad zentimetergenau, hebt mit einem Gasstoß das Vorderrad gekonnt auf eine Stufe herauf, überspringt Hindernisse, immer im Bestreben, die Sektion

Phoca PDF

fehlerfrei zu absolvieren. Punktrichter beobachten jede Bewegung von Fahrer und Maschine, nicht der schnellste „dab“, das leichte Aufsetzen eines Fußes auf den Boden, darf ihnen entgehen; der richtige Schwierigkeitsgrad einer Sektion gilt dann als erreicht, wenn sie von zwei oder drei Fahrern ohne Fehler bewältigt wird.

Die Maschinen haben große Bodenfreiheit, geringes Gewicht, großen Lenkeinschlag sowie Motoren, die auf die leiseste Drehung des Gasgriffes reagieren. Ein wichtiger Faktor sind außerdem die Reifen, erst der richtige Reifen in Verbindung mit einem der Sektion angepassten Luftdruck sichert den nötigen Vortrieb, und der kann über Sieg oder Niederlage entscheiden.

Für den Fahrer ist ein gewisses Trainingspensum unerlässlich, zu dem nicht nur das Fahren mit dem Motorrad gehört; auch Ausdauer, Schnellkraft und Konzentrationsfähigkeit bedürfen der dauernden Übung. Der interessierte Anfänger schließt sich zweckmäßigerweise einem Motorsportclub an; dieser steht dann dem Enthusiasten mit Rat und Tat und meistens noch mit eigenem Trainingsgelände zur Seite. Außerdem veranstaltet der dann auch Wettbewerbe, in denen man sein frisch erworbenes Können gleich mit anderen messen kann. Der Trialsport ist also eine Sportart, bei der dem Zusammenspiel zwischen Mensch und Maschine eine wichtige Bedeutung zukommt. So profitiert der durch das Trialfahren geschulte Motorradfahrer von der verbesserten Maschinenbeherrschung auch im Straßenverkehr des Alltags, denn er meistert sein Motorrad sicher in allen erdenklichen Situationen.

Motorrad-Trial besteht im Wesentlichen aus zwei Sparten, dem Oldtimer-Trial und „modernem“ Motorrad-Trial. Ein Motorrad ist erst Oldtimer, wenn es 30 Jahre alt ist, so auch in diesem Sport. Es gibt für beide Arten Wettkämpfe.
Wettkämpfe bestehen aus vier Runden mit meist 7 oder 8 Sektionen. Es gibt aber auch Wettkämpfe mit drei Runden je 10 Sektionen. Die Sektionen sind meistens mit einem Absperrband (rot/weiß), einem A(Anfang)- und einem E(Ende)-Schild gekennzeichnet. Für Gerechtigkeit in Sachen Schwierigkeitsgrad sorgen verschiede Klassen (siehe Klassen), die in Farben unterteilt sind. Jeder Teilnehmer erhält jede Runde eine Punktekarte, auf der seine „Strafpunkte“ eingetragen werden:

* Absetzen des Fußes: 1 Strafpunkt (maximal 3 möglich; dann durchfüßeln der Sektion gerechtfertigt)
* Sturz, Rückwärtsrollen oder Abstellen des Motors: 5 Strafpunkte (erfordern das Verlassen der Sektion)

Es gibt 6 Klassen:

Phoca PDF

* Rot 6xx = Neulinge, kleine Kinder ab 6 Jahren und alle, die ein Motorrad schon bewegen können und schon in der Lage sind, kleine Kurven und Hügel hoch und runter zu fahren.
* Schwarz 5xx = Anfänger; hier können schon kleine Steine und Baumstämme im Weg liegen; Auf- und Abfahrten sowie Kurven sind enger und steiler.
* Grün 4xx = Fortgeschrittene
* Blau 3xx = Spezialisten
* Weiß 2xx = Experten
* Gelb ai lizens = Internationale Lizenz (Europa- und Weltmeisterschaft)

Diese Klassen sind von Land zu Land unterschiedlich.

Indoor-Trial

Auch Indoor-Trial hat seinen Ursprung in England. Diese Hallenvariante entwickelte sich erst vor einigen Jahren, als man den Sport einer größeren Öffentlichkeit bekannt machen wollte.

Jede Mannschaft hat drei Fahrer, von denen jeder ein Drittel der Sektionen fahren muss. Bei sechs Sektionen muss also jeder zweimal fahren. Es gibt folgende Bewertungen: Ohne Fuß: 0 Punkte; Ein Fuß: 1 Punkt; Zwei Füße: 2 Punkte; Drei Füße: 3 Punkte; mehr als drei Füße: 3 Punkte; Sturz: 5 Punkte; Verlassen der Sektion: 5 Punkte. Bei 5 Punkten wird der Fahrer ausgeschlossen. Die Mannschaft mit den wenigsten Punkten gewinnt.

Fahrrad-Trial

Fahrrad Trial (auch Bike Trial) entwickelte sich in den frühen Siebzigern. Am 25. Mai 1974 fand in Bad Nauheim der allererste Wettkampf statt.

Grundsätzlich wird Trial mit Hardtails gefahren. Es wird auf zwei Arten von Fahrrädern getrialt - auf kleineren 20 Zoll (Raddurchmesser) Trialbikes und auf vom üblichen Mountainbike abstammenden 26 Zoll Trial-Mountainbikes. Wesentliche Unterschiede zu anderen Mountainbikes sind die sehr geringe Rahmenhöhe; die fehlende oder nur angedeutete Sitzgelegenheit, was zu mehr Bewegungsfreiheit führt; keine Federgabel und wenige Gänge, da nur kleine Übersetzungen benötigt werden; sowie das sehr geringe Gewicht des Rahmens zum leichteren Hüpfen mit dem Trial Velo.

Trial wird überall gefahren, wo dies möglich - wenn auch nicht unbedingt erlaubt - ist. So bieten sowohl Natur als auch Städte reizvolle Hindernisse. Natürlich gibt es auch die Indoor-Variante,

Phoca PDF

besonders geeignet für Wettkämpfe.

Beim Trial gilt es, das Fahrrad in jeder Situation perfekt zu beherrschen. Dabei fahren Trialer nicht nur, vielmehr hüpfen und springen sie über alle nur erdenklichen Hindernisse, oft auch in schwindelerregender Höhe. Körperbeherrschung, Balancegefühl, Konzentration, Kraft, Ausdauer und Mut werden gleichermaßen gefordert und gefördert. Aber auch Fantasie ist wichtig, denn für jede Situation muss die am besten geeignete Fahrtechnik gewählt werden.

Im Trial-Wettkampf ist es das Ziel, mit möglichst wenig Körperkontakt ein Fahrrad mit spezieller Geometrie durch einen natürlichen oder künstlichen Parcours hindurch zu bewegen. Oft sind Elite-Sektionen so schwierig, dass sie sogar zu Fuß nicht oder nur schwer zu bewältigen sind. Eine Sektion ist ein Geländeabschnitt, der mit Bändern, Tafeln und Pfeilen versehen ist, welche die Fahrspuren der verschiedenen Kategorien bezeichnen. Jede Kategorie wird durch eine eigene Farbe gekennzeichnet. Eine Sektion kann verschiedenste Elemente enthalten, wie steile Auf- oder Abfahrten, Bachdurchfahrten, Wurzelpassagen, Felsen, Baumstämme oder -strünke, mit Schotter-, Schräghang- oder Schlammpassagen. Oft werden diese natürlichen Sektionen noch durch künstliche ergänzt. Häufige Elemente sind hierbei Betonröhren, Paletten, Kabelrollen, Bretter, Ölfässer oder ausgediente Autos. Je nach Alters-Kategorie und Veranstalter müssen 4 bis 8 Sektionen durchfahren werden und das in der Regel 3 oder 4 mal.

Fahrtechniken

Der Backwheel Hop

Das Hüpfen auf dem Hinterrad ist eine Technik, ohne die man in den höheren Klassen im Trialsport nicht auskommt. Sie wird z.B. gebraucht, wenn zu wenig Platz vorhanden ist, um mit beiden Rädern gleichtzeitig auf einem Hindernis zu stehen oder wenn große Sprünge von Hindernis zu Hindernis gefragt sind ("Pedal Kicks"). Auch für große Sprünge nach unten sind Backwheel Hops oft erste Wahl. Am einfachsten zu lernen ist das nach hinten Hüpfen auf dem Hinterrad. Auf der Stelle zu hüpfen fordert schon einiges an Koordination, und das Springen nach vorne mit den Pedal Kicks ist sogar eine der schwierigsten aller Fahrtechniken überhaupt im Trial.

Der Pedal Kick

Pedal Kicks sind Sprünge nach vorne vom Hinterrad aus. Mit ihnen lassen sich ohne Anlauf z. B. Lücken von 2 m und mehr überspringen. Auch recht hohe Stufen können mit einem frontalen Pedal Kick überwunden werden. Dazu lässt man sich, auf dem Hinterrad auf der

Phoca PDF

Stelle hüpfend oder stehend, nach vorne fallen und springt dann dem Gleichgewicht hinterher, indem man gleichzeitig explosiv die Hüften in Richtung Lenker bewegt, die Hinterradbremse löst und einen kräftigen Kick in die Pedale gibt. Man kann mehrere Pedal Kicks direkt aufeinander folgen lassen oder bereitet den nächsten Sprung zunächst durch kleinere Hüpfer auf dem Hinterrad vor.

Der Franzose

Namensgeber dieser Technik waren französische Trial-Fahrer. Sie basiert auf dem Pedal Kick, allerdings landet man nach dem Pedal Kick zuerst mit dem Vorderrad auf dem angesteuerten Hindernis, dadurch spart man bei kleineren Distanzen Kraft, da man die Sprungweite damit um einen Radstand verringert. Mit dieser Technik kann man zwar weiter springen, allerdings braucht man auch eine größere Fläche auf dem angesteuerten Hindernis, weil man für beide Räder Platz benötigt. Um auf dem Vorderrad landen zu können, muss man flacher abspringen, das heißt, man lässt sich, auf dem Hinterrad hüpfend, weiter nach vorne fallen, bevor man abspringt, hat also viel Vorlage. Von der Seite betrachtet erkennt man, dass die Neigung des Bikes sich während das Absprungs nur leicht verändert und sehr flach ist. Im letzten Augenblick, bevor das Hinterrad abhebt, muss man sich zusätzlich vom Hinterrad aus abstoßen, damit das Hinterrad gegenüber dem Vorderrad an Höhe gewinnt. So verlagert sich der Körperschwerpunkt in der Flugphase zum Vorderrad hin. Das Gefühl ist ähnlich wie bei einem Kopfsprung ins Wasser. Noch in der Luft zieht man dosiert die Vorderradbremse, setzt das Vorderrad auf und rollt auf diesem weiter, bis auch das Hinterrad über der Kante ist. Das Abbremsen der Vorwärtsbewegung auf dem Vorderrad bewirkt, dass das Hinterrad nicht gleich nach unten sackt, es schwebt über die Kante hinweg.

Phoca PDF