Lektion 2

Fahren lernen: Das Wissen für den Alltag

Zu den Grundlagen der Fahrzeugbeherrschung gehören drei Dinge: Das eigene Wissen bzw. die persönliche Einstellung, die Fähigkeiten im Umgang mit dem Motorrad und die richtige Einschätzung des Verkehrsumfeldes.

Um alle Anforderungen an Fahrer, Fahrzeug und Verkehr zu erfüllen und sich sicher auf zwei Rädern bewegen zu können, ist viel mehr gefordert als ein Führerschein.

Das folgende Kapitel enthält das kompakte Wissen um diesen Bereich, es ersetzt jedoch nicht das Wichtigste: die Erfahrung!

Inhalt

2.1 Sehen und gesehen werden 44
2.1.1 Blickführung 44
2.1.2 Fahrbahnlesen 46
2.1.3 Übersehen werden/Toter Winkel 49

2.2 Fahrzeugbeherrschung 53
2.2.1 Grundfahrmanöver 53
2.2.2 Fahren mit Sozius und Gepäck 58
2.2.3 Fahren in einer Gruppe 61

2.3 Gefahrenquellen und Verkehrszeichen 62

Sehen und gesehen werden 2.1

Blickführung 2.1.1

Motorradfahren, als dynamischer Prozess selbst- und fremdbestimmter Faktoren, verlangt vom Fahrer permanente Aufmerksamkeit und Entschlussbereitschaft. Deshalb gilt:

- Gefahrensituationen müssen, wenn eben möglich, konsequent vermieden werden. Da Motorradfahrer weitaus größeren Gefahren ausgesetzt sind als z.B. Pkw-Fahrer, ist eine defensive Fahrweise unumgänglich.
- Unvermeidliche Gefahrenlagen müssen frühzeitig erkannt und routiniert bewältigt werden können.

Verlauf und Zustand der Straße, Hindernisse auf der Fahrbahn, die Rolle anderer Verkehrsteilnehmer, ja sogar Ereignisse am Straßenrand sind zu beachten, da sie unversehens für die eigene oder die Sicherheit anderer bedeutsam werden können.

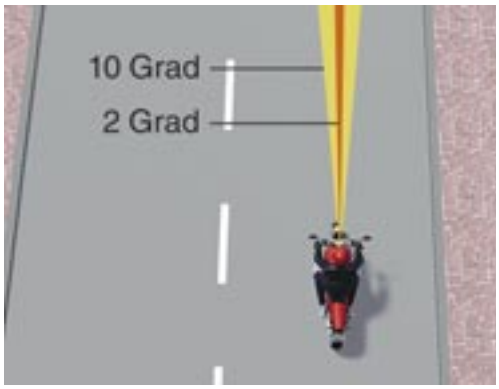
Gerade dann, wenn verschiedene, voneinander unabhängige Faktoren zusammenspielen und eine komplexe Situation erfasst und verarbeitet werden muss, sind Erfahrung und eine geschulte Blickführung durch nichts zu ersetzen.

Die Einübung der richtigen **Blickführung** durch den Fahrer ist mithin unverzichtbar dafür, ein Motorrad sicher führen zu können.

Ein erster Punkt, der dies verdeutlichen hilft:

- Die Größe des vom Motorradfahrer nutzbaren **Sehfeldes** wird von Wissenschaftlern mit ungefähr 10 Grad angegeben, wobei völlig scharf nur in einem Öffnungswinkel von etwa 2 Grad gesehen werden kann.

Dieses Manko muss, in Abhängigkeit von Streckenverlauf und Geschwindigkeit, durch eine bewegliche Blickführung kompensiert werden.



Ablauf einer Reaktionskette

Durch den entgegenkommenden Linksabbieger im Bild unten kann es zu einer gefährlichen Situation kommen. Dabei müssen folgende Schritte in Sekundenbruchteilen ablaufen:

1. **Blickführung**
   Die Gefahrenquelle muss gesehen werden, d.h. die Blickführung des Motorradfahrers muss die optische Wahrnehmung erlauben.
2. **Erfahrung**
   Die Gefahrenquelle muss als solche erkannt werden. Hier zählt die Erfahrung, um Situationen und Gegebenheiten richtig deuten zu können. Ein unerfahrener Fahrer zum Beispiel kann eine Gefahrenquelle zwar sehen, aber nicht als reale Gefahr erkennen. Er wird dann im Ernstfall völlig überrascht sein.
3. **Training**
   Wurde eine Gefahr gesehen und erkannt, muss die richtige Handlungsweise ausgewählt und sicher angewendet werden. Daher sind sichere Reflexe und präzise Handlungsabläufe nötig.

Ein Beispiel aus dem Alltag:

Ihnen kommt ein Pkw als Linksabbieger entgegen.

Sie erkennen, dass dieser seine Geschwindigkeit verringert und den Blinker setzt. Doch hat er Sie als Vorfahrtberechtigten auch wirklich gesehen? Je näher Sie dem Pkw kommen, umso geringer werden Ihre Möglichkeiten eine Kollision zu vermeiden, wenn der Fahrer plötzlich abbiegt.

- Verringern Sie daher ihre Geschwindigkeit rechtzeitig, beobachten Sie das linke Vorderrad des Pkw genau und bereiten Sie sich auf ein Notmanöver vor **(Bremsbereitschaft)**!

Folgender Punkte sollte man sich in diesem Zusammenhang immer bewusst sein:

- Die Silhouette eines Motorradfahrers ist sehr schmal - er kann deshalb von Pkw- oder Lkw-Fahrern schnell übersehen werden.
- Die Geschwindigkeit von Motorrädern wird von anderen Verkehrsteilnehmern meist unterschätzt.
- Kollisionen mit entgegenkommenden, links abbiegenden Pkw sind für Motorradfahrer statistisch gesehen leider eine der häufigsten Unfallursachen.

Rechtzeitige Wahrnehmung und ein solides Maß an Erfahrung helfen, Situationen wie diese zu bewältigen. Nur so kann der Motorradfahrer richtig reagieren und in Bremsbereitschaft gehen:

- Hände an Kupplung und Handbremshebel sowie
- Fuß über dem Fußbremshebel bereit halten.

Jede weitere Veränderung der Situation erfordert dann eine Neubewertung und entsprechende Reaktion.

Wie wichtig eine **weit nach vorne gerichtete Blickführung** ist, wird deutlich, wenn man die Sichtweite in Relation zur Reaktionszeit setzt.

Bei 80 km/h legt ein Motorrad in einer Sekunde genau 22,22 m zurück. Da ein Fahrer ca. eine Sekunde Reaktionszeit benötigt, um eine Handlung auszuführen, bedeutet dies, dass man bei 80 km/h über 22 m zurücklegt, auf denen man sozusagen „handlungsunfähig“ ist. Erst nach diesem Reaktionsweg kann man z.B. ein Bremsmanöver einleiten.

- Ist der Blick also zu kurz vor das Motorrad gerichtet, kann der Fahrer auf Gefahren nicht mehr oder nicht erfolgreich reagieren.

Auch beim **Kurvenfahren** ist die richtige Blickführung entscheidend. Naturgemäß ist bei fast jeder Kurve der überschaubare Straßenverlauf eingeschränkt.

In einer Rechtskurve mit ca. 30 m Radius und 3 m breitem Fahrstreifen (wie im Bild unten) kann man nur etwa 30 m weit sehen.

- Dies verdeutlicht, wie wichtig ein weit nach vorne – möglichst immer am Kurvenausgang – orientierter Blick ist.

Zudem muss der Fahrer bei Kurvenfahrt eine mehr oder weniger große Schräglage einnehmen.

- Hier gilt es, den Augenhorizont möglichst waagerecht auszurichten.

Leitpfosten stehen in der Regel im Abstand von 50 m, in Kurven können sie allerdings verdichtet stehen

Tipp

- In Kurven Blick- und Fahrtrichtung trennen
- Den ganzen Kopf in die Kurve drehen
- Augenhorizont waagerecht ausrichten
- Blick von Hindernissen lösen
- Bei geraden Strecken hängt der Fixationspunkt von der Geschwindigkeit ab
- Fahrbahn mit dem Blick „abwischen“

Bitte merken

Um kontinuierlich schnell und sicher die aktuelle Verkehrssituation zu erkennen, ist eine bewusste Blickführung nötig. Dabei hängt es von der Aufmerksamkeit, aber auch von der Erfahrung ab, wie viele relevante Aspekte ein Fahrer wahrnimmt. Unerfahrene Biker fahren daher oft unbekümmerter als „alte Hasen“, da sie viele Gefahrenquellen gar nicht wahrnehmen.

Fahrbahnlesen 2.1.2

Motorradfahrer müssen sich sehr viel intensiver als Autofahrer mit dem Zustand und der Beschaffenheit der Straße auseinandersetzen. Bedenkt man, dass die Reifenaufstandsfläche selbst bei schweren Maschinen mit sehr breiten Reifen nicht viel größer ist als eine 2 Euro-Münze und damit der Kontakt zur Straße gehalten werden muss, wird schnell klar, warum der Fahrbahnzustand so wichtig ist.

Dabei gibt es viele Faktoren, die man im Auge behalten sollte.

Nachfolgend ein kurzer Überblick über einige der Gefahrenquellen, mit denen der Motorradfahrer im Alltag immer wieder konfrontiert wird:

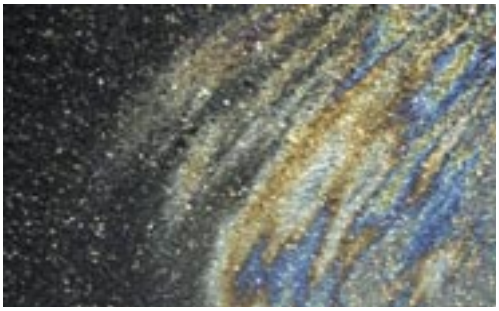
Nasse oder feuchte Fahrbahn

Der Wasserfilm auf der Fahrbahn vermindert die Haftung der Reifen auf dem Untergrund. Im Extremfall kann diese ganz abreissen (Aquaplaning).

Besonders nach längerer Trockenheit bildet sich bei einsetzendem Regen z.B. aus Staub und Reifenabrieb eine Schmierschicht auf der Fahrbahn, die äußerst rutschig ist.

Unterschiedliche Fahrbahnbeläge

Abrupte Übergänge in der Beschaffenheit der Fahrbahndecke führen zu einer wechselnden Griffigkeit. Zudem hat die Veränderung des Fahrbahnzustandes veränderte Reifengeräusche zur Folge.



Treib- oder Schmierstoffe

Oft verlieren voll betankte Pkw oder Lkw in den ersten Kurven nach Verlassen einer Tankstelle oder auch vor Ampeln beim Bremsen bzw. Beschleunigen durch den Überlauf des Tanks etwas Kraftstoff.

- Möglichst nicht stark lenken oder bremsen.

Rollsplitt oder Streusand

Im Frühjahr sind Reste vom Winterstreudienst zu finden, speziell an Steigungen- oder Gefällstrecken, im Sommer dagegen oft bei Ausbesserungsarbeiten an der Fahrbahndecke.

- Möglichst nicht stark lenken oder bremsen.

Längsfräsungen oder Spurrillen

Aufgefräste Fahrbahndecken bringen Unruhe in das Motorrad. Spurrillen können bei starkem Regen und hohen Geschwindigkeiten zu Aquaplaning führen.

Fahrbahnmarkierungen

Weiße Markierungen, Mittel- und Haltlinien, Sperrflächen oder Pfeile sind bei Nässe gefährlich glatt. Vorsicht! Beim Überfahren nicht beschleunigen, bremsen oder Schräglage einnehmen. Leitlinien möglichst im Zwischenraum überqueren und Längsmarkierungen in großem Winkel überfahren.

Laub

Vor allem im Herbst wird Laub vor allem bei Nässe, aber auch im trockenen Zustand zu einer rutschigen Angelegenheit.

- Geschwindigkeit verringern und ruckartiges Lenken vermeiden.

Kopfsteinpflaster

Durch die unebene Oberfläche haben die Reifen auch bei Trockenheit eine deutlich geringere Haftung. Bei Nässe kann Kopfsteinpflaster zur Rutschbahn werden. Beim Bremsen neigen die Räder eher zum Blockieren als auf Beton oder Asphalt.

Schmutz

Ob durch Baustellenfahrzeuge oder landwirtschaftlichen Verkehr, ob durch verlorene Ladung oder Kuhmist, von jeder Verschmutzung der Fahrbahn geht eine Gefahr aus. In jedem Falle wird die Fahrstabilität beeinträchtigt und der Bremsweg verlängert sich.

Kanaldeckel, Schienen, Dehnfugen

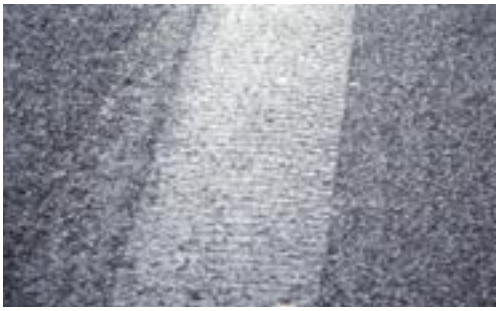
Bauteile aus Metall in der Fahrbahn verlangen wegen hoher Rutschgefahr immer Vorsicht. Schienen in möglichst großem Winkel überfahren.

- Auch hier gilt: Bei Regen doppelte Vorsicht!

Schlaglöcher, Frostaufbrüche

Sie tauchen selbst auf der „Hausstrecke“ oft über Nacht auf. Bei Regen können Pfützen zu gefährlichen Fallen werden.

- Geschwindigkeit mindern und vorsichtig weiterfahren, ohne die Füße von den Fußstützen zu nehmen.



Vereisungen

Sie sind häufig auf Brücken, in Waldschneisen aber auch auf Passstraßen im Hochgebirge anzutreffen, oft auch bei Außentemperaturen über 0 Grad.

Schnee und Schneematsch

können die Reifenhaftung nahezu völlig zunichte machen und alle anderen Gefahren auf der Fahrbahn überdies verdecken.

All diese und vielleicht noch mehr Dinge müssen ständig wahrgenommen und verarbeitet werden.

- **Die Fahrbahn wird sozusagen „gelesen“.**

Als Anfänger auf dem Motorrad oder Umsteiger vom Pkw sollte man das Fahrbahnlesen trainieren.

Bitte merken

Fahrbahnlesen ist für sicheres Motorradfahren unerlässlich und wird bei bewusster Anwendung schnell zur Routine.

Übersehen werden/Toter Winkel 2.1.3

Ein Motorradfahrer braucht nicht nur eine aufmerksame Blickführung, um seinerseits Gefahrquellen frühzeitig zu erkennen, er muss auch stets

- damit rechnen, übersehen zu werden.

Seine schmale Silhouette führt dazu, dass das Motorrad schnell verdeckt oder dessen Geschwindigkeit unterschätzt wird.

Die folgenden Bilder sollen dies verdeutlichen.

Eine Daumenbreite genügt, um ein Motorrad in wenigen Metern Entfernung **„verschwinden“** zu lassen.

Die Geschwindigkeit eines herannahenden Motorrades lässt sich nur sehr schwer beurteilen. Pkw-Fahrer unterschätzen daher leicht die wahre Geschwindigkeit von Motorrädern.

- Die Maschine in der Bildfolge oben fuhr mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h und war bereits nach 2 Sekunden an der Einmündung.

In der Praxis ist daher mit folgenden Situationen zu rechnen: Ein Fensterholm oder eine dunkle Tunnelausfahrt „verschlucken“ den Motorradfahrer aus der Perspektive eines Autofahrers.

Motorradfahrer müssen immer deutlich und berechenbar fahren. Befinden sie sich, wie im Beispiel oben, beim Überholen eines abbiegenden Transporters im toten Winkel, müssen sie damit rechnen, vom Autofahrer übersehen zu werden.

Wie groß das Risiko übersehen zu werden ist, zeigt sich besonders bei Dunkelheit, aber auch bei tiefstehender Sonne, wenn geblendete Pkw-Fahrer Motorräder im Quer- oder Gegenverkehr übersehen können. Der Kradfahrer selbst erkennt diese Gefahr an einem langen Schatten vor seinem Motorrad!

Um diesen Gefahren entgegenzuwirken, sollte man

- auffällig helle Schutzkleidung z.B. mit Reflexstreifen tragen
- einen Helm in Signalfarbe wählen
- nachts zusätzlich eine Warnweste oder Reflexgürtel anlegen, besser noch beides
- vor allem aber immer mit Abblendlicht fahren.

Um besser erkennbar zu sein, müssen Motorradfahrer **immer mit eingeschaltetem Abblendlicht** fahren. Dies ist vom Gesetzgeber vorgeschrieben!

Ohne Reflexstreifen auf der Schutzkleidung und eingeschaltetes Abblendlicht wäre dieser Motorradfahrer selbst an einem sonnigen Tag hier im Wald fast unsichtbar.

Ist kein weiträumiger Einblick an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten vorhanden oder muss mit rückwärts fahrenden Pkw gerechnet werden, sollte man immer

- das Tempo drosseln und bremsbereit sein.

Tipp

Selbst direkter Blickkontakt zu einem anderen Verkehrsteilnehmer ist keine Garantie, dass man auch wirklich gesehen wird. **Daher unbedingt auch auf den Radeinschlag oder -drehung am Fahrzeug des Wartepflichtigen achten!**

Toter Winkel

Der Schulterblick ist gerade beim Motorradfahren außerordentlich wichtig, denn

- Motorradspiegel haben einen relativ großen Toten Winkel und sind häufig an zu kurzen Auslegern befestigt
- Vibrationen in den Spiegeln verzerren zusätzlich das Bild des rückwärtigen Verkehrs.

Übrigens: Beim Fahren in Fahrstreifen mindert ein frühzeitiger Fahrstreifenwechsel die Gefahr!

Natürlich ist es auch gefährlich, wenn man selbst mit dem Motorrad im Toten Winkel eines Pkw oder Lkw verschwindet.

Toter Winkel aus Sicht des Motorradfahrers:

So gibt der Rückspiegel des Motorradfahrers die Szene im Bild unten wieder.

Die wahre Situation wird erst durch den Schulterblick deutlich.

Toter Winkel aus Sicht des Pkw-Fahrers:

So gibt der Rückspiegel des Pkw-Fahrers die Szene im Bild unten wieder.

Auch der Fahrer des Wagens sieht das Motorrad nicht, da es sich im Toten Winkel befindet.

Besonders groß sind die Toten Winkel von Lkw. Hier kann es passieren, dass der Motorradfahrer direkt neben dem Lastwagen steht, ohne dass der Lkw-Fahrer ihn sehen kann.

Versucht der Lkw dann nach rechts abzubiegen, während der Motorradfahrer geradeaus fahren will, kann es zu einer lebensgefährlichen Situation kommen.

Bitte merken

Als Motorradfahrer muss man sich ständig die Frage stellen: **„Sieht mich der andere Verkehrsteilnehmer oder sieht er mich nicht?“**

Ein Motorradfahrer hat im Vergleich zu einem Pkw-Fahrer zwar eine höhere (bessere) Sitzposition mit einer Rundumsicht, die nicht durch Dachsäulen wie bei einem Pkw behindert wird. Andererseits fehlt einem Biker die direkte Sicht nach hinten über den Innenspiegel.

- Deshalb muss die seitliche Beobachtung mittels Schulterblick intensiver erfolgen als bei einem Kraftwagen.
- Beide Rückspiegel müssen richtig eingestellt sein und dürfen nicht beschädigt sein.

Fahrzeugbeherrschung 2.2

Grundfahrmanöver 2.2.1

Handling der Maschine

Bevor man ein fremdes oder neues Motorrad fährt, sollte man sich mit einigen Handling-Übungen mit dessen Gewicht, dem Schwerpunkt und den Funktionselementen vertraut machen.

- Dazu gehört das Einstellen der Bedienungselemente, das mehrmalige Auf- und Abbocken und das Schieben.

Vor allem beim Schieben mit eingeschlagenem Lenker bekommt man ein Gefühl für das Gewicht der Maschine. Eine Person, die nötigenfalls Hilfestellung leistet, ist hier sinnvoll.

Steht ein Motorrad auf ebenem Untergrund senkrecht, kann man es mit einem oder zwei Fingern problemlos in der Waage halten. Neigt man die Maschine zur Seite, steigt der Kraftaufwand, der zum Halten notwendig ist, rasch an. Auch das sollte man mit einem Helfer ausprobieren.

Tipp

Achtung! Beim Abbremsen während des Schiebens mit eingeschlagenem Lenker kippt das Krad in die eingelenkte Richtung.

Eine umgefallene Maschine wieder aufrichten

Ein Motorrad ist ein Balancefahrzeug und kann daher natürlich umkippen. Ob man es dann wieder aufrichten kann, hängt nicht so sehr von der eigenen Körperkraft ab, als vielmehr von der richtigen Technik. Hier einige Tipps zum Wiederaufrichten:

- Zunächst Gang einschalten, so kann das Krad nicht mehr wegrollen
- Liegt das Bike auf der rechten Seite, ist der Lenker links einzuschlagen und umgekehrt
- Von der Seite, zu der die Maschine gekippt ist, herantreten und mit beiden Händen das Lenkerende fest packen - der wirksame Hebel ist so am längsten
- Mit der Kraft der Beinmuskulatur und **geradem** Rücken aufstehen
- Dies alles muss langsam geschehen, damit man nicht gleich zusammen mit der Maschine zur anderen Seite hin umkippt
- Danach Maschine sichern und gegebenenfalls ausgelaufenen Kraftstoff beseitigen

Bitte merken

Der Schutz der eigenen Gesundheit hat Vorrang! Falsches Aufrichten der Maschine kann leicht zu schweren Verletzungen der Wirbelsäule führen.

Also: Motorrad besser liegenlassen und auf Hilfe warten. Meist kann bei Krafträdern mit Kraftstoffeinspritzung dann auch kein Kraftstoff auslaufen.

Anfahren

Beim Anfahren vom Fahrbahnrand, aber auch beim Wenden auf der Fahrbahn, ist es besonders wichtig, sich nach hinten sorgfältig abzusichern.

Der Ablauf ist immer gleich:

1. Rückwärtigen Verkehr im **Spiegel** beobachten
2. **Blinker** setzen
3. Mit dem **Schulterblick** den Toten Winkel kontrollieren

Wenden

Vor einem Wendemanöver sollte die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite beachtet werden. Zuweilen ist ein Wenden in mehreren Zügen nicht möglich. Das Wenden nach links ist deshalb einfacher, weil man zum Stabilisieren die Fußbremse nutzen kann. Der linke Fuß sollte nötigenfalls zum Abstützen verwendet werden.

1. Gegebenenfalls Lenkanschlag ausnutzen
2. Blinker links
3. Richtige Verkehrsbeobachtung des Gegen- und Nachfolgeverkehrs
4. Vorsichtig Anfahren mit richtiger Blickführung in geplante Fahrtrichtung

Fahrstreifenwechsel

Als Motorradfahrer darf man einen ganzen Fahrstreifen beanspruchen und fährt deshalb bei Geradeausfahrt in der Mitte des Fahrstreifens.
Ein Fahrstreifenwechsel auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung oder bei Abbiegespuren erfordert folgenden Handlungsablauf:

Nach rechts:

1. Blick in den rechten Spiegel
2. Blick über die rechte Schulter
3. Blinken und Mitverkehr weiter beobachten, bei ausreichend großer Lücke nach rechts wechseln

Nach links:

1. Blick in den linken Spiegel
2. Blick über die linke Schulter
3. Blinken, Nachfolgeverkehr beobachten und bei ausreichend großer Lücke nach links wechseln

Rechtsabbiegen

Trotz der Möglichkeit bei Rot mit Grünpfeilschild rechts abbiegen zu können, dürfen Sie hier nicht an dem LKW vorbeifahren, weil der geforderte seitliche Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden kann.

- Hinter dem LKW bleiben und nicht zur Halte- bzw. Sichtlinie vorfahren.

Einordnen zum Linksabbiegen

Bei **einem Fahrstreifen für jede Richtung** müssen sich links abbiegende Biker zur Fahrbahnmitte hin einordnen. Dabei sollte man auch den rückwärtigen Verkehr im rechten Spiegel beobachten.

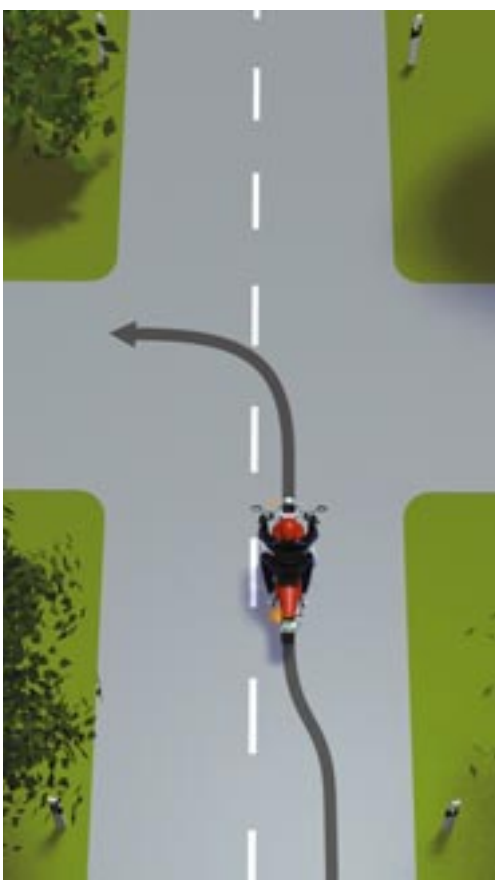
- Haben die Fahrzeuge hinter mir meine Absicht wahrgenommen?
- Versucht ein Fahrer sich rechts an mir mit zu geringem Seitenabstand vorbeizumogeln?

Beim Linksabbiegen mit **eigener Abbiegespur** sollte sich der Motorradfahrer in der Mitte des markierten Fahrstreifens einordnen.

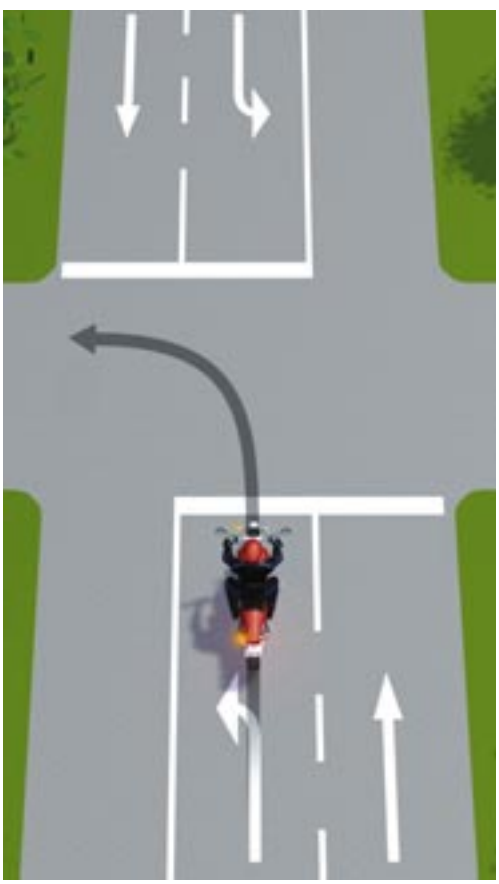
Vorsicht beim Abbiegen!

Abbiegen aus dem Stand erfordert eine gute Koordination von Beschleunigung und Lenkbewegung. Je nach Kurvenradius und Geschwindigkeit ändert sich beim Wechsel vom instabilen zum stabilen Bereich das Lenkverhalten. Man kann dabei leicht die Herrschaft über die Maschine verlieren und stürzen.

- Starkes Bremsen oder Beschleunigen bei eingeschlagenem Lenker bringen Unruhe ins Fahrzeug.
- Achtung! Bei Nässe nicht auf die Fahrbahnmarkierungen fahren.
- Beim nötigen Hochschalten in Linkskurven wegen der Schräglage auf den linken Fuß achten!
- Beim **Rechtsabbiegen** besteht die Gefahr, auf die Fahrbahn des Gegenverkehrs zu geraten.
- In Rechtskurven vorsichtig beschleunigen, es besteht die Gefahr, die eigene Fahrbahn zu verlassen!



Fahrlinie beim Linksabbiegen aus einem Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung



Linksabbiegen aus einer eigenen Abbiegespur

Überholen

Das starke Beschleunigungsvermögen und die geringe Fahrzeugbreite können Motorradfahrer dazu verleiten, die erstbeste, oftmals knappe Überholmöglichkeit zu nutzen. Damit bringt man sich und andere in Gefahr. Folgende Faktoren müssen vor einem Überholmanöver unbedingt beachtet werden:

- Es darf kein Gegenverkehr kommen.
- Die zum Überholen benötigte Strecke muss voll einsehbar sein.
- Der weitere Streckenverlauf muss so sein, dass er mit dem Geschwindigkeitsüberschuss des Überholmanövers bewältigt werden kann oder
- die Fahrbahn und der Streckenverlauf müssen ein Herunterbremsen auf eine angepasste Geschwindigkeit erlauben.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf nicht überschritten werden, d.h. es dürfen nur Fahrzeuge überholt werden, die deutlich langsamer fahren als diese.
- Nachfolgeverkehr beobachten.
- Es muss sichergestellt sein, dass das zu überholende Fahrzeug nicht ausschert, deshalb nicht zu dicht auffahren (Toter Winkel!).
- In einer zu überholenden Fahrzeugkolonne müssen geeignete Abstände zum Einscheren vorhanden sein. Vorsicht! Fahrzeuge könnten ausscheren, da die Geschwindigkeit eines Motorrades unterschätzt wird.

Wer sicher überholen will, muss also viele Dinge beachten. Bleibt auch nur ein Faktor ungeklärt, muss die Entscheidung heißen: **Im Zweifel nie!**

Ist die Entscheidung zum Überholen gefallen, sieht der Handlungsablauf wie folgt aus:

1. Blick in den Rückspiegel; ist dort frei?
2. Schulterblick links, um zu klären, ob sich niemand im Toten Winkel befindet.
3. Blinker links setzen
4. Ausscheren

Auch wenn ein Überholmanöver problemlos vor dem Gegenverkehr beendet werden kann, können sich entgegenkommende Fahrer beim Ausscheren eines Motorrades erschrecken. Etwas mehr Rücksicht ist dem Image der Biker sicher förderlich.

Abstände einhalten

Wird ein Motorradfahrer überholt, hat er Anspruch auf einen seitlichen Sicherheitsabstand von mind. 1,50 Meter. Aber auch beim Überholen eines PKW durch ein Einspurfahrzeug muss ein gewisser seitlicher Abstand eingehalten werden. Das Überholen in der „dritten Spur“ ist daher verboten.

Abwarten können

Nähert man sich nachfolgend auf einer Straße außerorts einem Pkw, der offenkundig langsamer fährt, als es hier für ihn erlaubt und möglich wäre, ist die Versuchung groß, zügig zu überholen.

- Trotzdem sollte man, auch als Motorradfahrer, seine Geschwindigkeit zunächst an die des Pkw anpassen und
- erst dann überholen, wenn dies an geeigneter Stelle auch gefahrlos möglich ist.

Grundsätzlich sollte nie in einer nicht einsehbaren oder aus anderen Gründen gefährlichen Kurve überholt werden. Einerseits kann in Schräglage nur eingeschränkt gebremst werden, andererseits besteht die Gefahr, dass der Überholte die Kurve schneidet oder dass Gegenverkehr auftaucht.

Hier zu überholen ist schlicht lebensgefährlich!

Besonders gefährlich ist das Überholen auf Straßen mit Gegenverkehr. Trotz des stärkeren Beschleunigungsvermögens eines Motorrades ist das Überholen eines LKW mit Anhänger oder Auflieger gefährlich, weil sich der erforderliche Überholweg wegen des Anhängers verlängert und die Fahrzeugumrisse des Lastzuges vorausfahrende Fahrzeuge verdecken können.

Zudem kann Seitenwind beim Ein- und Ausfahren in den Windschatten eines LKW das Spurverhalten des Motorrades beeinträchtigen.

Beim Überholen immer auf ausscherende Fahrzeuge achten, da Motorräder im „Toten Winkel“ eines Pkw sehr schnell übersehen werden. Besonders auf der Autobahn können sehr schnelle Biker vom Pkw-Fahrer unbemerkt im „Toten Winkel“ abtauchen.

- Besteht die Gefahr, dass ein überholtes Fahrzeug ausschert, während man gerade neben dem Wagen fährt und dessen Blinker nicht sehen kann, hilft ein kurzer Blick zum linken Vorderrad, ob der Fahrer nach links lenkt oder nicht.

Vorsicht vor plötzlich ausscherenden PKW!

Abstellen und Parken

Wenn man die Maschine abstellt, muss man darauf achten, dass der Untergrund nicht nachgibt und möglichst eben ist. Da die wenigsten Zweiräder eine Handbremse haben, sollte dabei immer der erste Gang eingeschaltet werden.

Stellt man ein Motorrad an einer Steigung bergan auf den **Hauptständer**, kann es beim Abbocken schwierig werden, die Maschine bergauf vom Ständer zu schieben. Auch kann beim Abbocken schon eine geringe Seitenneigung oder ein nicht entriegeltes Lenkschloss zum Kippen der Maschine führen.

Beim Abstellen auf dem **Seitenständer** sollte man darauf achten, dass dieser bis zum Anschlag ausgeklappt ist und die Maschine nicht in abschüssiger Richtung steht. Selbst wenn ein Gang eingelegt ist, kann die Maschine voran rollen, was zum Wegklappen des Seitenständers führt.

Auch wenn das Motorrad auf festem Boden steht, sollte man bedenken, dass überraschender Regen den Untergrund aufweichen kann. Haupt- oder Seitenständer sinken in den Boden ein und die Maschine fällt ebenfalls um.

Zwar haben Zweiräder ein Standlicht, wegen der eher geringen Batteriekapazität sollte das Motorrad nachts aber möglichst nicht im unbeleuchteten öffentlichen Verkehrsraum abgestellt werden.

Ein anderes wichtiges Kriterium für den Standort eines abgestellten Motorrades wird oft vernachlässigt. Motorräder haben viele freiliegende heiße Teile wie z.B. Auspuff oder Motor, die vor allem Kindern gefährlich werden können.

Praxis-Tipp

Auch wenn das Motorrad auf festem Boden steht, sollte man bedenken, dass überraschender Regen den Untergrund aufweichen kann. Haupt- oder Seitenständer sinken in den Boden ein und die Maschine fällt ebenfalls um. Im Zubehörhandel werden flächenvergrößernde Seitenständerplatten angeboten.

Sichern der Maschine

Die Maschine ist vor unbefugter Nutzung zu sichern. Wenn man das Motorrad verlässt, muss der Zündschlüssel abgezogen und die Lenkung verriegelt werden. Ein Bremsscheibenschloss stellt hier eine gute Ergänzung dar.

Manche Motorräder haben bereits eine Wegfahrsperre. Achten Sie also auf ihren Zündschlüssel! Denken Sie gegebenenfalls an die Mitnahme eines Zweitschlüssels! Viele Motorräder verfügen auch über diverse Systeme, die Schutzhelme der Besatzung anzuschließen. Wägen Sie jedoch das Risiko des Verlustes der Helme ab! Gleiches gilt für Ihre mitgenommen Gegenstände.

- Fahrzeugpapiere müssen in jedem Fall mitgenommen werden!

Fahren mit Sozius und Gepäck 2.2.2

Fahren mit Sozia oder Sozius hat seinen ganz besonderen Reiz, erfordert vom Fahrer aber auch mehr Vorbereitung und „doppelte“ Verantwortung.

Für den Soziusbetrieb sind vorgeschrieben:

- Eine geeignete Sitzgelegenheit, in der Regel eine Doppelsitzbank (das Motorrad muss auch für den Zweipersonenbetrieb zugelassen sein)
- Soziusfußrasten oder Fuß- Abstellmöglichkeiten auf Trittbrettern bei Rollern
- Eine Haltemöglichkeit am Fahrzeug, entweder ein Halteriemen an der Sitzbank oder ein Haltebügel in Sitzbanknähe
- Auch der Beifahrer muss einen Schutzhelm tragen, die Füße auf die Fußstützen stellen und bei Kurvenfahrten die gleiche Körperhaltung wie der Fahrer einnehmen

Schutzkleidung

Neben dem vorgeschriebenen Schutzhelm ist natürlich eine vollständige Schutzkleidung sehr wichtig. Trägt der Beifahrer keine auffällige Kleidung, kann dies, vor allem bei widrigen Witterungsverhältnissen und beeinträchtigter Sicht, das Risiko eines Auffahrunfalles erhöhen, weil man vom nachfolgenden Verkehr schlechter wahrgenommen wird.

Bitte merken

- Achtung: zGM nicht überschreiten!
- Gepäckstücke sicher befestigen
- Beleuchtungseinrichtungen dürfen nicht verdeckt sein

Sitzposition

Der Fahrer muss sich an den beiden Lenkergriffen festhalten und die Füße auf die Fußrasten stellen. Der Beifahrer hält sich am besten am Fahrer fest, indem er dessen Hüfte umfasst. So entsteht ein guter Körperkontakt, der vor allem beim Beschleunigen und Bremsen, aber auch beim Kurvenfahren sehr wichtig ist.

- Achtung! Ein unruhiger Beifahrer kann bei hoher Geschwindigkeit Pendelbewegungen der Maschine auslösen.

Beschleunigen

Beim Anfahren darf man nicht zu stark beschleunigen, da der Sozius sonst den Halt verliert. Bei starken Bremsmanövern sollte sich der Sozius mit den Händen am Tank abstützen.

Kinder

dürfen nur mitgenommen werden, wenn ihre Füße die Fußrasten erreichen. Sie müssen ebenfalls vollständige Schutzkleidung tragen und dürfen nicht vor dem Fahrer sitzen. Für Kleinkinder müssen spezielle Kindersitze verwendet werden.

Motorrad anpassen

Nimmt man einen Beifahrer mit, oder will man Gepäck auf dem Motorrad transportieren, muss die Maschine den Erfordernissen dieser höheren Zuladung angepasst werden.

- Die Federvorspannung der hinteren Federbeine muss gegebenenfalls an den Beladungszustand angepasst werden, eventuell auch die Dämpferstufe.

- Bei einigen Maschinen kann auch die Federung der Vorderradgabel eingestellt werden.
- Der Reifeninnendruck muss entsprechend den Angaben in der Betriebsanleitung erhöht werden.
- Die Einstellung des Rückspiegels muss überprüft und angepasst werden.

Bedenkt man, dass die Zuladungsmöglichkeit vieler Motorräder zum Teil deutlich unter 200 Kilogramm liegt, wird diese Grenze schnell erreicht. Die zulässige Gesamtmasse darf nicht überschritten werden.

Zuladungsgrenzen einhalten

Wie viel Zuladung hat eine Maschine?

Aus den Daten der Zulassungsbescheinigung Teil I ergibt sich z.B.:

Zulässige Gesamtmasse	z.B.	**375 kg**
und subtrahiert davon das Leergewicht der Maschine	z.B. -	**193 kg**
Die erlaubte Zuladung beträgt also		**182 kg**

02	-	0009/00009			110
1950			675		
1070			193		
-		-		000,08	
-		000375		000375	
00100		00204		-	
00100		00204		-	
85		-		75	
-		-		002	-
180/90-17M/C (44P)					
100/80-17M/C (52P)					

So könnte die mögliche Zuladung aussehen:

Leermasse:

- Fahrzeug vollgetankt ohne Fahrer, Beifahrer und Beladung.

Leermasse zuzüglich der Beladung:

- 20 kg in beiden Seitenkoffern

Leermasse zuzüglich Beladung und Fahrer:

- 20 kg in beiden Seitenkoffern
- 85 kg Gewicht des Fahrer

Leermasse zzgl. Beladung, Fahrer, Sozia/Sozius

- 20 kg in beiden Seitenkoffern
- 85 kg Gewicht des Fahrer
- 65 kg Gewicht von Sozia/Sozius

Daraus folgt für die zulässige Zuladung:

– Beladung durch Gepäck . . . . . 20 kg
– Fahrergewicht . . . . . 85 kg
– Beifahrergewicht . . . . . 65 kg

Summe der Zuladung . . . . . 170 kg

Die Summe der Zuladung liegt damit unterhalb der zulässigen Zuladung von . . . . . **182 kg**

Beladungstechnik

Ein durchschnittlicher Motorradfahrer erreicht mit voller Schutzkleidung und Helm sehr schnell ein Gewicht von 90 kg und mehr.

Fährt man zu zweit, bleibt dann oft nur noch eine geringe Zuladungsmöglichkeit.

Vor größeren Reisen mit viel Gepäck müssen daher nicht nur Fahrer und Sozius in voller Schutzkleidung auf die Waage - auch das Gepäck (inklusive Motorradkoffern oder Packtaschen) muss gewogen und addiert werden.

- Beim Beladen ist darauf zu achten, dass schwere Gepäckstücke möglichst nahe am Schwerpunkt der Maschine verstaut werden. Der beste Platz dafür ist im Tankrucksack (unteres Fach) oder im unteren Teil der Motorradkoffer.
- Seitenkoffer müssen gleichmäßig beladen werden. Bei ungleicher Beladung der Seiten können bei hoher Geschwindigkeit gefährliche Pendelbewegungen ausgelöst werden.
- Auf den Heckgepäckträger oder in das Top-Case sollten nur leichte Gegenstände geladen werden.

Achtung! Koffer und Top-Case haben eine Beladungsgrenze, die nicht überschritten werden darf.

- Nicht schneller fahren als die vom Motorradhersteller empfohlene Höchstgeschwindigkeit.

Fahrverhalten

Das Fahrverhalten einer beladenen Maschine verändert sich stark und erfordert vom Fahrer einige Übung.

- Durch das größere Gewicht kann mit der Hinterradbremse mehr Bremskraft übertragen werden als bei einem unbeladenen Motorrad, dies muss bei der Dosierung der Bremskraft berücksichtigt werden.
- Beim Fahren zu zweit mit Gepäck muss der Fahrer bei einer Vollbremsung mehr Bremskraft aufbringen. Die Hinterradbremse kann dabei stärker betätigt werden.
- Das Beschleunigungsvermögen wird geringer, der Überholweg dadurch länger.
- Das Ausbalancieren der Maschine im instabilen Bereich wird schwieriger.
- Das Verhalten der Maschine beim Einleiten einer Kurvenfahrt sowie beim Aufrichten am Kurvenausgang verändert sich.
- Die Bodenfreiheit ist aufgrund des höheren Gewichts geringer.
- Die Seitenwindempfindlichkeit nimmt zu.
- Ungeübte und unsichere Beifahrer können durch falsches Festhalten am Fahrer oder falsche Bewegungen auf dem Motorrad, z.B. durch ein anderes Schräglagenempfinden, zu Unruhe im Fahrbetrieb führen.
  - Deshalb sollten zuvor zwischen Fahrer und Sozius eindeutige Zeichen zur Verständigung vereinbart werden.
  - Auch eine probeweise stärkere Bremsung unter Beachtung des Nachfolgeverkehrs und auf abgelegener Strecke vermittelt dem Beifahrer einen Eindruck von der Dynamik einer eventuellen Gefahrenbremsung.
- Bei ungleicher oder stark hecklastiger Beladung kann es zu Fahrwerksunruhen (Flattern und Pendeln) kommen. Außerdem beeinträchtigt ungleichmäßig verteilte Ladung die Fahrstabilität beim Bremsen.

Tipp

Ein ängstlicher Beifahrer kann vor allem bei Kurvenfahrt eine Gefahr bedeuten. Jeder verantwortungsbewusste Motorradfahrer sollte daher die Grenzen seines Passagiers respektieren und vor der Fahrt mit einem ungeübten Sozius einige Verhaltensregeln absprechen.

Fahren in einer Gruppe 2.2.3

Für viele Motorradfahrer ist die Geselligkeit unter Gleichgesinnten besonders wichtig. Was liegt also näher, als mit Freunden „auf Tour“ zu gehen? Will man die Reize einer Gruppenfahrt wirklich genießen, sollte man vorher einiges absprechen und während der Fahrt dann auch diszipliniert befolgen.

Vor Fahrtbeginn ist folgendes zu klären:

- Ein erfahrener Fahrer fährt an der Gruppenspitze. Er sollte die Strecke kennen, eine gute Karte (möglichst auf dem Tankrucksack) oder ein Navigationsgerät mit aktueller Software dabei haben.
- Fahrer mit weniger Erfahrung oder mit schwächeren Maschinen reihen sich am besten direkt hinter diesem Fahrer ein.
- Am Ende der Gruppe fährt wieder ein erfahrener Biker, der die Strecke ebenfalls kennen sollte und über eine stärkere Maschine verfügt.

Dieser Fahrer, das „Schlusslicht“, muss um den Anschluss zur Gruppe halten zu können, zuweilen deutlich schneller fahren als die Spitze der Gruppe. Das muss beachtet werden. Nutzen die vorderen Fahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit voll aus, können Kollegen am Ende der Kolonne in Schwierigkeiten kommen. Dies hängt natürlich auch mit der Größe der Gruppe zusammen. Fahrten mit mehr als 8-10 Maschinen werden schnell zur Qual. Bei einer zu großen Zahl von Fahrern unterteilt man am besten in kleinere Gruppen und vereinbart einen oder mehrere Treffpunkte.

Sind all diese Fragen geklärt, kann es losgehen:

- Vor der Abfahrt sollte jeder Fahrer seine Maschine vollgetankt und alle Vorbereitungen abgeschlossen haben.
- In der Gruppe versetzt, d.h. nicht direkt hintereinander fahren. Natürlich muss ein ausreichender Sicherheitsabstand eingehalten werden, auch wenn die Kolonne dadurch sehr lang wird.
- Der Anführer der Gruppe sollte das versetzte Fahren in der Gruppe vorgeben, indem er versetzt links fährt. Diese versetzte Struktur muss in Kurven wegen der Schräglage aufgegeben werden. Das ständige Korrigieren des Abstandes zueinander erfordert durchaus einige Übung.
- Jeder Fahrer beobachtet im Rückspiegel „seinen“ Hintermann. Wird dieser langsamer, muss man auch die eigene Geschwindigkeit verringern. Verliert man den Hintermann aus den Augen, gilt es anzuhalten - nur so kann die Gruppe zusammenbleiben.
- Innerhalb der Gruppe die festgelegte Reihenfolge der Maschinen nicht verändern, also nicht untereinander überholen.
- Für Motorradgruppen gibt es keinerlei Sonderrechte im Straßenverkehr. Dies gilt besonders an Kreuzungen oder Ampelanlagen, auch wenn die Gruppe auseinandergerissen wird!
- Fehlende Ortskenntnis der Fahrer in der Gruppe provoziert zuweilen gefährliche Überholmanöver. Aus Sorge sich zu verfahren, will man den Sichtkontakt nicht „abreißen“ lassen.

Jeder Fahrer muss innerhalb einer Motorradgruppe immer wieder für sich selbst überprüfen, ob er seine persönlichen Sicherheitsreserven einhalten und zugleich den selbstgesteckten Zielen der Gruppe genügen kann.

Gruppendruck führt schnell dazu, dass ein Fahrer seine Fähigkeiten überschätzt. Gerade beim Überholen in der Gruppe oder beim Kurvenfahren überfordern sich vor allem unerfahrene Fahrer. Daher sollte in einer Motorradgruppe immer der langsamste Fahrer das Tempo bestimmen.

Ganz klar: für das Fahrerlebnis in der Gruppe gelten andere Maßstäbe als bei der Solofahrt. Wer sich aber darauf einstellt, wird mit seinen Freunden unterwegs viel Spaß haben.

Praxis-Tipp

Wenn von einer Vorfahrtsstraße abgebogen werden soll, müssen die jeweils Vorausfahrenden der Gruppe zuvor warten, bis auch den Nachfolgenden der beabsichtigte Richtungswechsel angezeigt werden konnte. So sollte niemand verloren gehen.

Gefahrenquellen und Verkehrszeichen 2.3

Hier zeigt sich, wie wichtig es ist, gerade in **Kurven** die Geschwindigkeit so zu wählen, dass innerhalb der übersehbaren Strecke das Motorrad noch angehalten werden kann. Steine auf der Fahrbahn sind aber nicht die einzigen Hindernisse, die einen Motorradfahrer überraschen können. Verlorene Ladungen, Schmutz von landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder Tieren sowie Rollsplitt können rasch gefährlich werden.

Seitenwind ist eine unsichtbare Gefahr und kann dem Motorradfahrer viel gefährlicher werden als einem Pkw. Besonders auf Brücken, nach dem Durchfahren von Unterführungen oder dem Überholen eines Lkw, dessen Windschatten verlassen wird, ist mit Seitenwind zu rechnen.

Dabei kann ein überraschter Fahrer deutlich von seiner Spur abgebracht werden. Rechtzeitiges Beobachten, Knieschluss, gefühlvolles Gegensteuern mit Lenkimpulstechnik und Herabsetzen der Geschwindigkeit hilft, diese Situation zu meistern.

Übrigens: Häufig fehlen Windsäcke oder entsprechende Beschilderungen. Ein Blick auf Bäume und Sträucher am Straßenrand oder auch Lkw-Planen gibt dann schnell Auskunft über die herrschenden Windverhältnisse.

Kinder verhalten sich oft anders als erwartet und nehmen Motorradfahrer häufig nicht wahr. Daher ist überall dort, wo mit Kindern gerechnet werden muss, erhöhte Aufmerksamkeit und eine besonders rücksichtsvolle Fahrweise unerlässlich.

Auf einer **unebenen Fahrbahn** vermindert sich die Reifenhaftung, so dass vor allem in Kurven die Reifen wegrutschen können. Bei Regen bilden sich in Schlaglöchern gefährliche Pfützen und wassergefüllte Spurrillen können natürlich auch beim Motorrad zu gefährlichem Aquaplaning führen.

In der Morgen- oder Abenddämmerung ist auf vielen Strecken mit **Wildwechsel** zu rechnen. Bereits die Kollision mit einem Hasen kann zu einem Sturz führen. Außerdem besteht die Gefahr, dass eine Fehlreaktion des Fahrers zu einem missglückten Ausweichmanöver führt.

Die Blickführung muss daher in der Dämmerung und an entsprechend beschilderten Streckenabschnitten den Fahrbahnrand gezielt mit einbeziehen.

- Taucht Wild auf, sofort abblenden, bremsen und gegebenenfalls hupen.

An **Arbeitsstellen** ist nicht nur mit schlechten Fahrbahnverhältnissen und Schmutz zu rechnen, auch kreuzende Baustellenfahrzeuge stellen eine Gefahr dar. Noch weit entfernt hinter Baustellen ist damit zu rechnen, dass Lkw Sand, Splitt oder Ähnliches verloren haben.

Eine **nasse Fahrbahn** stellt alle Zweiradfahrer vor eine völlig veränderte Situation. Besonders wenn nach längerer Trockenheit Regen einsetzt, bildet sich auf der Fahrbahn ein äußerst tückischer und rutschiger Schmierfilm aus Schmutz und Staub. Zudem wird die Sicht durch Brille oder Visier wegen des Regens und zusätzlichem Spritzwasser erheblich schlechter. Auch Straßenschäden sind schlechter zu erkennen.

An Stellen, wo durch einen besonders glatten Fahrbahnbelag oder andere Faktoren mit Glätte zu rechnen ist, kann mit einem Schild darauf hingewiesen werden.

Kurven haben nicht immer den gleichen Radius, oft verändern sich Krümmung oder Verlauf einer Kurve unerwartet. Wird durch Schilder auf eine Kurve hingewiesen, ist daher erhöhte Vorsicht geboten.

Besonders die so genannte „Hundekurve“, eine sich zuziehende Kurve, kann den Motorradfahrer schnell in Bedrängnis bringen, weil er die Schräglage nun relativ schnell und stark erhöhen muss. Hierzu bedarf es der richtigen Blickführung und Lenktechnik.

Beim Befahren von **Gefällstrecken** muss ein größerer Sicherheitsabstand gewählt werden, da sich der Bremsweg verlängert.

Außerdem muss bei längerem Betätigen der Bremse mit einem Nachlassen der Bremskraft gerechnet werden, da die Bremsen heiß werden. Es ist daher sinnvoll, die Bremskraft des Motors zusätzlich zu nutzen. Je kleiner der eingelegte Gang, umso größer ist die Bremskraft des Motors.

Auch aus alltäglichen Situationen heraus können sich sehr schnell **Gefahren** für den Zweiradfahrer ergeben. Ein ausscherendes Fahrzeug, dessen Fahrer im Rückspiegel das Motorrad übersehen hat, oder Passanten, die zwischen den parkenden Fahrzeugen hindurch auf die Fahrbahn laufen, fordern die volle Aufmerksamkeit des Bikers.

Grundsätzlich gilt: Bei Dunkelheit kann ein Motorradfahrer die für ihn relevanten Gefahrenquellen nur unzureichend oder gar nicht erkennen. Daher sollte man nachts nur mit größter Vorsicht und stark reduzierter Geschwindigkeit unterwegs sein.

Auch **Bahnübergänge** und Straßenbahnschienen stellen für Motorradfahrer eine Gefahrenquelle besonderer Art dar, insbesondere dann, wenn die Gleise schräg zur Fahrtrichtung des Motorrades verlaufen. Geschieht dies in Kurven, kann das Überfahren der Schienen z.B. bei Nässe schnell zum Wegrutschen führen.

Check-up

■ mit Kapitelangaben zum Nachlesen

1. Was macht eine optimale Blickführung aus?

▶ 2.1.1

2. Was verstehen Sie unter einer ausreichenden Verkehrsbeobachtung?

▶ 2.1.1

3. In welche Richtung würde das Motorrad kippen, wenn es am Lenkanschlag aufrecht geschoben wird und die Vorderradbremse stark betätigt wird?

▶ 2.2.1

4. Was muss ein Motorradfahrer beachten, wenn er ein umgefallenes Krad wieder aufrichten möchte?

▶ 2.2.1

5. Was muss ein Motorradfahrer beim Überholen beachten?

▶ 2.2.1

6. Sie möchten einen Sozius mitnehmen. Welche Besonderheiten müssen Sie hierbei berücksichtigen?

▶ 2.2.2

7. Wo finden Sie die Angaben über die höchstzulässige Beladung eines Motorrades?

▶ 2.2.2

8. Sie planen eine Gruppenfahrt mit Freunden. Was müssen Sie bei der Planung und Organisation beachten?

▶ 2.2.3

9. Warum werden Motorradfahrer häufig von anderen Verkehrsteilnehmern übersehen?

▶ 2.1.3

Eigene Fragen an den Fahrlehrer