

Übersteuert. Oder Untersteuert. Die Einstellung der optimalen Spur.

Spurwechsel

2002. Ein großer Berufswechsel stand an. Ich fühlte mich fit. Topfit. Und gut motiviert. Na ja. Beim genaueren Hinblicken hatte ich phasenweise leichte Schwindel, fast unmerklich. Zirka jeder 100ste Schritt ging daneben, ins Leere. Ich fürchtete zu fallen. Mental war ja alles ok. Aber der Schritt ins Leere beunruhigte mich. Ich fühlte mich aus der Spur. Daneben stehend. Und begann, mich mit der richtigen Spur zu beschäftigen. Mit meiner eigenen.

Einstellung der Einstellung willen

Marcel Hirscher nahm zur jüngsten WM 60 (!) Paar Schi mit. Für den Laien waren diese ident, der Unterschied nicht zu erkennen. Auf die Frage nach dem Grund gab Hirscher an, alle diese Paare dienten ihm zur Feinabstimmung mit seinem Serviceteam. Ein Profi stellt sich seine Spur eben mit seinesgleichen, auch Profis im Beraterstab, ein, war meine Conclusio

Im Automobilsport, in der Formel 1, gibt es glorreiche Zweierteams. Und jede Menge Serviceleute im Hintergrund. Das Rennen dauert nur zwei Stunden. Die Feinabstimmung dazu jedoch die Wochen dazwischen. Und es gibt nur eine Frage: Was ist die optimale Spur? Übersteuert der Wagen, oder ich? Oder untersteuere ich?

Oft glaubt man, es ist eine Einstellung der Einstellung willen. Eine mentale Einstellung der physischen oder motorischen Einstellung wegen. Des Chassis.

Ich mit meiner mehr als zehn Jahre zurückliegenden Erfahrung, begann mich mit der Spur zu beschäftigen. Und ließ mich einstellen. Von einem Osteopathen. Am Rücken liegend, in langen Sessions. Der Servicemann war hier der Osteopath, der am Kopfende des Massagebettes stand. Und sich intensiv mit seinen zwei Händen und meinen vier knöchernen Gehirnplatten und deren Tektonik zueinander beschäftigte. Ein Irrglaube, dass der Schädel ein fester Knochen ist. Die Gehirnplatten sind flexibel, meistens jedoch fixiert. Eingestellt eben. Der Osteopath

massiert und bewegt die Gehirnplatten zueinander. Bruchteile von Millimetern. Um die Spur wieder nachzustellen. Und die Unter- oder Übersteuerung wegzubekommen.

Es dauerte Wochen, bis der Leertritt weg war. Wann das war, weiß ich nicht mehr. Es trat jedoch niemals mehr wieder auf. Das Thema jedoch war es mir wert, es jetzt einmal intensiver zu durchleuchten.

Spurwahl

Was ist die richtige Spur, die optimale? Gibt's die überhaupt? Spurtreue? Spur halten? Eine neue Spur legen? In den Tiefschnee malen!

Scharfe Kanten setzen und die Spur halten, die selbstgewählt ist, ist wohl eine einigermaßen feine Optimalität. Jedenfalls ist die Spur nicht nur eine schmale Gratwanderung, sondern hat eine gewisse Breite und Toleranz. Aber auch die Abweichung dazu ist tolerabel. Bis zu einem gewissen Grad. Bis man dann glaubt, aus der Spur zu sein. Dann ist man daneben. Damit hat es sich aber schon mit der Toleranz der Spur.

Die Beschäftigung der Spur, sei es im Sport oder im Management, aber auch in der Reflexion, hat wohl eine mentale wie physische Komponente. Das versuchte ich eingangs mit den Sportbeispielen aufzuzeigen.

In der näheren Beschäftigung legt man wohl mental die Spur fest, die einem vorab ja gottgegeben ist. Wahrscheinlich justiert man im mentalen Festlegen ja schon erstmals nach. Und man gibt zugleich die physische Spur und deren Bandbreite vor. Das Normalmaß eben, das man glaubt zu sein oder zu haben. Physisch hält man die Spur, die man mental vorgibt. Oder versucht es zumindest. Nur wenn die Physis mit dem Mentalen auseinanderläuft, dann steht man neben der Spur. Neben seiner gewählten Spur. Und fragt sich: Hat man übersteuert? Oder untersteuert? Und wie ist der Weg zurück?

Der Weg in die Spur zurück

Grundparadigma ist, die Spur zu halten, die man hat, oder die einem gegeben wurde. Daraus folgt: Die Erkenntnis, neben der Spur zu stehen, ist die erste wesentliche und richtige Erkenntnis. Nicht zu wissen, ob man dabei oder nicht dabei ist, ist keine Erkenntnis. Dazu bräuchte Hirscher wohl auch nur ein paar wenige Schier. Aber er will's wissen,

was seine optimale Spur ist. Eine Abweichung im Zehntelbereich ist nicht tolerierbar, für ihn und halb Österreich nicht.

In der Einsteuerung, im Tuning geht es dann um die Bandbreite außerhalb der Toleranz der Spurbabweichung. Diese ist festzustellen: Wie weit weiche ich ab? Und zugleich stelle ich mir die Frage, warum ich abweiche, was die Gründe sind, die ich vorher übersehen habe, als ich noch die Spur hielt. Sind es mentale oder physische Gründe? Konnte ich die vorher überhaupt sehen, wenn ja, habe ich die Signale missachtet? Habe ich mein Cockpit nicht im Griff? War ich unaufmerksam? Oder liegen die Gründe in der Physis, in der altersbedingten Abnutzung, an einem Materialfehler, am Chassis oder im Körper. Abhängig vom Betrachtungsgegenstand, ob ich eine Maschine oder ein Lebewesen einsteuere.

Hunden sagt man nach, dass sie ein Minimum an Struktur brauchen. Ist das nicht auch deren Spur? In der bewussten Veränderung deren Spur gibt es wohl auch Rückkoppelungen auf jene, die Hunde halten. Verstellt man Hunden die Spur, verstellt man sie auch dem Halter. Außer dieser hält starr an seiner bisherigen Spur fest. Und erkennt viel zu spät, dass das ja gar nicht mehr seine passende Spur ist.

Schritt für Schritt zurück. Wir sind beim Erkennen der Abweichung im nichttoleranten Bereich und am ersten Screening der Gründe. Jetzt beginnen wir, die Gründe auf deren direkte Einflüsse zur Rückkehr auf die ideale Spur zu justieren. Schritt für Schritt. Trial and Error. Ein mühsamer Abstimmungsprozess. Aber er lohnt sich. Schon das Einstellen gibt Erfahrungszugewinn. Und macht Spaß, zumindest wenn sich der erste Erfolg einstellt. Reflexion darauf ist eine lohnende Übung, die Kickbacks bringt. Jede Menge.

Der Flow der optimalen Spur

Und wenn man nicht mehr zwischen mentaler und physischer Einsteuerung unterscheiden muss, das Cockpit der Steuerung aus dem primären Fokus ins Bauchgefühl nach unten legen kann, dann kommt man in den Flow. Der Selbststeuerung. Dort, wo es einem läuft; wo es leicht läuft, ohne Aufwand. Und ist wohl auf dem guten Weg zur optimalen Spur zurück.

© Dr Erich Schönleitner

Im Zaubertal

Zaubertalstraße 33
A-4020 Linz

Am Belvedere

Prinz-Eugen-Str. 72/1/3
A-1040 Wien

Seite 3 von 3

DreamTeam Management GmbH
Firmenbuchgericht Linz, FN 449331 g
UID: ATU70434078
IBAN: AT851953010000023800
BIC/SWIFT-Code: SPAEAT2S
www.dreamteam.at