

Das Wichtigste zum ADAC Motorrad sicherheitstraining

*FSZ Grevenbroich mit dem Wichtigsten aus Ihrem ADAC-Motorrad sicherheitstraining:
 Fahrzeugcheck, Sitzposition, Gefahrenbremsung u.v.m.!*

Sitzposition:

Fußballen auf die Rasten (fahraktive Haltung), Knie an den Tank, soweit wie möglich vorne sitzen. Oberkörper (Rücken) gerade und entspannt, bei „Sportlern“ trägt die Bauchmuskulatur den Oberkörper und entlastet die Handgelenke. Arme angewinkelt und locker, nicht verkrampfen. Blick nach vorne!

Fahrzeugcheck: (Abfahrkontrollen)

Vor Fahrtantritt Elektrik, d. h. Funktion aller Lampen und Hupe kontrollieren.

Bereifung: Luftdruck (Bedienungsanleitung) wenn nötig an Beladung und Einsatz anpassen.

Bremssystem (Funktion) und Bremslicht nicht vergessen.

Regelmäßige Kontrollen: Ölstand, Kühlflüssigkeit, Bremsflüssigkeit (alle 2 Jahre wechseln), Bremsbeläge und Kettendurchhang, -schmierung. Reifen auf Fremdkörper kontrollieren.

Reifen:

Mindestprofiltiefe laut gesetzlicher Vorgabe 1,6 mm.

Mehr ist besser!

Luftdruck einstellen laut Bedienungsanleitung, Kontrolle bei Vielfahrern alle 14 Tage. Bei Wenigfahrern (nach längeren Standzeiten) vor jeder Fahrt.

Reifenalter anhand der DOT-Nummer kontrollieren, nicht älter als 4 (höchstens 5 Jahre).

Beispiel: Dieser Reifen ist aus der KW49 2007.



Gefahrenbremsung:

Handlungsmuster für den Notfall: **Kupplung schnell – vorne dosiert – hinten bei!**

Grundvoraussetzung für eine gute Gefahrenbremsung ist eine optimale Sitzposition (siehe oben) und eine weite Blickführung geradeaus.

Kupplung schnell: frei rollende Räder, keine Antriebskräfte am gebremsten Rad!

Vorne dosiert: Druckpunkt finden. Druck dosiert aufbauen und mit zunehmendem Anpressdruck des Vorderrads Bremsdruck erhöhen (lieber 85-90% als ein blockiertes Vorderrad und dann die Bremse lösen müssen um einen Sturz zu vermeiden)

Hinten bei: Um keine/wenig Konzentration für die Hinterradbremse aufwenden zu müssen wird mit dieser „nur“ mit gebremst. **Konzentration bleibt bei der Vorderradbremse.** Das ist die effektivere Bremse, aber auch die gefährlichere. Grundsätzlich sollte ein blockiertes Hinterrad vermieden werden, ganz besonders aber bei Schräglagen (Kurve, Querneigung der Fahrbahn, Seitenwind), hoher Geschwindigkeit.

ABS: Gleiche Vorgehensweise mit ABS, welches ein blockieren der Räder verhindern soll. Das Bremsgefühl bleibt erhalten für den Fall das die Technik mal versagt oder das Motorrad gewechselt wird. Wer aber zu heftig „in die Bremsen“ gegangen ist bleibt bei Geradeausfahrt in der Regel „Oben“.

Bremsweg:

Bremsweg und Fliehkraft entwickeln sich immer im Quadrat zur Geschwindigkeit. Eine Tempoerhöhung von 50 km/h auf 70 km/h bedeutet eine Verdoppelung des Bremsweges. Rechnet man jedoch die Reaktionszeit des Fahrers dazu (Meter pro Sekunde) ergibt sich folgender Vergleich:

50 km/h = 13,88 m Reaktionsweg + 12,05 m Bremsweg = ca. 26 m Anhaltweg

70 km/h = 19,44 m Reaktionsweg + 23,63 m Bremsweg = ca. 43 m Anhaltweg

Wo der 50 km/h Fahrende bereits mittels Gefahrenbremsung steht.....

ist der 70 km/h Fahrende noch ca. 60 km/h schnell!!!

Langsam fahren:

Auf die Dosierung kommt es an, Gas erhöht, Kupplung am Schleifpunkt fixiert und mit der Hinterradbremse stabilisieren und Geschwindigkeit regulieren. Das benutzen der Vorderradbremse kann im eingelenkten Zustand zum Sturz führen. Vorsicht bei Fahrzeugen mit voll integralem ABS (BMW) und Dual-CBS (Honda) und älteren Moto Guzzis mit integralem Bremssystem.

Lenktechnik:

Lenkimpuls: „rechts fahren“ = rechts drücken - links fahren“ = links drücken

Der Lenkimpuls begleitet uns immer, ob als Druck am Lenkerende um die Schräglage in der Kurve zu beeinflussen oder als Impuls zum schnellen, effektiven **Ausweichen**. Blick in die Ausweichrichtung ist Voraussetzung für ein Gelingen des Notmanövers und „nur“ das Motorrad wird weggedrückt, (Fahrstil „Drücken“) der Oberkörper bleibt aus der Gefahrenzone. Risiko Streifkollision.

Ab dem stabilen Fahrbereich (ca. 30 km/h) ist der Lenkimpuls die schnellste und einfachste Möglichkeit um ohne großen Kraftaufwand eine Richtungsänderung aus der Geradeausfahrt zu realisieren.

Blickführung:

Trainieren Sie Ihren Blick!!!

Schauen Sie weit, besonders in Kurven (Kurvenausgang) und versuchen Sie die Augen dabei waagrecht zu halten. Suchen Sie Lücken für den Notfall.

Kurve:

Weit außen anfahren (Fahrbahnzustand berücksichtigen), erst zur Mitte der Fahrbahn ziehen wenn Kurvenausgang zu sehen ist. Im Kurvenausgang Linie so wählen das eine folgende Kurve wieder von außen angefahren werden kann.

Kurvenstile: Legen in lang gezogenen Kurven (nur stabiler Fahrbereich)

Drücken: auch im instabilen Bereich, engen Kurven oder schnelle Richtungswechsel.

Geringerer Platzbedarf, in engen Rechtskurven größeres Blickfeld.

Bremsen in der Kurve: Wichtig, je nach Motorrad, Schräglage und Reifen gibt es ein mehr oder weniger ausgeprägtes Aufstellmoment das sich über Druck auf das untere, kurveninnere Lenkerende ausgleichen lässt, für den Fall das Geschwindigkeit abgebaut werden muss. Zum Anhalten (Notsituation) in der Kurve muss das Motorrad aufgerichtet werden.

Ausweichen: Siehe Lenkimpuls. Auch in der Kurve ist ein Ausweichen möglich. Blick in die Ausweichrichtung ist Voraussetzung für das Gelingen des Notmanövers.



Achten Sie auf Ihre Linie!