

### 3.4 Korrekturen während der Kurvenfahrt

Beschleunigt der Fahrer während der Kurvenfahrt seine Maschine und vergrößert somit seine Geschwindigkeit, vergrößert er ebenfalls nach Gl. 3-1 die Zentrifugalkraft, welche immer zur Kurvenaußenseite wirkt. Das Motorrad richtet sich demnach bei gleichbleibendem Lenkwinkel auf. Alternativ hat der Fahrer die Möglichkeit, durch eine erneute Veränderung des Lenkwinkels zur Kurveninnenseite das Motorrad wieder aufzurichten. Ein Abbremsen in der Kurve hat eine Verringerung der Geschwindigkeit und damit der Zentrifugalkraft zur Folge. Die Wahl einer engeren Fahrspur ist so möglich. Ist eine engere Fahrspur aufgrund einer sich zuziehenden Kurve bei konstanter Geschwindigkeit erwünscht, kann der Fahrer dies durch eine Öffnung der Lenkung zur Kurvenaußenseite erzeugen.

Die Kurvenfahrt kann also durch Beschleunigen der Maschine oder einen Lenkimpuls zur Kurveninnenseite beendet werden.

### 3.5 Kurventechniken

Die bisherigen Überlegungen und Berechnungen beziehen sich jeweils auf den Fall, dass der Fahrer während der Kurvenfahrt in einer Flucht mit der Maschinenachse bleibt. Tatsächlich gibt es jedoch verschiedene Techniken, eine Kurve zu durchfahren, vgl. Abb. 3-6.

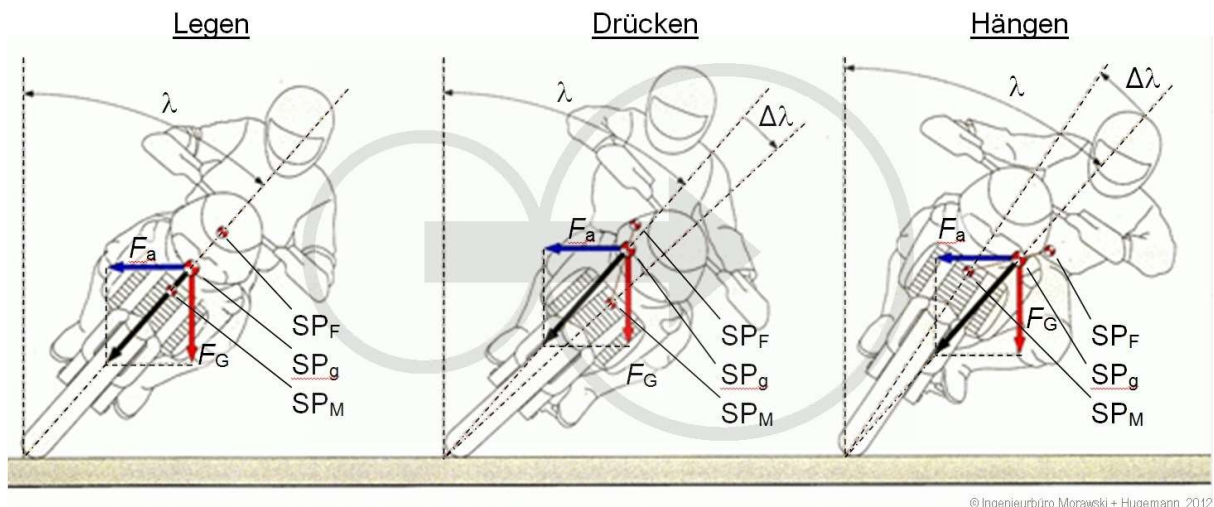


Abb. 3-6: Verschiedene Kurventechniken bei gleicher Geschwindigkeit [COC05]

Die mit den Modellen der vorangegangenen Abschnitte berechnete Schräglage stimmt mit der Schräglage des Fahrstils „Legen“ überein. Hierbei liegen der Schwerpunkt der Maschine  $SP_M$  und der des Fahrers  $SP_F$  auf einer Achse, sodass der Gesamtschwerpunkt  $SP_g$  ebenfalls auf dieser Achse liegt, Abb. 3-6 links.

Das „Drücken“ stammt aus dem Geländesport und eignet sich besonders für langsame und enge, unübersichtliche Kurven, die einen blitzartigen Kurswechsel erfordern. In der Mitte der Abb. 3-6 ist das Fahrverhalten eines Fahrers mit diesem Fahrstil gezeigt. Mithilfe von Gl. 3-3