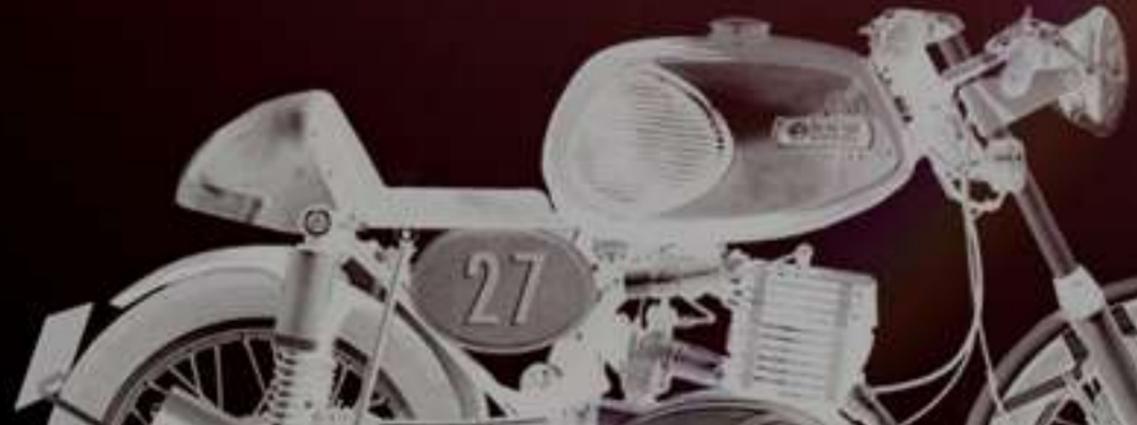


Reisen mit dem Motorrad

eine kleine Selbstbefragung



Motorradfahrer sind wiedergekehrte Seeleute, die den Sturm
nicht vergessen können und die Ekstase des offenen Meeres
nicht entbehren wollen...

Peter Sloterdijk

S.05	Einleitung
S.07	Eine Reise mit dem Motorrad
S.11	Reize...
S.12	_Umgebung
S.13	_Geschwindigkeit
S.15	_Maschine
S.18	Verarbeitung
S.20	P. Virilio - kleiner Tod
S.21	Ankommen
S.22	Nachvollziehbarkeit
S.26	Bewegung aus eigenem Willen
S.27	Quellennachweis

Einleitung

Mit dem Motorrad reisen ist für mich eine der archetypischsten Formen der Fortbewegung. Sicherlich gibt es weitaus ältere Formen, wie die Fortbewegungsmöglichkeiten aus eigenem, muskulärem Antrieb wie das Gehen der ersten Hominiden oder das Rudern auf Binnengewässern oder offener See oder jene Möglichkeiten, die die Naturkräfte der Erde gebrauchen wie zum Beispiel den Wind beim Segeln über das Meer. Auch die ersten Flugversuche entweder mittels Auftrieb durch warme Luft oder heißen Dampf oder Gleitflugversuche kann man chronologisch vor dem Aufkommen des Motorrades auf der Zeitleiste der Erfindungen und Entwicklungen situieren. Dem Automobil liegt entwicklungs-historisch gesehen dieselbe Initialzündung zugrunde wie dem Motorrad, nämlich der Verbrennungsmotor und die Eisenbahn fuhr bekanntlicherweise als Dampfmaschine auf Rädern schon ein halbes Jahrhundert vor den ersten Motorrädern.

Doch soll ja hierbei nicht die chronologische Entwicklung ins Auge gefaßt werden sondern die Erlebbarkeit dieser Reiseform analysiert und plastisch geschildert werden.

Ich reise gerne und viel mit meinem Motorrad. Reisen kann hier in seiner Urform verstanden werden, die darin besteht, nicht erst am

Zielort der Reise etwas Einzigartiges zu erleben, sondern schon beim Reisen, beim Unterwegssein dorthin.

Das Ziel, das es in der Etappe einer Motorradtour zu erreichen gibt, tritt in den Hintergrund; es ist schön, wenn es an diesem Tag erreicht wird, ist dem aber nicht so, ist es überhaupt nicht schlimm. Der lapidare und oftgebrauchte Spruch "Der Weg ist das Ziel" trifft hier absolut zu.

Bei keinem anderen Fortbewegungsmittel könnte ich das in dieser Form behaupten.

Die Sinne eines Motorradfahrers werden ähnlich denen eines laufend-Reisenden oder eines Fahrradfahrers gefordert, da der Kontakt mit den Elementen miteingeschlossen ist und die Sinne stets direkten Kontakt zur Umwelt haben.

Wahrnehmung ist die kognitive Auswertung der Informationen (Reize). Als Motorradfahrer habe ich also aufgrund der Quantität der Reize eine gute bis sehr gute Voraussetzung, eine lebhaftere Wahrnehmung von meiner Umwelt zu haben und "je lebhafter eine Wahrnehmung ist, desto eher bin ich geneigt, das Wahrgenommene für real zu halten."⁽¹⁾

Eine Reise mit dem Motorrad

Siena: Nach dem Tag in Florenz geht's nun durch die 'echte' Toskana, das will sanfte hügelige Landschaft mit Zypressen, Olivenbäumen und herrlichen Gerüchen meinen, in der die Straßen keine 10 Meter gerade verlaufen wollen und wirken, als hätte man das Urkonzept einer Straße, das in der möglichst geringen Distanz in der Verbindung von Punkt A und Punkt B auf der Karte besteht, zugunsten dessen eines Topfes mit Spaghetti aufgegeben. Kurz und knapp: il paradiso di motocyclisti!

(...)

Figline: Beim Abendessen im Garten zwischen Haus und Stadtmauer, Pizza vom Alimentari schräg gegenüber und einem guten toskanischen Roten, legt mir Uli wärmstens ans Herz, mir auch San Gimignano und Volterra zu Gemüte zu führen. Bis jetzt war jeder Tag eine Steigerung des davorigen, ich bin gespannt, wie lange mein Gemüt das noch durchhält. Der Wetterbericht erzählt etwas von derbem Wintereinbruch in Deutschlands Süden, darüber kann ich hier nur Lachen!

Vor dem Schlafengehen, verspreche ich den Kindern von Uli noch einen Ritt auf dem Moped.

(...)

Volterra: Außerdem liegt hier ganz in der Nähe auch gleich die Balze. Bei der Balze handelt es sich um ein natürliches Erosionsgebiet am Stadtrand, dem schon eine alte alte Kirche und eine Schule zum Opfer gefallen sind. So trocken zumindest steht es in meinem Italien-Almamach. Was sich dort allerdings den Sinnen bietet, weicht bei weitem von dieser allzu lakonischen Schilderung ab und lässt sich schwer in Worte fassen. Nachdem ich halbschwererisch steile Schotterpisten mit meinem Moped heruntergefahren bin ersteige ich einen kleinen Hügel inmitten der Balze. 50 Meter über mir erstreckt sich der zum Abrutschen verdamnte Stadtteil Volterras während der Blick von diesem exponierten Punkt in alle Himmelsrichtungen in die herrlichste Landschaft schweifen kann. Nachdem ich mich wieder einigermaßen beruhigt habe fahre ich von Volterra aus noch ein gutes Stück südlich über Saline di Volterra nach Lardarello. Dort liegt ein Hauch von faulen Eiern in der Luft, schwefelige Dämpfe steigen allerorts in den Himmel. Eigentlich eine ganz schöne Angelegenheit, die Geothermie. Irgendwo soll es auch Thermen geben, doch ich breche die Besichtigungstour hier ab, denn der Nachhauseweg ist schon wieder um einiges länger als gestern. Mittlerweile kenne ich die Straßen ganz gut, was nicht heißen soll, daß ich auch 100%ig

gegen aus der Dunkelheit auf mich zuspringende Hunde und wild gegen meinen Helm prallende Fledermäuse gewappnet bin. In Figline angekommen wird erstmal zu Abend gegessen (Pasta, Pesto und der Rote) und danach geht's mit den Kleinen, wie versprochen, in wilder Hatz über die abendliche Piazza."^(*2)

Sicherlich, komfortabler reisen würde ich mit einer Vielzahl anderer Verkehrsmittel - wahrscheinlich sogar mit so ziemlich allen anderen. Keine Abhängigkeiten von Wetter, schier grenzenloser Stauraum im Auto für alle nötige und auch unnötige Sachen, die Möglichkeit in der Bahn mit den Mitreisenden während der Fahrt zu kommunizieren und nicht nur wild schreiend und gestikulierend durch den Helm und die Lautstärke des Fahrtwindes auf ein Mindestmaß an Verständlichkeit reduziert. Im Sommer ist man zudem auf dem Motorrad meist viel zu warm angezogen, dagegen ist man im Winter den Unbilden des Wetters extrem ausgeliefert und ein unerwarteter Schlechtwettereinbruch kann schon ziemlich an den körperlichen und mentalen Reserven zehren.

Trotzdem hat das Reisen mit dem Motorrad etwas spezielles und

individuelles, einen Charme, der nur schwer zu beschreiben ist; Motorradfahren polarisiert. Entweder man hasst oder man liebt es, dazwischen gibt es wenig. Motorradfahrer fühlen sich einsam, ausgestoßen aus der großen Gemeinschaft und trotzdem befinden sie sich mitten in einer kleinen, verschworenen Gemeinschaft, die die scheinbare Sicherheit zugunsten einer universellen Neugier eingetauscht hat.

Diese unterschwellige Übereinkunft verbindet sie alle und führt so zu einer angenehmen Verlässlichkeit untereinander. Selbst wenn ein Motorradfahrer alleine auf großer Tour ist, kann er sich der Hilfe anderer gewiß sein, da sie alle der gleichen Gruppe angehören. Ein Motorradfahrer bleibt beispielsweise irgendwo am Straßenrand stehen, es muß gar keine Panne sein, sagen wir, er genießt die Landschaft, raucht vielleicht eine Zigarette, es wird, im besten Falle, nicht lange dauern, bis ein anderer anhält und fragt, ob alles in Ordnung sei.

Man erzählt sich, woher man kommt, wohin die Reise geht, vielleicht verweilt man noch einen Moment, dann geht es weiter; herrlich unkompliziert.

Eine ständige Bestätigung und Erneuerung dieser exklusiven Gruppenzugehörigkeit ist zweifelsohne das Grüßen.

Reize...

Das reicht vom kaum merklichen Zucken des Zeigefingers bis zum legeren Abstellen der linken Hand in Kurven für Könner.
"Ich habe Dich gesehen, meinen Respekt, einen schönen Tag auch!"

Auf unbekanntem Landstraßen geht es manchmal zu, wie in der direkten Nachbarschaft vor der eigenen Haustür.

Auf dem Motorrad zu reisen, bedeutet den direktesten Kontakt mit der Umgebung im Vergleich zu anderen motorisierten Verkehrsmitteln. Der Motorradfahrer erhält ein gänzlich anderes Feedback seiner Umgebung.

Im Vergleich zum Auto fehlt der Rahmen, durch den man die Landschaft betrachtet. Dieser Rahmen schnürt die Landschaft in ein Format, sie wird flach, unbedeutend und klein. Der Unmittelbarkeit auf dem Motorrad durch den direkten Kontakt mit den Elementen kann man sich kaum entziehen.

Umgebung

Der Kontakt mit der Umgebung ist direkt vorhanden, man befindet sich mittendrin; keine Begrenzung nach oben und unten, keine A-, B- und C-Säulen.

Ich kann den Asphalt erkennen, zwar nicht scharf, aber in seinem Dahinwischen ist er hart und vorhanden. Wenn ich will, kann ich meinen Fuß hinunter auf die dahinwischende Straße setzen und jede Unebenheit mit einem leichten Schlag spüren.

Die Sensorik der Konstellation Motorrad-Fahrer liegt offen, an der Oberfläche, im Fahrtwind. Einflüsse können direkt wahrgenommen werden.

Unterschiedliche Umgebungstemperaturen kann ich als Motorradfahrer sofort wahrnehmen, beispielsweise in Waldstücken, in denen auch im Sommer eine merkbliche Kühle im Vergleich zur offenen Landschaft herrscht.

Der Schweiß einer längeren Startprozedur auf der Stirn und unter den Lederhandschuhen kühlt beim Losfahren merklich. Gerüche, die die Umgebung bereithält, dringen direkt und ungefiltert an meine Nase. Das Durchfahren eines Kornfeldes riecht anders als eine Paßstraße auf 2200 Metern.

Geschwindigkeit

Nicht nur das Verhältnis zum Umfeld, der durchreisten Landschaft, sondern auch das zur eigenen Geschwindigkeit wird durch die Wahl des Fortbewegungsmittels bestimmt.

Befinde ich mich in einem geschlossenen Fahrzeug, kann ich nur rein optisch die anliegende Reisegeschwindigkeit bestimmen. Meine Sensorik erstreckt sich hier größtenteils auf das, was ich mit den Augen sehen kann. Ich muß also ein vorbeistreichendes, in der Größe einigermaßen einordenbares Objekt über die Zeit beobachten. Daraus kann ich dann meine ungefähre Reisegeschwindigkeit ableiten. In Städten ist dies eine ausreichende Methode aufgrund der Häufigkeit unterschiedlicher - in Größe und Entfernung bestimmbarer - und vertikaler Objekte. Die Aufmerksamkeitsspanne ist aufgrund der sich öfter verändernden Verkehrssituation auch einigermaßen hoch. Anders verhält sich dies auf Autobahnen, die, aufgrund der Streckenführung durch häufig unbebaute Gebiete und die linearen Fahrbahnbegrenzungen, sehr wenige dieser visuellen Anhaltspunkte bieten, zudem wird angenommen, daß die Aufmerksamkeit und die Konzentration in diesem Falle stark nachlässt.

Natürlich gibt es für die Geschwindigkeitsbestimmung im Auto, genauso wie beim Motorrad, einen Tachometer, welcher die gerade aktuelle Bewegungsgeschwindigkeit in eine für mich ablesbare Form übersetzt. Doch der merkliche Unterschied zwischen, sagen wir 80km/h und 160km/h ist kein großer. Da steht lediglich eine andere Zahl auf dem Gerät, doch was diese bedeutet ist nicht unbedingt nachvollziehbar. Die Relation also zur eigenen Geschwindigkeit geht in abgeschlossenen Räumen verloren.

Ich erinnere, in diesem Zusammenhang, an die Geschwindigkeitsanzeige der ersten ICEs. Welch schönes Spiel war es, aus dem Fenster zu blicken, die ungefähre Geschwindigkeit zu schätzen und dann auf der Anzeige nachzusehen, ob man ungefähr richtig lag.

Auf dem Motorrad verspüre ich die Geschwindigkeit, mit der ich mich bewege durch den Luftwiderstand meiner Arme und meines Oberkörpers und durch lautstarke Luftverwirbelungen um meinen Helm. Die aktuelle Reisegeschwindigkeit wird mit dem "ganzen Körper" wahrgenommen, zudem wirken Kreisel- und Fliehkräfte, da der Motorradfahrer ja nur auf zwei Rädern, die erst durch die Geschwin-

digkeit eine einigermaßen stabilen Zustand einnehmen, unterwegs ist. Der Luftwiderstand nimmt quadratisch proportional mit der Geschwindigkeit zu. Diese Definition eines Naturgesetzes scheint auf dem Motorrad direkt nachvollziehbar.

Kein Motorradfahrer würde auf die Idee kommen bei Tempo 160 den Insassen eines überholten Fahrzeuges zu winken. Vielleicht schauen Motorradfahrer deshalb auch weniger auf den Tachometer, weil sie die Geschwindigkeit nicht nur ablesen, sondern auch verspüren können.

Die Unmittelbarkeit des Erlebens erstreckt sich auch auf das Nachvollziehen eines wichtigen physikalischen Effektes beim Beschleunigen von Körpern; den der Fliehkräfte. Auf die Fliehkraft wird in der Trassenführung von Hochgeschwindigkeitszügen baulich reagiert, indem sich das Gleis, welches in der Kurve außen liegt, höhergezogen wird. Der Reisende bemerkt im optimalen Fall und der ausgleichenden Neigung des Zuges davon nichts, weil die wirkenden Kräfte in eine Art Pseudo-Gravitation umgesetzt werden, die ihn auf den geneigten Boden des Zuges zieht. Ähnliches ist auch auf der Straße, nämlich in extremen Kurven zu beobachten. Der Fahrer eines ca. zwanzigjährigen Wagens muß diesen Kräften schon selbst durch den Kraftaufwand

beim Gegenlenken über das Lenkrad seines Wagens entgegenwirken. Fährt er ein modernes Fahrzeug, das mit einem Lenkkraftverstärker ausgerüstet ist, läßt ihn das kalt.

Bei genügender Geschwindigkeit lenkt der Motorradfahrer in diesem Sinne überhaupt nicht mehr. Er betätigt keinen Hebel oder kein Lenkrad. Er wirkt den Fliehkräften bei genügend schneller Fahrt mit der Verlagerung seines Schwerpunktes mit dem ganzen Körper in Richtung Kreismittelpunkt der Kurve entgegen. Dieses physikalische Spiel kann nur durch Abreißen des Haftwiderstandes der Reifen auf dem Asphalt beendet werden.

Maschine

In Zügen beispielsweise wird seitens der Gestalter versucht, ein möglichst bequemes Ambiente zu erzeugen, das von der Ausstrahlung des heimeligen Wohnzimmer zwar noch weit entfernt ist, aber fast eine identische Ausstattung besitzt. Das Zugabteil wirkt auf den Reisenden durch komfortable Sessel, Tische, Teppich, Vorhänge, Bilder, es gibt Licht, wahlweise eine Leselampe, Aschenbecher, einen Fernseher (sei es der im Kinoabteil oder das Fenster nach draußen)

und ab und an kommt sogar der Kühlschrank vorbei. Klar werde ich dadurch nicht gänzlich vergessen, daß ich in einem Zug sitze und gerade unterwegs bin, aber alles deutet daraufhin, daß diese Tatsache weiter in den Hintergrund rückt, um die eigentliche Totzeit des Unterwegssein vergessen zu machen. Hier findet durch die Reizkonstellation eine Ablenkung statt. Eine Ablenkung von der eigentlichen Tatsache daß sich mein Körper ja gerade in einem beschleunigten Zustand befindet und dadurch eine gewisse räumliche Distanz überbrückt.

Im Vergleich hierzu weisen die Indikatoren beim Fortbewegen mit dem Motorrad eindeutig darauf hin, daß und wie ich mich gerade bewege. Dies hängt damit zusammen, daß die Antriebseinheit bei einem Motorrad einen wesentlichen Teil des Ganzen einnimmt. Der Motor beschleunigt sich selbst, gerade das Minimum an mechanischen Bauteilen, die den Kraftfluß des Motors in Beschleunigung umsetzen (Getriebe, Kette, Räder) und eben den Fahrer.

Ein weiterer, bezeichnender Punkt zum Thema Verhältnis zum Transportmittel ist das soeben verwendete Wort "Maschine". Natürlich sind Auto, Bahn, Flugzeug und Motorrad allesamt Maschinen.

Kein Autofahrer spricht aber von seinem Auto als Maschine, wenn er dies tut, dann meint er höchstwahrscheinlich den Motor, die Antriebseinheit. Motorradfahrer verwenden diese Bezeichnung und meinen damit die Gesamtheit des Motorrades.

Verarbeitung

Ich kann nicht gerade sagen, daß die Reize, die eine Reise mit dem Motorrad bereit hält, direkt oder bewußt wahrgenommen werden. Vielmehr ist es so, daß ich Kilometer um Kilometer dahinfahren kann, ohne daß mir auch nur der geringste Gedanke in den Sinn kommt. Der Datenstrom einer Straße (Beschaffenheit des Asphalts, Kurvenführung, Steigung) wird gar nicht bewußt verarbeitet, sondern vielmehr gleich in eine Reaktion des Körpers umgesetzt.

"Versuche nicht zu denken, spüre! Benutze Deinen Instinkt!"^(*)

Das Tempo drosseln, in die Kurve legen, am Scheitelpunkt wieder Gas geben, Beschleunigen und wieder alles von vorne.

Es ist wie bei jeder anderen, hochkonzentrierten Arbeit, wo es ja auch im Moment des Tun unmöglich ist, zu beschreiben oder gar in Worte zu fassen, was man denn gerade tut. Allein der Gedanke daran, was man gerade tut oder als nächstes tun wird, kann ablenkend sein.

Es ist kein Platz für Gedanken, die sich mit dem beschäftigen, was man als nächstes zu tun gedenkt. Sie lenken ab und im dümmsten Falle führt dies zu fahrerischen Fehlern.

Während des Fahrens ist es egal, daß vielleicht vor fünf Kilometern plötzlich nach einer Kurve ein Auto mitten in der Straße stand und heftig ausgewichen werden mußte; es ist schon wieder vergessen. Es gibt im Moment wichtigere Dinge, auf die ich mich konzentrieren muß.

Ich mache mir keine Gedanken um das, was war und was kommen wird. Allein die Routine, und vielleicht der wachsende Instinkt oder das Gefühl für bestimmte Situationen sagen mir, daß und wie es in Zukunft eine gefährliche Situation zu vermeiden gilt.

Es gibt keine Vergangenheit und keine Zukunft nur den gegenwärtigen Augenblick, das Jetzt. Und genau das ist der springende Punkt, der das Motorradfahren zu einem einzigartigen Erlebnis macht: die Gegenwärtigkeit und unbeschwerte Körperlichkeit im Einklang mit der Bewegung.

"Hurra, wir fahren!" Dieses kleine Jauchzen eines fünfjährigen Bubens, der wohl das erste mal mit seiner Mutter gemeinsam in einer Eisenbahn sitzt, dieses kleine Jauchzen überkommt mich auch desöfteren.

Wenn ich meine Maschine nach dem Winter aus der Werkstatt schiebe, den Zündschlüssel einstecke, die Lampe für den Leerlauf aufleuchtet. Wenn ich den Choke betätige, den Kickstarter durchtrete und der Motor langsam wieder seine Arbeit aufnimmt, ich mich auf die Sitzbank setze, der Maschine einen kleinen Stoß aus der Hüfte (der Lende?!) nach vorne versetze, damit der Hauptständer hochklappt, gleichzeitig ein leichter Zug an der Vorderradbremse, die Gabel federt unter dem Gewicht leicht ein, ich den Blinker links setze, endlich Gas gebe und ich in den Verkehr einschere.

P. Virilio - kleiner Tod

Paul Virilio spricht in einem seiner Bücher von der Reise, dem Unterwegssein als "kleiner Tod" und in diesem Zusammenhang auch von der Ankunft als "Wiedergeburt".

Dieses Bild ist einigermaßen nachvollziehbar, wenn ich mit "totsein" die Unfähigkeit beschrieben sehe, auf mein Umfeld, also die Welt jenseits der Windschutzscheibe oder des Fensters zu wirken, mich mitzuteilen. Dieses Vorhaben muß aufgrund der Geschwindigkeit mißlingen. Für den Betrachter außerhalb meines Raumes als Reisender existiere ich nicht, weil er mich nicht wahrnehmen kann. Ich bin nicht

nur durch die Geschwindigkeit von ihm getrennt, sondern auch räumlich durch die Kabine, die mich umschließt. Wenn es meine eigene Definition von "am Leben sein" ist, mich meinem Umfeld mitzuteilen, kann ich immer noch meinen Mitreisenden meine Existenz erklären, die mich dann zwar wahrnehmen, aber da sie selbst ja - genauso wie ich - nicht wahrgenommen werden, sind wir wohl alle zusammen in einem Zustand zwischen beiden Zuständen - lebendig tot.

Ankommen

Indianer, so sagen es alte Geschichten, legen sich nach einem rasanten Ritt durch die Steppe auf den Boden, damit ihre Seele den Vorsprung, den der Körper hat, wieder aufholen kann.

Eine recht drollige Vorstellung, das jetzt auf das Motorradfahren zu übertragen; nichtsdestotrotz drängt sich dieser Vergleich in einigen Aspekten auf.

Ich bin den ganzen Tag mit meinem Motorrad unterwegs gewesen und komme abends an einem x-beliebigen Punkt an.

Nach dem Abstellen der Maschine rotieren in meinem Kopf plötzlich

alle Gedanken, die tagsüber ausgesperrt waren und der Konzentration weichen mußten. Die ganze Tour scheint in ihrer "sinnlichen Erfahrbarkeit" nochmals Revue zu passieren.

In gewissem Sinne fühle ich mich desorientiert, habe meine liebe Not, die Gedanken, die mir plötzlich in den Kopf sprudeln, einzuordnen, zu bewerten. Für eine gewisse Zeitspanne habe ich mich hochkonzentriert nur mit dem Fahren an sich auseinandergesetzt, habe allen gedanklichen Ballast über Bord geworfen.

Jetzt strömt alles zurück; dabei stellt sich ein Gefühl der inneren Heiterkeit und Zufriedenheit ein. Da der Körper die ganze Zeit der Reise aktiv beteiligt war ist auch hier eine merkliche Entspannung zu spüren.

Nachvollziehbarkeit

Das Wissen um den Vorgang in den Dingen, die uns umgeben, und der Wille, diesen zu verstehen und ggf. verändernd in die Maschinerie einzugreifen ist in gewissem Sinne anachronistisch, weil es unserem gesellschaftlichen Wertesystem zuwiderläuft.

Es sieht danach aus, als ob das Wissen um die inneren Vorgänge eines Produktes auch nur noch einigen, wenigen Spezialisten zugänglich

gemacht werden soll.

Die Fenster werden immer kleiner. Es kann eine regelrechte Abkapselung des Innenlebens gegen "Fremdeingriffe" festgestellt werden. Öffnen wir die Motorhaube eines Wagens der Luxusklasse, können wir, gemessen an der sichtbaren Anzahl wesentlicher Motor-komponenten, keinen Zuwachs zum geschlossenen Zustand erkennen. Auf der Seite der Verbraucher ist die Tendenz zu erkennen, daß immer weniger Leute überhaupt wissen wollen, wie das Produkt oder Gerät überhaupt funktioniert. Falls die Funktion des Gerätes gestört sein sollte, gibt man es aus der Hand, läßt es reparieren oder kauft gleich ein Neues.

Das Motorrad kann eher als offenes, zugängliches System begriffen werden. Es rangiert - meistens abhängig von seinem Alter - irgendwo zwischen der Einfachheit eines Fahrrades und der Komplexität eines Autos.

Selbst dem ungeübten Auge fällt es nicht schwer, die wichtigsten Komponenten eines Motorrades in funktionelle Gruppen zu unterteilen.

Unter Motorradfahrern gibt es überraschend viele Leute, die sich - Anachronismus hin oder her - nicht so einfach mit scheinbar starren

Gegebenheiten abfinden. Ja, es gibt sogar einige, die schraubenden Spezies angehörnden, die die Wartung, Reparatur oder Optimierung ihres Fahrzeuges als Quelle geheimer Lust ansehen, die beim Geruch von Öl und mit verschmierten Fingern in ekstatische Verzückung geraten. Jedes Zahnrad im Getriebe des Motors, oder die Tätigkeit des Motors bei den unterschiedlichen Takten, das Drehen der Kurbelwelle, sind eben keine roten Tücher, sondern vielmehr Mittelpunkt greifbarer, erfahrbarer Technik und immer wieder eine neue Herausforderung.

Das Wissen um die Vorgänge in bestimmten Maschinen, die uns in einer technisierten Welt ja schließlich täglich umgeben, kann auch auf andere Situationen übertragen werden.

Henk John Hipfel geht soweit zu behaupten, daß sich diese geistige Grundeinstellung in das Verhalten fortpflanzt und bringt es folgendermaßen einfach auf den Punkt:

"Wenn aber jemand ein Problem, meinetwegen ein ganz einfaches Reparaturproblem in seinem Haushalt, nicht löst, weil er glaubt, daß er es nicht lösen kann, also Angst hat, dann ist das traurig. Weil - das zieht sich weiter: Er hat Angst, seiner Frau zu sagen, es gibt ein

Problem in der Beziehung, er hat Angst davor, seinem Chef etwas zu sagen, er traut sich nicht zu politisch etwas zu verändern. Im Großen und Ganzen vertraut er auf die ihm übergeordnete Macht. Die Macht der Technik, auf die Macht des Staates, auf die Macht des Geldes. Und er wird dadurch zu einem braven manipulierbaren Zahnradchen. Er wird zu einem kleinen Zahnradchen in einem Getriebe, das andere reparieren."⁽⁴⁾

Mit welcher Inbrunst am eigenen Fortbewegungsmittel geschraubt und optimiert werden kann und welche psychologischen Früchte das tragen kann weist folgende Geschichte zu berichten:

"Mit Ralf kam ich auch mal darauf zu sprechen, warum wir mit unseren alten Gurken eigentlich so glücklich sind. Er meinte damals, er warte nur auf den Tag, an dem er mal Nachts gegen zwei Uhr irgendwo in der tiefsten Pampa mit seiner ETS liegenbleibt. Und wenn dann - nachdem er satte zwei Stunden im beschissensten Regen den Du Dir vorstellen kannst, vergeblich an seiner Kiste rumgeschraubt hat - ein Typ in seinem nagelneuen Mercedes anhalten würde und im anböte, zu tauschen, dann würde er mit einem wissenden Lächeln auf seinem nassen und dreckigen Gesicht mit "Nein." antworten..."⁽⁵⁾

Bewegung aus eigenem Willen

Motorradfahrer sind im Bestreben, ihr Fortbewegungsmittel am Laufen zu halten in gewissem Sinne autarker. Die meisten müssen und wollen etwas von der Technik, die sie beschleunigt, verstehen.

Mit der Maschine irgendwo am Straßenrand aufgrund eines lapidaren Defektes liegenzubleiben ist wesentlich unangenehmer, kommt aber aufgrund der Verletzlichkeit gegen äußere Einflüsse dieses "offenen Systems" häufiger vor.

Dann ist oftmals Kreativität gefragt. Was könnte hier jetzt helfen?

Ein Stück alter Silberdraht aus dem Gepäck oder der Verschluß einer achtlos aus einem Auto geworfenen Coladose vielleicht? Geh' auf die Suche! Sammle und Jage!

Kombination und Geschick sind gefragt, um sich aus so einer Situation zu lavieren. Man ist auf sich gestellt. Wird man die Situation meistern, ist das nur dem eigenen Wissen um die technischen Vorgänge und dem eigenen Grips zu verdanken und die Reise kann weitergehen.

Quellennachweis

- (*1) Das Gehirn und seine Wirklichkeit, Gerhard Roth, 1994, im Text Realität und Wirklichkeit, Seite 322 (Quelle im Internet recherchiert)
- (*2) Endlich Urlaub! Mit der MZ durch die Toskana, aus meinem Reisebericht, 2003, www.burg-halle.de/~osswald
- (*3) Star Wars, Episode 1
- (*4) Form+Zweck, Ausgabe 27, Angelika Petruschat (Hrsg.), Fördergemeinschaft für Kultur und Kommunikation e.V. Auszugsweise aus dem Interview mit Henk John Hipfel Seite 11
- (*5) E-post von Alexander "Max" Böhm zum Thema

Belegarbeit Psychologie I

Stefan Oßwald

mail: osswald@burg-halle.de

URL: www.burg-halle.de/~osswald