



sicher-motorrad-fahren.de präsentiert



Die Straße ruft...

oder wie Sie sicher durch die Saison kommen



ein Service der:

EUROPA^{GO}
VERSICHERUNG PUR.





Inhaltsverzeichnis

1. Grußwort	1	4. Auf Tour	13
2. Technik-Tipps	2	4.1 Vorbereitung	13
2.1 Pflege	2	4.2 Beladung	13
2.2 Reifen	2	4.3 Fahrstil	13
2.2.1 Pflege		4.4 Maut	14
2.2.2 Lebensdauer		4.5 Tempolimits / StVO	14
2.2.3 DOT-Nummer		4.6 Checkliste	15
2.2.4 Reifenwahl		5. Adressen und Foren	16
2.2.5 Fazit		Adressen	16
2.3 Beleuchtung	4	Automobilclubs	
2.4 Bremsen	5	Berufsbildungszentren	
2.5 Vor der Winterpause	5	Spezielle Seiten	
2.5.1. Inspektion		Foren	17
2.5.2 Lagerung		Markenforen	17
2.5.3 Batterie		BMW	
2.5.4 Weiteres		Yamaha	
2.6 Vor Saisonstart	6	Honda	
3. Fahrsicherheit	7	Kawasaki	
3.1 Blickrichtung bestimmt Fahrtrichtung	7	Suzuki	
3.2 Geschwindigkeit	8	Buell und Harley-Davidson	
3.2.1 Übungen		Triumph	
3.3 Lenken	8	Ducati	
3.4 Bremsen	9	KTM	
3.4.1 Übungen		Moto-Guzzi	
3.4.2 Bremsweg		Motorradforen	18
3.5 Ausweichen	10	Sonstiges	18
3.5.1 Übung		6. Kontakt und Anschrift	19
3.6 Kurventechnik	10	Anschrift	
3.7 Richtige Kleidung	11	Kontakt	
3.7.1 Helm		Disclaimer (Haftungsausschlussregelung)	
3.7.2 Jacke wie Hose		Bildverzeichnis	
3.7.3 Protektoren		Autor	
3.7.4 Stiefel und Handschuhe			
3.7.5 Nierengurt			



1. Grußwort

Liebe Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer,

Sie alle gemeinsam teilen die Leidenschaft auf zwei Rädern, genießen auf Ihren Maschinen Natur und Wetter und verbringen dabei eine hoffentlich angenehme und erlebnisreiche Zeit.

Aber vor jeder Tour müssen Mensch und Maschine fit gemacht werden, um sicher und genussvoll fahren zu können. Denn anders als beim Autofahren reicht es beim Motorradfahren nicht, einmal im Jahr eine Inspektion zu machen und ansonsten darauf zu vertrauen, dass die Technik einen schon nicht im Stich lässt. Ebenso stellt das Motorrad an seine Fahrer ganz andere Anforderungen, als ein Auto. Auf dem Motorrad sind Sie anderen Einflüssen und Gefahren ausgesetzt, als im Auto. Wind und Wetter treffen unmittelbar auf Material und Mensch.

Mit diesem kleinen Ratgeber möchte die EUROPA-go einen Beitrag dazu leisten, dass Motorradfahrer sicher und unfallfrei auf Ihrem Zweirad fahren können.

Wenn Sie Anmerkungen oder Verbesserungsvorschläge haben, freuen wir uns über eine E-Mail an: info@sicher-motorrad-fahren.de

Wir wünschen Ihnen eine unfallfreie und erlebnisreiche Motorradsaison.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre EUROPA-go

EUROPA^{GO}
VERSICHERUNG PUR.





2. Technik-Tipps

Nicht jeder Motorradfahrer ist auch ein geübter Schrauber. Die meisten Biker lassen ihre Maschine bei einer Werkstatt warten und vertrauen auf den Sachverstand und den Rat des Mechanikers ihres Vertrauens. So weit so gut.

Warum sollte man ein technisches Verständnis für sein Motorrad aufbauen?

Anders als beim Auto kann ein technisches Problem beim Motorrad sehr schnell zu einer heiklen Situation führen. Bereits ein ausgefallenes Blinklicht oder noch schlimmer, ein kaputtes Rücklicht oder eine defekte Scheinwerferlampe können schwerwiegende Folgen haben. Veraltete Bremsflüssigkeit oder ein poröser Bremschlauch können im schlimmsten Fall zu einem Totalversagen einer Bremse führen. Falsche oder veraltete Bereifung kann aus einer Standardsituation eine gefährliche Rutschpartie machen. Deshalb ist es ratsam, sich auch mit der technischen Seite seines Motorrades auseinanderzusetzen.

Auch wenn man für sich entscheidet, dass man an seinem Bike nicht selber schrauben möchte, ist ein solides Basiswissen notwendig, um rechtzeitig zu erkennen, wann man einen erfahrenen Mechaniker mit einer Reparatur beauftragen sollte.

Sofern Sie ein so genannter Ganzjahresfahrer sind und selbst bei schlechtem Wetter und sogar bei Schnee fahren, sind auch ohne Winterpause einige technische Aspekte und Pflegehinweise hilfreich. Vor allem sollen die Technik-Tipps Sie dabei unterstützen, möglichst lange an Ihrer Maschine Freude zu haben und durch richtige Wartung und Pflege auch den Wert Ihres Gefährtes möglichst lange zu erhalten.

Unser Ratgeber hilft Ihnen, Ihre Maschine zu verstehen. Beachten Sie aber bitte immer unsere Faustregel: Wenn Sie sich nicht sicher sind, dann suchen Sie einen Spezialisten auf!

2.1 Pflege

Egal auf welchen Straßen Sie fahren, ob Sie mit Ihrer Maschine nur durch das Asphalt-dickicht der Städte fahren, auf Autobahnen

oder auf kleinen Landstraßen cruisen oder sich gar ins schwierige Gelände trauen:

Nach jeder Fahrt gehört eine ausführliche Sichtprüfung zum Abschluss der Tour.

Optimale Pflege: Genau schauen, gründlich putzen

Die beste Sichtprüfung macht man beim Putzen! Bei keiner anderen Gelegenheit schauen Sie so genau auf jedes Detail und betrachten auch die letzten Zwischenräume so kritisch und aufmerksam. Darüber hinaus ist regelmäßiges Putzen eine gute Grundlage für einen nachhaltigen Werterhalt der Maschine. Die gründlichste Art des Putzens ist die klassische Handwäsche mit einem milden Putzmittel und einem weichen Tuch oder Schwamm. Nehmen Sie Koffer und andere Anbauteile so weit möglich vorher ab und reinigen Sie diese separat.

Vorsicht vor Hochdruckgeräten!

Vorsicht ist geboten, wenn Sie Ihre Maschine mit einem Hochdruckgerät abspritzen. Es ist zwar bequem und zeigt auch gute Resultate, vor allem, wenn das Bike richtig verdreckt ist und auch hartnäckiger Bremsenabrieb von den Felgen entfernt werden soll. Wenn man aber solche Hochleistungsgeräte falsch anwendet, kann es zu erheblichen Schäden an Reifen, Lagern und Elektrik kommen.

Nach der Grundreinigung sollten Sie Ihre Maschine mit einem Leder trocken wienern und noch mal kurz „trockenfahren“. Dazu reicht eine kleine 10-Minuten-Tour auf sauberen Straßen, damit auch der letzte Winkel durch den Fahrtwind trocknet. Bei Bedarf behandeln Sie den Lack mit einem Wachs-mittel und die Chromteile mit einer Chrom-pflegepaste. Wenn Ihnen durch Steinschlag verursachte Lackschäden auffallen, bessern Sie diese vor dem Einwachsen sofort mit einem passenden Lackstift aus. Plastik- und Gummitteile wie Armaturen, Sitzbank, Griffe und Schalter pflegen Sie mit einem milden Cockpitspray.

Bei der Pflege eines Motorrades haben fast alle ihre eigene Philosophie, welche Pflegemittel die besten Resultate zeigen. Wichtig ist immer, dass Sie die Gebrauchsanweisung wenigstens einmal lesen, um Warnhinweise der Hersteller zur Kenntnis zu nehmen.

2.2 Reifen

Regelmäßige Reifenkontrolle und Überprüfung des Luftdrucks erste Motorradfahrerpflicht

Die regelmäßige Kontrolle der Reifen und des richtigen Luftdrucks sind erste Motorradfahrerpflicht. Bereits kleine, scharfkantige Steinchen oder eine Reißzwecke können den Reifen schädigen, ohne dass er gleich seine Luft verliert. Auch Bordsteinkanten oder Schlaglöcher können Felge und Reifen beschädigen. Daher sollte man die Reifen regelmäßig rundherum betrachten und auf solche kleinen Schäden untersuchen. Dabei sollte man den Reifen auch mal schnell drehen lassen und darauf achten, ob sich eine Unwucht gebildet hat.

Neben einer horizontalen Unwucht kann sich auch eine vertikale Unwucht zeigen. Auch hier gilt: Im Zweifelsfalle sollte man einen Reifenfachmann hinzuziehen, der entweder die Unwucht beheben kann oder aber zum Wechsel von Felge und / oder Reifen raten wird.





2.2.1 Pflege

Große Gefahr für Reifen besteht auch durch eine falsche Reinigung. Leistungsfähige Hochdruckreiniger arbeiten mit einem Wasserdruck von bis zu 100 bar oder mehr. Tests von DEKRA haben ergeben, dass bereits das kurze Ansprühen eines Reifens zunächst wenig auffällige aber später gefährliche Schäden verursacht:

„Wer bei der Reifenreinigung mit dem Hochdruckgerät nicht Acht gibt, kann einen Reifen innerhalb kürzester Zeit vollständig zerstören, haben Tests der Reifenexperten von DEKRA ergeben. Ein scharfer Wasserstrahl, aus vier Zentimeter Abstand auf einen bestimmten Punkt gerichtet, führte in nur fünf Sekunden zu erheblichen Beschädigungen der Reifen. Grund dafür ist die starke Erosionswirkung beim Aufprall des Wasserstrahls. Die Temperatur im Reifenmaterial steigt auf hohe Temperaturen, bei denen der Gummi Blasen bildet und seine Festigkeit verliert. Bei hoher Belastung, beispielsweise einer Autobahnfahrt, kann es dann zu den gefürchteten Reifenplatzern kommen, die immer wieder tödliche Unfälle verursachen. (www.dekra.de, 24. November 2004)



Reifenreinigung mit Hochdruck...
...und die möglichen Folgen



Quelle: www.dekra.de

Vorsicht bei chemischen Felgenreinigern

Besondere Vorsicht ist bei chemischen Felgenreinigern angeraten. Solche Mittel enthalten zum Teil hoch aggressive Lösungsmittel, die beispielsweise vorgeben, eingetrockneten und alten Bremsenabrieb zu entfernen. Manche dieser Mittel können ebenso wie Hochdruckreiniger das Reifengummi beschädigen. Wenn man solche Mittel einsetzt, also unbedingt die Anwendungsvorschriften des Herstellers beachten.

Übrigens: Die regelmäßige Reinigung ist die sinnvollste Lösung. Wenn sich dennoch Ablagerungen auf der Felge ansammeln, ist eine Reinigung mit einem Sandstrahlgerät anzuraten. Darüber hinaus gibt es auch Reifenhändler, die sich auf die Reinigung von Felgen spezialisiert haben.

2.2.2 Lebensdauer

Wie lange halten Reifen?

In vielen Motorradforen im Internet wird diskutiert, wie lange ein Reifen eigentlich halten sollte. Die Frage kann bis zum Ende unserer Tage diskutiert werden, man wird auf keine allgemeingültige Überzeugung kommen. Zu viele Faktoren spielen eine Rolle.

Zahlreiche Faktoren beeinflussen die Haltbarkeit der Reifen

Zuallererst ist es eine Frage des persönlichen Fahrstils, der Reifengröße und -breite sowie der Leistung der Maschine. So kann ein und derselbe Reifen auf dem Hinterrad der gleichen Maschine bereits nach 5.000 km abgefahren sein und bei einem anderen Fahrer würde er noch mal die gleiche Laufleistung halten.

Gesetzliche Verschleißgrenze beachten

Entscheidend ist bei Reifen, dass sie vor der gesetzlichen Verschleißgrenze gewechselt werden. Die gesetzlich vorgeschriebene Profiltiefe liegt bei 1,6 mm. Aber schon weit vor dieser Verschleißgrenze nimmt der so genannte „Grip“ ab. Unter Grip versteht man die Haftwirkung eines Reifens auf der Straße. Besonders bei Regen und Nässe und in Kurven verliert ein Reifen mit jedem Millimeter weniger Profil an Grip. Letztlich ist es eine Frage des persönlichen Sicherheitsempfindens, wann ein Reifen definitiv getauscht werden sollte. Aber jeder erfahrene Motorradfahrer, der einmal erlebt hat, wie sein gewohnt guter Reifen in einer heiklen Situation kleine Ausrutscher zuließ, wird sich im Sinne der Sicherheit lieber früher als später einen neuen Satz Reifen besorgen.

Übrigens: Die Verschleißgrenze ist auch ohne einen Profiltiefenmesser direkt am Reifen zu erkennen. Die Hersteller haben

an ein bis zwei Stellen in der Mitte des Reifenprofils einen Steg eingearbeitet, der genau bei 1,6 Millimeter Profil sichtbar wird und dann mit dem umliegenden Gummi eine glatte Oberfläche bildet. Spätestens dann muss der Reifen gewechselt werden. Hierbei spielt es auch keine Rolle, ob der Reifen an den äußeren Rändern noch weit aus mehr Profil hat. Wenn in der Mitte des Reifens das Profil abgefahren ist, ist der Reifen am Ende und definitiv zu wechseln!

2.2.3 DOT-Nummer

Wofür steht die DOT-Nummer?

An der Reifenflanke befindet sich eine so genannte DOT-Nummer. DOT steht für „Department of Transportation“, das US-amerikanische Verkehrsministerium, das dieses „Reifengeburtsdatum“ eingeführt hat. Inzwischen wird diese Regelung weltweit von den Reifenproduzenten angewandt. Die Nummer gibt Auskunft über den Zeitpunkt der Reifenproduktion. Aus dieser Angabe kann hochgerechnet werden, wann der Reifen auch unabhängig von seiner Profiltiefe gewechselt werden sollte. Hintergrund ist, dass das Reifengummi im Laufe der Zeit aushärtet und dieser Prozess den Grip ebenfalls nachhaltig verringern kann. Moderne Reifen haben Gummibeimischungen, die den Reifen besonders elastisch halten. Die Motorradschlappen mancher Hersteller haben sogar an den äußeren Ränder des Reifens eine weichere Gummimischung, was den Grip besonders in Kurven erhöht. Die Lauffläche des Reifens für Geradeausfahrt ist demgegenüber mit einem etwas härteren Gummi ausgestattet. Dies erhöht die Laufleistung des Reifens. Im Laufe der Zeit verflüchtigen sich aber die Gummibeimischungen, der Reifen härtet aus. In der Regel behält das Gummi eines Reifens rund vier Jahre seine vorgesehene Elastizität. Wann die Elastizität nachlässt, sagt die DOT-Nummer, beispielsweise DOT 0501.

Die ersten beiden Ziffern bezeichnen die Kalenderwoche, die beiden hinteren Ziffern das Jahr der Herstellung. In unserem Fall ist der Reifen also in der fünften Kalenderwoche 2001 hergestellt worden. Wer sich also an die Vierjahresregel hält, musste den Reifen unabhängig von seiner Profiltiefe bereits im Februar 2005 wechseln, genauer gesagt in der fünften Kalenderwoche des Jahres 2005.



Vorsicht ist angeraten bei Sonderangeboten des Reifenhandels. Nicht selten bedeutet der Abverkauf von Lagerbeständen, dass solche Reifen schon eine Weile gelegen haben. Das ist bei fachgerechter Lagerung auch kein Problem, und wer ohnehin jedes Jahr über 10.000 Kilometer mit seinem Bike unterwegs ist, kann auch ohne Bedenken einen Reifen fahren, der schon zwei Jahre auf Lager war. Es gibt sogar Vielfahrer, die bewusst nach abgelagerten Reifen suchen, weil der Grad der Aushärtung auch immer darüber entscheidet, wie schnell sich das Gummi abreibt. Grundsätzlich wird aber geraten, nur produktionsfrische Reifen zu kaufen. Achten Sie also bei jedem Reifenkauf auf die DOT-Nummer. Der Reifenhändler Ihres Vertrauens akzeptiert es, wenn Sie sich vor der Montage ihrer neuen Schlappen von der DOT-Nummer persönlich überzeugen wollen.

2.2.4 Reifenwahl

Welchen Reifen darf ich fahren?

Auch dieses Thema wird im Internet gerne und bisweilen heftig diskutiert. Besonders in Markenforen zu Motorrädern älterer Bauart ist es ein Dauerbrenner.

Entscheidend ist, was im Fahrzeugschein steht

Bei modernen Maschinen besteht sehr häufig eine feste Reifenbindung, die vom Hersteller zwingend vorgegeben ist. Fahrer solcher Bikes brauchen nicht lange zu diskutieren, sondern dürfen ausschließlich solche Reifen in der vorgeschriebenen Größe verwenden. Anders ist es bei Fahrzeugen ohne Markenbindung. Hier kommt es nur auf die vorgeschriebene Größe an.

Unter den Ziffern 15.1 und 15.2 steht in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 (ehemals: Fahrzeugschein), welche Reifengröße für Ihr Motorrad vorgeschrieben ist. Bei älteren Fahrzeugscheinen stehen die Reifenvorschriften in den Ziffern 20 bis 23. Dort finden Sie eine Reihe von Zahlen, die die Breite und Höhe sowie Bauart der vorgeschriebenen Reifengrößen für Vorder- und Hinterrad separat angeben:



Abbildung der Zulassungsbescheinigung Teil 1

Beispiel:

Beispielsweise steht 100/90-18 56H für den Vorderreifen und 130/90-17 68H für den Hinterreifen einer BMW K75. Die jeweils erste Zahl steht für die Reifenbreite, in unserem Fall ist der Vorderreifen 100 mm und der hintere 130 mm breit. Die zweite Ziffer steht für das Verhältnis von Reifenhöhe und -breite in Prozent. Nach dem Bindestrich steht der Felgendurchmesser in Zoll (1 Zoll sind 2,54 cm). In unserem Beispiel hat also die vordere Felge einen Durchmesser von 17 Zoll oder 43,18 cm und die hintere hat 18 Zoll, was 45,72 cm entspricht. Danach folgt die so genannte Tragfähigkeits-Kennzahl, die Auskunft über die Belastbarkeit eines Reifens gibt. Diesem Load-Index (LI) liegt eine genormte Tabelle zugrunde, die eine bestimmte Belastbarkeit des Reifens bei einem vorgegebenen Luftdruck wiedergibt. Dem LI von 68 entspricht nach dieser Tabelle eine Belastbarkeit von 315 kg. Der letzte Buchstabe gibt Auskunft über die zulässige Höchstgeschwindigkeit eines Reifens. Den Buchstaben sind Geschwindigkeitskategorien zugeordnet. So steht das H für die Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h.

Da die Reifenindustrie und die Hersteller aber ständig an Verbesserungen arbeiten und auch neue Produkte auf den Markt bringen, besteht die Möglichkeit, andere Reifen zu nutzen. Dafür braucht man eine so genannte Herstellerbescheinigung, in der dieser die Freigabe für einen anderen Reifen erteilt. Mit dieser Bescheinigung kann man sich den weiteren Reifen beim TÜV in die Fahrzeugpapiere eintragen lassen. Alternativ zur Eintragung in die Papiere kann man die Herstellerbescheinigung mit sich führen.

2.2.5 Fazit

Reifen sind der unmittelbare Kontakt zur Fahrbahn. Von ihnen hängt es entscheidend ab, welches Kurvenverhalten eine Maschine hat und wie sie bremst. Vor allem in Gefahrensituationen wie plötzlichem Ausweichen, oder wenn eine Kurve plötzlich enger ist als gedacht, müssen Reifen Schwerstarbeit leisten. An den Reifen sollte man nie sparen. Das bedeutet auch, dass man Reifen nie gebraucht kaufen sollte. Achten Sie auf den Zustand Ihrer Reifen. Kontrollieren Sie den Luftdruck der kalten Reifen vor jeder Ausfahrt. Beachten Sie die

Herstellerangaben und erhöhen Sie den Luftdruck in Ihren Reifen lieber um 0,1 bis 0,3 bar, bevor Sie ein bar zu wenig haben. Machen Sie regelmäßige Sichtprüfungen und wechseln Sie den Reifen lieber zu früh als zu spät. Ab zwei Millimeter Profiltiefe sollte jeder Motorradreifen ausgetauscht werden.



2.3 Beleuchtung

Eine der häufigsten Ursachen bei Motorradunfällen ist, dass Biker übersehen werden. Die insgesamt schmale Silhouette von Mensch und Maschine führt dazu, dass sie oft nicht rechtzeitig wahrgenommen wird. Um von anderen Verkehrsteilnehmern schneller und besser erkannt zu werden, ist neben reflektierender Schutzkleidung eine stets einwandfrei funktionierende Beleuchtung unabdingbar. Daher müssen Sie immer - auch bei Tageslicht - mit eingeschaltetem Abblendlicht fahren.

Wer besser und frühzeitig gesehen wird, fährt um ein Vielfaches sicherer

Kontrollieren Sie daher regelmäßig den Zustand aller Lichter: Scheinwerfer, Rück- und Bremslicht, Blinker und auch die Kennzeichenbeleuchtung. Achten Sie dabei nicht nur auf die reine Funktion der Lampen, sondern auch auf die Gehäuse und vor allem die Reflektoren. Wie Sie ein Leuchtmittel bei Ihrer Maschine wechseln, steht im Handbuch des Motorrads.

Ein durch Steinschlag gesprungenes Lampenglas lässt Wasser ins Gehäuse und kann bereits nach kurzer Zeit zu einem Ausfall der Lampe oder gar der gesamten Elektrik führen. Ein solches Glas oder Gehäuse muss ausgetauscht werden. Die Reflektoren können mit der Zeit blinde Flecken bekommen. Ursache können Materialermüdung oder eingetretenes Kondenswasser sein. Sie reflektieren dann das Licht nicht



mehr ausreichend. Schadhafte Reflektoren können dazu führen, dass die notwendige Leuchtweite und -stärke nicht mehr gegeben sind. Hier nützt es dann auch nichts, eine stärkere Lampe einzusetzen, was gerne als Notmaßnahme durchgeführt wird. Hierbei gilt immer: Setzen Sie nur die für Ihr Motorrad vorgeschriebenen Leuchtmittel in der richtigen Wattstärke ein. Im Übrigen empfiehlt es sich, immer Ersatzbirnen und auch einen Satz Sicherungen sowie das Bordbuch Ihres Bikes mit sich zu führen.

2.4 Bremsen

Die wichtigste Regel vorab:

An den Bremsen sollte nur ein erfahrener Mechaniker arbeiten, der genau weiß, was er tut. Generell gilt bei der Wartung eines Motorrades, dass man nur die Dinge selber machen sollte, bei denen man absolut sicher ist, was man macht, und dass man es zu 100 Prozent richtig macht. Der durchschnittliche Motorradfahrer wird es beim Thema Bremsen daher mit der Sichtprüfung belassen. Aber: Die regelmäßige Kontrolle der Bremsen ist Pflicht für alle!

Hydraulikflüssigkeit alle zwei Jahre austauschen

Moderne Maschinen verfügen heute sowohl an Vorder- als auch an Hinterrad über Scheibenbremsen, die über hydraulische Kraftübertragung ausgelöst werden. Dabei wird beim Betätigen der Hebel Bremsflüssigkeit in die Bremsleitungen gedrückt, die die Bremsklötze auf die Bremsscheiben pressen. Im Hauptbremszylinder befindet sich diese Hydraulikflüssigkeit, die regelmäßig alle zwei Jahre ausgetauscht werden muss. Der Hauptbremszylinder ist der kleine Behälter, der sich bei der Vorderradbremse direkt am Lenker befindet. Bei der Hinterradbremse ist dieser Vorratsbehälter in der Nähe der Hinterradschwinge befestigt.

Die Bremsflüssigkeit zieht Wasser aus der Umgebungsluft. Je höher der Anteil von Wasser in der Bremsflüssigkeit ist, desto mehr verliert sie ihre Stabilität. Sie kann unter hohen Belastungen anfangen zu kochen. Ein Fachbetrieb kann den Wassergehalt aufgrund des Leitwertes ermitteln.

Generell gilt: Alle zwei Jahre auswechseln lassen.

Bremsscheiben verdienen besondere Beachtung

Besondere Beachtung verdienen auch die Bremsscheiben. Sie unterliegen extremen Beanspruchungen und verschleifen heute schneller als früher. Das liegt daran, dass nach dem Verbot von Asbest vor einigen Jahren die Bremsbeläge heute insgesamt härter sind. Deshalb werden die Bremsscheiben im Laufe der Jahre immer dünner und haben je nach Motorradtyp auch eine Verschleißgrenze. Sie müssen dann getauscht werden.



Darüber hinaus können Bremsscheiben auch vor Erreichen der Verschleißgrenze schadhafte werden. Gerade bei älteren Motorrädern mit gelochten Bremsscheiben können sich feine Haarrisse bilden, die im schlimmsten Fall zu einem Bruch der Scheibe führen. Auch die Bremsbeläge müssen eine Mindeststärke aufweisen. Allerdings lässt sich dies mit bloßem Auge in eingebautem Zustand nur von einem Fachmann erkennen. Je nach Fahrleistung sollten die Bremsen (Scheibe und Beläge) daher alle 10.000 bis 15.000 km von einem Fachmann überprüft und gegebenenfalls ausgetauscht werden.

2.5 Vor der Winterpause

Man sieht es gerade in den Städten immer wieder: Viele Motorradfahrer lassen ihr Motorrad in der Winterpause einfach auf der Straße stehen, decken es im besten Falle mit einer Plane zu und denken, dass sie es damit ausreichend geschützt haben. Aber weit gefehlt. Frost, Schnee und Eis und auch Streusalz setzen der Maschine ordentlich zu.

Hinzu kommt, dass ein abgemeldetes Motorrad oder eines mit einem Saisonkennzeichen nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr stehen darf. Es gibt gute Gründe, seine Maschine sorgfältig auf den „Winterschlaf“ vorzubereiten, oder aber – bei Ganzjahresfahrern – wenigstens einmal pro Jahr sein Bike von Grund auf zu pflegen und zu warten.

Wie Sie das Motorrad sicher auf die Winterpause vorbereiten, lesen Sie in den folgenden Kapiteln.

2.5.1. Inspektion

Wenn die letzten warmen Novembertage vorüber sind und die letzte Tour gefahren ist, ist es höchste Zeit für ein paar Pflegestunden. Jetzt ist auch die beste Zeit für eine Inspektion inklusive Ölwechsel und bei Bedarf sonstiger Wartungsarbeiten, wie sie der Hersteller vorgibt. Im Laufe der Saison haben sich im Motoröl viele Verbrennungsrückstände gebildet, die nicht in der Maschine überwintern sollten. Die teilweise aggressiven Rückstände können dem Motor auf lange Sicht schaden.

Ölwechsel- aber richtig

Achten Sie beim Ölwechsel auch darauf, dass die richtige Sorte Öl verwendet wird. Moderne Motoren arbeiten heute mit vollsynthetischem Öl, das bessere Schmiereigenschaften hat. Sparen Sie nicht an der falschen Stelle, indem Sie billiges Öl aus dem Baumarkt verwenden. Ein synthetisches Öl kann bis zu 10 Euro pro Liter oder mehr kosten. Dieses Geld ist aber für eine lange Lebensdauer des Motors gut angelegt.



Viele weitere Wartungsarbeiten

Ebenso sollte bei wassergekühlten Motorrädern die Kühlflüssigkeit auf ausreichenden Frostschutz überprüft und eventuell vorsorglich ausgetauscht werden. Eine Kontrolle des Getriebeölstandes sowie bei Bikes mit Kardantrieb auch des Ölstandes im Endantriebsgehäuse stehen ebenso auf der Checkliste. Besondere Aufmerksamkeit sollten Fahrer von Motorrädern mit Kettenantrieb auf ihren Antriebsstrang verwenden. Die Kette ist gemessen an der Stärke ihrer einzelnen Glieder das Bauteil, das den härtesten Belastungen ausgesetzt ist. Damit Sie sicher und lange mit einer Kette unterwegs sind, muss die Kette regelmäßig auf ihre richtige Spannung und ausreichende Schmierung überprüft werden. Beachten Sie auch die Hinweise des Herstellers, der im Serviceheft die Austauschintervalle vorgibt. Selbst wenn Ihnen die Kette noch in Ordnung erscheinen sollte, tauschen Sie diese zusammen mit den so genannten Kettenrädern nach Ablauf der vorgeschriebenen Laufleistung aus.

Beachten Sie auch hierbei: Sind Sie sich nicht sicher, so lassen Sie die Inspektion bei einem Fachmann durchführen!

2.5.2 Lagerung

Suchen Sie sich einen trockenen und möglichst vor Frost geschützten Ort wie eine Tiefgarage oder einen mit dem Bike zugänglichen Kellerraum, in den Sie Ihre Maschine stellen können.

Pflege mit Kriechöl

Nach ordentlicher Pflege sollten Sie zusätzlich alle Metall- und Aluminium- sowie Chromteile hauchdünn mit einem Kriechöl einsprühen. Im Handel befinden sich Öle mit den Bezeichnungen WD40 oder LM40. Der hauchdünne Ölfilm lässt sich mit warmem Wasser und etwas Waschmittel im nächsten Jahr einfach wieder abwaschen. Der Vorteil dieser Öle besteht darin, dass sie vor Korrosion schützen und vor allem Wasser verdrängen.

Achten Sie aber darauf, dass kein Öl auf Plastik und die Bremsen kommt. Decken Sie diese Teile einfach mit Lappen ab. Die Kriechöle haben auch die Eigenschaft, dass sie elektrische Kontakte vor Verrottung schützen.

Aber beachten Sie: Hier helfen schon wenige Sprühstöße. Gehen Sie äußerst sparsam mit dem Öl um, es hat - wie der Name schon sagt - hervorragende Kriech Eigenschaften. Der durch die Düsen erzeugte Sprühnebel gelangt von selber an alle Stellen. Der letzte Akt ist der Auspuff. Reiben Sie mit einem weichen Lappen und dem Kriechöl die Auspuffendrohre ein. Den getränkten Lappen stopfen sie anschließend in die Endrohre. Diese werden damit ebenfalls vor Feuchtigkeit geschützt und können nicht von innen rosten.

Maschine auf den Hauptständer

Stellen Sie die Maschine bei längeren Standzeiten immer auf den Hauptständer. Sie sehen, dass das Gewicht dann auf einem Reifen und auf dem Hauptständer liegt. Entlasten Sie das belastete Rad, indem sie unter das am nächsten gelegene Rahmenteil Holzbretter oder eine Getränkebox legen, bis das Gewicht nur noch auf diesen Brettern und dem Hauptständer lastet.



2.5.3 Batterie

Das Kraftwerk unserer Maschinen speichert Strom durch einen elektrochemischen Prozess, der ohne permanente Be- und Entladung zum Erliegen kommen kann. Bauen Sie die Batterie aus, und füllen Sie die Kammern bei Bedarf mit destilliertem Wasser auf. Schließen Sie die Batterie an ein Ladegerät an, das automatisch eine so genannte Erhaltungsladung durchführt. Solche Geräte kosten im Fachhandel zwischen 30 und 50 Euro und haben den großen Vorteil, dass sie die Lebensdauer einer Batterie glatt verdoppeln können. Stellen Sie die Batterie an einen kühlen und trockenen Ort.

2.5.4 Weiteres

Vor dem endgültigen Einlagern Ihrer Maschine sollten Sie den Tank komplett auffüllen. Dadurch verhindern Sie, dass sich Kondenswasser in dem leeren Tank bilden kann. So seltsam es klingt: Kondenswasser im Tank verhält sich aggressiver zur Innenbeschichtung als Benzin. Lassen Sie den Motor mit verschlossenem Benzinhahn laufen, bis er das restliche Benzin in den Vergasern verbraucht hat.

Bei vielen Motorrädern können Sie die Vorspannung der Stoßdämpfer an ihr Gewicht beziehungsweise die Beladung anpassen. Für längere Standzeiten ist es ratsam, die Federn komplett zu entspannen. Nähere Hinweise finden Sie in Ihrem Bordbuch des Motorrads..

Wenn der nächste TÜV-Termin während der Winterpause liegt, ist das kein Problem. Sie müssen lediglich darauf achten, dass Sie unmittelbar nach der Wiederinbetriebnahme sofort beim TÜV vorfahren und sich die neue Plakette besorgen.

2.6 Vor Saisonstart

Auch wenn Sie die Tipps für den „Winterschlaf“ Ihrer Maschine alle beherzigt haben, sind vor Saisonstart im März oder April wieder einige Arbeiten an Ihrem Bike fällig.

Richtige Vorbereitung auf die Saison

- Wischen Sie zunächst den hauchdünnen Ölfilm mit einem weichen Pflegemittel und einem Schwamm ab. Betrachten Sie dabei alle Bauteile. Sind alle Schrauben und Muttern festgezogen, liegen die Kabel, Leitungen und Schläuche reibungsfrei an ihrem Platz?
- Kontrollieren Sie alle Ölstände und Flüssigkeiten und achten Sie darauf, ob sich irgendwo unter der Maschine eine Öllache gebildet hat. Wenn ja, suchen Sie die Austrittsstelle des Öls. Bei längeren Standzeiten kann eine Dichtung schadhaf werden, besonders dann, wenn das Bike nicht frostsicher gelagert wurde.
- Setzen Sie die Batterie wieder ein und kontrollieren Sie, ob beim Drehen des Zündschlüssels alle Kontrollleuchten an-



gehen. Starten Sie den Motor und drehen Sie ihn dabei nicht gleich hoch. Lassen Sie den Motor im Standgas ein paar Minuten laufen, damit sich ein ausreichender Ölfilm im Motor aufbaut. Das gilt übrigens generell, dass sie Ihrem Motor erst dann höhere Drehzahlen zumuten sollten, wenn er auf Betriebstemperatur ist.

■ Kontrollieren Sie derweil die Bremsen. Baut sich der Druck in den Bremsleitungen sofort auf; sind die Bremsschreiben rostfrei oder hat sich feiner Flugrost gebildet? Machen Sie einen Lichttest und achten Sie auch darauf, dass bei Betätigung der Bremshebel das Bremslicht bei beiden Bremsen sofort aufleuchtet. Funktionieren auch Hupe und Fernlicht, Blinker und Rücklicht?

■ Machen Sie eine kurze Probefahrt möglichst auf einer wenig befahrenen Nebenstraße oder einem leeren Parkplatz. Überprüfen Sie alle Funktionen der Maschine. Machen Sie vorsichtig erste Brems tests. Damit sollte sich der leichte Flugrost von den Bremsscheiben entfernen lassen.

Sind Sie sich bei einigen Vorbereitungen nicht sicher, suchen Sie bitte einen Spezialisten auf.



3. Fahrsicherheit

Wenn die Maschine für die kommende Saison gerüstet ist, heißt das noch lange nicht, dass auch der Mensch sofort wieder körperlich und mental fit ist. Wer eine längere Zeit nicht gefahren ist, muss sich erst wieder daran gewöhnen, ein schweres Motorrad zu fahren. Anders als beim Auto setzen wir uns nicht in einen bequemen Sessel und bedienen ein paar Hebel, um von A nach B zu kommen. Auf dem Motorrad sind wir es, die mit dem gesamten Körper die Masse in eine Richtung kontrolliert bewegen wollen. Balance, Körperhaltung sowie die Koordination aller Bewegungsabläufe sind komplexer als beim Autofahren.

Immer empfehlenswert: ein Fahrsicherheitstraining

Es empfiehlt sich daher zu Beginn der neuen Saison ein angeleitetes Sicherheitstraining oder wenigstens ein paar Übungen zu machen, um seine Fahrtechnik wieder aufzufrischen. Übrigens: Selbst Profis wie Motorradpolizisten und Rennfahrer machen regelmäßige Fahrübungen und trainieren Bewegungsabläufe, Gefahrensituationen, richtiges Bremsen und Kurventechnik. Selbst „alte Hasen“ auf dem Motorrad und Ganzjahresfahrer profitieren von regelmäßigen Sicherheitstrainings. Und: Spaß machen Sicherheitstrainings auch noch!

Üben Sie nie alleine

Die nachfolgenden Tipps haben Sie alle - mehr oder weniger - bereits bei der Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung kennen gelernt. Sie sollten aber gerade von weniger erfahrenen Bikern immer unter Anleitung eines Instructors trainiert werden. Dies hat den Vorteil, dass dieser die richtige Umsetzung überwacht und individuelle Hinweise geben kann. Wer dennoch ohne fachliche Anleitung übt, sollte das immer mit einem anderen Motorradfahrer auf einem abgesperrten Parkplatz oder Übungsgelände der Verkehrsclubs machen. Wer seit Erwerb seines Führerscheins diese Übungen nicht mehr gemacht hat, sollte in jedem Fall ein Fahrsicherheitstraining durchführen, das von einem Instruktor oder einer Instruktorin angeleitet wird. Gute Instructoren haben ein Zertifikat vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (<http://www.dvr.de/>) erworben, mit dem sie nachweisen können, dass sie Motorradfahrer auf dem Niveau

eines Fahrlehrers oder weit aus besser anleiten können.

Unser Tipp: Zahlreiche Berufsgenossenschaften übernehmen einen Teil der Kosten für ein Fahrsicherheitstraining.

3.1 Blickrichtung bestimmt Fahrtrichtung

Ein grundgefährlicher und leider immer wieder folgenreicher Fehler von Motorradfahrern ist, dass sie die falsche Blickrichtung haben. Gerade in Gefahrensituationen kann dies verheerend sein. Die wichtigste Regel, die auch von erfahrenen Motorradfahrern manchmal nicht beherzigt wird, ist daher: Immer nach der Lücke suchen, immer dorthin blicken, wo es hingehen soll. Der Blick bestimmt die Richtung, in die gefahren wird!

Der Blick führt die Bewegung

Denn: Der Blick führt die Bewegung! Dies ist ein sensorisches Prinzip. Dass auch der moderne Mensch gerne nur auf den Nahbereich achtet, hat er vom Urmenschen, dem es zu einem Überlebensprinzip wurde, in Gefahrensituationen vor allem auf seine unmittelbare Umgebung zu achten. Beim Motorradfahren ist dieser Urinstinkt jedoch gefährlich. Je weiter man vorausschaut, desto eher erkennt man Gefahren. Aus einer unmittelbaren Gefahrensituation kommt man besser heraus, wenn man weiter in die Richtung schaut, in der die Lösung aus einer Gefahr liegt. In der Lücke.

Ein Beispiel: In einer enger werdenden Kurve, bei der am Kurvenscheitel die Leitplanke oder der Graben gefährlich nahe kommt, liegt die Lösung nicht darin, auf die Leitplanke zu starren. Die einzig richtige Blickrichtung ist die zum Kurvenausgang. Wer in den Kurvenausgang blickt, führt seine Maschine automatisch in diese Richtung. Intuitiv legt man sich noch schräger in die Kurve, der Lenkeinschlag nimmt noch einmal etwas zu, selbst wenn man meinte, mehr Schräglage ginge nicht. Der Blick geht immer weiter in die Kurve hinein und verfolgt den weitesten einsehbaren Punkt bis zur wiederkehrenden Geraden.

Diese Grundregel ist bei allen folgenden Tipps und Übungen zu beachten.



3.2 Geschwindigkeit

Viele Biker meinen, sie verfügten über eine tolle Fahrtechnik, wenn sie schnell unterwegs sind. Den „wahren Könner“ auf dem Motorrad erkennt man aber an seiner Fähigkeit, langsam und dennoch stabil zu fahren.

Langsam fahren will gelernt sein

Bis zu etwas 25 km/h befindet sich ein Motorrad in einem labilen Bereich. Es kann umkippen und hat noch nicht die später einsetzende Eigenschaft, sich selber aufzurichten. Fahrphysikalisch wirken ab 20 bis 25 km/h die Kreiselstabilisationskräfte, oder Gyroskopischer Effekt bzw. Drehkreiselprinzip genannt. In Abhängigkeit von Radius, Gewicht und Gewichtsverteilung sowie Geschwindigkeit nimmt diese Kraft stetig zu, sodass ein Ausbalancieren des Mopeds nicht mehr notwendig ist. Das ist einer der Gründe, warum man intuitiv immer schnell in diesen Bereich kommen möchte.

In der Realität ist man jedoch sehr oft gezwungen, langsamer zu fahren. Im Stop-and-go-Verkehr oder im Stau, bei der Parkplatzsuche, in engen Gässchen oder auf extrem schmalen Bergstraßen. Deshalb ist das Langsamfahren auch für Profis eine wichtige Übung, die immer wieder mal auch auf Touren gemacht werden sollte.

Nutzen Sie unsere Übungen zum Bereich Geschwindigkeit, um Ihr Fahrvermögen kontinuierlich zu optimieren.

3.2.1 Übungen

Schrittgeschwindigkeit geradeaus

Am besten baut man sich aus ein paar Gegenständen oder malt mit dicken Kreidestrichen eine Fahrgasse (maximal ein halber Meter breit und 20 Meter lang), die man mit Schrittgeschwindigkeit durchfährt. Die Füße müssen dabei immer auf den Fußrasten bleiben. Bei dieser Übung greifen die Kreiselkräfte noch nicht, die Maschine neigt zum Kippen. Dieses Kippen beherrscht man am besten, wenn man im ersten Gang mit der Kupplung und der Hinterradbremse feinfühlig dosiert arbeitet. Im besten Falle arbeitet man sich in Millimeterarbeit vorwärts. Wichtig ist: Nicht mit der Vorderradbremse arbeiten. Die Hinterradbremse hat

einen stabilisierenden Effekt und hält die Karre auf der Spur.

Slalom fahren

Im Abstand von etwa 3,5 Meter werden sechs bis acht Gegenstände oder Pylonen (die bunten Hütchen, beispielsweise bekannt von Baustellen) in einer Geraden aufgestellt. Jetzt fährt man ebenfalls in Schrittgeschwindigkeit im Slalom durch die Zwischenräume und versucht dabei, immer weit voraus zu blicken. Intuitiv wird jeder zunächst immer auf das nächste Hütchen blicken. So wird man aber das Problem bekommen, das man das nächste Hütchen nicht mehr trifft. In der Regel trägt es einen zu weit aus dem Parcours hinaus. Durch Verkleinern der Zwischenräume wird die Übung verschärft.

Achtenfahren

Beim Achtenfahren spielt die Blickführung eine noch wichtigere Rolle. Eine Acht gelingt nur, wenn man über die kurveninnere Schulter immer in die Richtung schaut, in die man gerade fährt. Dabei ist es hilfreich, das Körpergewicht vor der Wende auf die Kurvenaußenseite zu verlagern und so das Bike in die Kurve zu drücken. Achtung: Beim Kurvenfahren in Schrittgeschwindigkeit nur die Hinterradbremse benutzen. Mit der Vorderradbremse drückt es die Maschine samt Fahrer sofort zu Boden. Eine verschärfte Variante dieser Übung ist, wenn Sie bei den Wendemanövern jeweils die Fahrtrichtungsanzeige mit den Armen signalisieren. Diese Übung ist vor allem sinnvoll, wenn einmal die Blinker komplett ausfallen. Dann müssen Sie ohnehin laut Straßenverkehrsordnung einen Spurwechsel oder Abbiegen mit den Armen anzeigen.



3.3 Lenken

Umgekehrtes Lenkverhalten

„Viele sind der Meinung, dass sie durch ihre Gewichtsverlagerung das Motorrad in die Kurve legen. Auch glauben sie, dass die Lenkbewegung dieselbe ist, wie etwa beim Auto. Das ist aber grundlegend falsch. Um mit dem Motorrad eine LINKS-Kurve zu fahren, erfolgt ein Lenkeinschlag nach RECHTS (Umgekehrtes Lenkverhalten)! Das heißt, es wird entgegengesetzt gelenkt. Und dieses „Gegenlenken“ ist die einzig adäquate Möglichkeit, ein Motorrad kontrolliert zu steuern. In der Regel ist es einfach so, dass gegengelenkt wird, um das Motorrad in die gewünschte Schräglage zu bringen.“ (Zitiert aus der Homepage des Instituts für angewandte Verkehrspädagogik e.V., www.avp-institut.de)

Hintergrund: Der Lenkimpuls In die Kurve einlenken

„Zu Beginn der Kurve wird der Lenker in die zu fahrende Richtung gedrückt, was einen Lenkeinschlag in die Gegenrichtung zur Folge hat. Das ist der so genannte Lenkimpuls, der selbst Profis in seiner paradoxen Wirkung immer wieder verblüfft. Will man eine Rechtskurve durchfahren, wird rechts am Lenker gedrückt, wodurch sich das Motorrad auf der richtigen Seite in die Kurve legt. Diese Schräglage geschieht nicht durch Gewichtsverlagerung, wie viele glauben. Bei einer Rechtskurve legt man sich nach rechts. Da man sich dabei am Lenker festhält, zieht man automatisch am linken Lenker, was einem Einschlagen nach links gleichkommt. Dadurch kippt das Motorrad nach rechts. Das Ganze funktioniert nur, wenn Sie den Lenker dabei festhalten. Nur mit einer Gewichtsverlagerung allein würde man das Motorrad nicht um die Kurve bewegen. Solange man am Lenker drückt oder zieht, wird sich das Motorrad immer weiter zur Seite neigen und somit stärker in die Schräglage gehen. Wenn man aufhört zu drücken oder ziehen, verbleibt das Motorrad in dieser Schräglage, ohne zusätzliche Kraft. Sich in Kurven am Lenker anzuklammern ist also gar nicht nötig.“



Das Motorrad aus der Kurve bringen:

Am Ende der Kurve muss das Motorrad wieder aufgerichtet werden. Dazu wird am kurveninneren Lenker gezogen oder aber am äußeren gedrückt. Schon stellt sich das Motorrad wie von selbst wieder auf.“ (Zitiert aus der Homepage des Instituts für angewandte Verkehrspädagogik e.V., www.avp-institut.de)

Ausweichen:

Ein Motorrad braucht beim Ausweichen ab einer Geschwindigkeit von etwa 20 km/h mehr Platz als ein Auto. Das klingt verrückt, wie viele Dinge beim Motorradfahren, lässt sich aber auch erklären. Der Grund sind die Kreiselkräfte. Diese neigen dazu, das Motorrad in der momentanen Lage zu halten. Das ist der Grund, warum ein Motorrad, wenn es einmal fährt, eigentlich recht stabil ist. Man sieht es immer wieder nach einem Sturz beim Motorradrennen, dass das Motorrad allein weiter gerade aus fährt – bis es zu langsam wird und umkippt. Daraus kann abgeleitet werden, dass ein relativ großer Aufwand an Zeit notwendig ist, dem Motorrad eine andere Richtung zu geben. Mehr Zeit bedeutet automatisch mehr Wegstrecke, die zurückgelegt wird.“ (Zitiert aus der Homepage des Instituts für angewandte Verkehrspädagogik e.V., www.avp-institut.de)

3.4 Bremsen

Beim Bremsen verlagert sich die Masse des Motorrades nach vorne. Während beim Stillstand je nach Konstruktion das Gewicht etwa zu je 50 Prozent auf beiden Rädern ruht, erzeugt die Vollbremsung eine Verlagerung des Gewichts bis zu 100 Prozent auf den Vorderreifen. Bei einer ausgewo-

genen Verzögerung wird das Gewicht zu etwa 80 Prozent auf das Vorderrad verlagert. Es gibt daher Motorradfahrer, die meinen, es reiche völlig aus, nur mit der Vorderbremse zu verzögern. Zu bedenken ist aber, dass man dabei eine kleine, aber dennoch vorhandene Bremswirkung verschenkt. Im normalen Verkehr empfiehlt es sich daher zu versuchen, immer mit Vorder- und Hinterradbremse im Verhältnis 80 zu 20 zu verzögern und dadurch eine optimal mögliche Bremswirkung auf beide Räder zu erzeugen.

Im Normalfall und ohne Übungen bremsen Motorradfahrer weit unter der physikalisch möglichen Wirkung ihrer Bremsen. Die Angst vor einem Blockieren des Vorderrades ist meist zu groß. Daher sind Bremsübungen notwendig, um sich langsam an den Grenzbereich der eigenen Maschine heranzutasten. **Bremsübungen sollten prinzipiell auf einem leeren Park- oder Übungsplatz und unter fachlicher Anleitung erfolgen.**

Nutzen Sie unsere Übungen zum Bereich Bremsen, um Ihr Fahrvermögen kontinuierlich zu optimieren.

3.4.1 Übungen

Blockieren des Hinterrades

Beschleunigen Sie Ihre Maschine auf etwa 50 km/h und treten Sie dann mit aller Kraft die Hinterradbremse. Sobald das Rad blockiert, lösen Sie die Bremse und drücken sofort wieder zu. Wiederholen Sie diese Übungen mehrfach und lernen Sie dabei den Grenzbereich kennen. Sie werden

merken, dass Sie bei einer Blockade des Hinterrades das Fahrzeug noch relativ gut beherrschen können.

Blockieren des Vorderrades

Gleiches wiederholen Sie nun mit der Vorderradbremse. Aber Achtung: Ein blockierendes Vorderrad verliert sofort die Seitenhaftung und droht wegen des plötzlich fehlenden Kreiseffektes zur Seite auszubringen. Nur mit einem sofortigen Lösen der Bremse setzt der Kreiseffekt wieder ein, das Moped stabilisiert sich von selbst, so lange Sie über 25 km/h fahren. Tasten Sie sich vorsichtig an den Grenzbereich Ihrer Bremse heran. Sinnvoll ist es, zunächst auf einer Schotterpiste oder einem Feldweg zu üben. Hier blockiert das Rad schneller und Sie merken, dass kurzzeitige Blockade und sofortiges Lösen der Bremse sich durchaus beherrschen lässt.

Gefahrenbremsung

Nachdem Sie nun den jeweiligen Grenzbereich der Vorder- und Hinterradbremse kennen, üben Sie eine Gefahrenbremsung und versuchen Sie dabei, eine optimale Verteilung der Bremswirkung zu erzielen. Beachten Sie dabei, dass, je schärfer Sie verzögern, desto mehr sich das Gewicht auf das Vorderrad verlagert.

Die nun folgenden Übungen wiederholen Sie mit stets zunehmender Geschwindigkeit. Markieren Sie auf dem Platz mit der Kreide einen Strich. Um ein Gefühl für den Bremsweg zu bekommen, schätzen Sie jeweils vorher, bei welcher Geschwindigkeit Sie jeweils an welcher Stelle zum Stehen kommen müssten. Machen Sie auch dort einen kleinen Strich. Fangen Sie mit 50 km/h an, steigern Sie auf 70 km/h und dann 100 km/h. Sie werden erkennen, dass mit zunehmender Geschwindigkeit Ihr Bremsweg proportional zunimmt.





3.4.2 Bremsweg

Der Bremsweg steigt mit der Geschwindigkeit, ebenso die notwendige Bremsenergie. Die Tabelle auf der rechten Seite zeigt in einer Übersicht in Schritten von 50 km/h gerundete Werte für die Bremsenergie, Anfangs-Bremsleistung, den Bremsweg und die Zeitdauer der Bremsung, jeweils bei Abbremsung bis zum Stillstand. Die Bremsverzögerung beträgt einheitlich 8m/s, was aber nur ein geübter Fahrer tatsächlich auch erreicht.

Das bedeutet, dass sich bei Verdopplung der Geschwindigkeit der Bremsweg vervierfacht! Wobei diese Werte nur in der Theorie oder bei einem Parkplatzversuch mit weißem Strich stimmen. Im realen Verkehr kommt noch die Reaktionszeit, die Umsetzungszeit, die Ansprechzeit, die so genannte Schwellzeit (des Bremssystems bis zum Aufbau der vollständigen Bremswirkung), die eigentliche Bremszeit und die Anhaltezeit hinzuzurechnen sind.

Die folgende Tabelle Seite zeigt, wie viel länger der praktische Bremsweg ist.

Mit dieser praktisch erfahrenen Erkenntnis werden Sie eine neue Einstellung bekommen, warum es beispielsweise bei Einmün-

Informationen über den Bremsweg

Geschwindigkeit [km/h]	Bremsweg [m]	Zeit bis Stillstand [s]	Bremsenergie [kJ]	Bremsleistung (am Beginn der Bremsung) [kW]
50	12	1,7	29	16
100	48	3,5	116	33
150	108	5,2	260	50
200	191	6,9	463	67
250	302	8,7	723	83

Quelle: www.avp-institut.de

dungen auf Landstraßen völlig zu Recht eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 oder 80 km/h gibt. Wenn Sie von einem Autofahrer übersehen werden sollten, haben Sie bei 70 km/h einen Bremsweg von 37,29 Metern. Bei Tempo 100 verlängert sich der Bremsweg auf 67,8 Meter. Die Beachtung der Geschwindigkeitsbegrenzung und die knapp 30 Meter können Ihr Leben retten!

3.5 Ausweichen

Wenn gar nichts mehr hilft und sich plötzlich ein Hindernis in Ihren Weg stellt, kommt es auf ein optimales Zusammenspiel von Bremsen und Ausweichen an. Entscheidend ist dabei, dass Sie so lange wie möglich bremsen und danach mit gelösten Bremsen und gezogener Kupplung dem Hindernis ausweichen.

Nutzen Sie unsere Übungen zum Bereich Ausweichen, um Ihr Fahrvermögen kontinuierlich zu optimieren.

3.5.1 Übung

Zeichnen Sie sich mit Kreide eine Fahrgasse, diesmal zwei Meter breit und etwa 10 Meter lang. Stellen Sie dann am Ende der Fahrgasse mit etwa 10 Meter Abstand einen Pappkarton auf. Zeichnen Sie dann eine weitere Fahrgasse mit 10 Metern Abstand zum Karton. Die zweite Fahrgasse setzt die erste in einer Geraden fort.

Beschleunigen Sie nun Ihre Maschine auf etwa 50 km/h. Fahren Sie in die erste Fahrgasse ein, bremsen Sie (wie vorher geübt), lösen Sie vor dem Hindernis die Bremse, ziehen Sie die Kupplung und weichen Sie dem Pappkarton aus. Nach dem Ausweichen fahren Sie in die zweite Fahrgasse ein.

Versuchen Sie bei dieser Übung auch einmal ganz bewusst den Lenkimpuls nachzuvollziehen.

3.6 Kurventechnik

Die Fahrstabilität eines einspurigen Motorrades beruht auf dem Prinzip der Balance bei langsamer Fahrt und auf dem Drehkreiselpinzip ab 25 km/h. Bei Kurven kommt die Fliehkraft ins Spiel, die Mensch und Maschine bei Rechtskurven zwangsläufig in die Fahrbahnmitte zieht und bei Linkskurven ins Kurvenäußere drückt. Die Größe der Fliehkraft hängt von der Masse, der Geschwindigkeit und dem Radius der Kurve ab. Zum Ausgleich der Fliehkraft legen wir die Maschine in den Kurvenmittelpunkt und gehen in Schräglage.

Beim Kurvenfahren gibt es einige Regeln zu beachten, die beim Motorradfahren regelmäßig bedacht werden sollten.

Der praktische Bremsweg

Bei 100 km/h:

Verzögerung 8m/s²

Reaktionszeit	0,35s	Reaktionsweg	9,72m
Umsetzzeit	0,20s	Umsetzweg	5,55m
Ansprechzeit	0,05s	Ansprechweg	1,38m
Schwellzeit	0,22s	Schwellweg	5,91m
Bremszeit	3,36s	Bremsweg	45,21m
Anhaltezeit	4,18s	Anhalteweg	67,80m

Bei 70 km/h:

Verzögerung 8m/s²

Reaktionszeit	0,35s	Reaktionsweg	6,80m
Umsetzzeit	0,20s	Umsetzweg	3,88m
Ansprechzeit	0,05s	Ansprechweg	0,97m
Schwellzeit	0,22s	Schwellweg	4,08m
Bremszeit	2,32s	Bremsweg	21,53m
Anhaltezeit	3,14s	Anhalteweg	37,29m

Quelle: www.internetratgeber-recht.de



**Fünf Regeln:**

Beherrschen die folgenden fünf Regeln, um Ihre Kurventechnik zu optimieren:

1. Regel: Lange außen bleiben

Die meisten Motorradfahrer bevorzugen intuitiv die Kurveninnenseite. Alle ungeübten Biker gehen zu früh in die Kurve und machen dabei oft noch das Gas zu. Sehen Sie sich die folgende Grafik an. Dort zeigt die rote Linie die Linie eines „normalen“ Fahrers, der sich dieser Regel nicht bewusst ist. Die markierte Stelle zeigt seinen Einlenkpunkt. Die Folge ist dann automatisch, dass der Fahrer sich gegen den Kurvenausgang hin im Gegenverkehr (oder bei einer Linkskurve im Straßengraben) wiederfindet. Wählen Sie Ihre Route hingegen nach der grünen Linie, so ist alles „im grünen Bereich“. Am Kurvenausgang haben Sie noch ausreichend Platz auf Ihrer Fahrspur.



Um eine Kurve mit genügend Sicherheitsreserven passieren zu können, ist die Einhaltung dieser Regel ein absolutes Muss: Lange außen bleiben, möglichst spät einlenken und den Scheitelpunkt möglichst weit zum Kurvenausgang verlegen! Das spätere Einlenken hat zudem den Vorteil, dass man weiter in die Kurve hineinblicken kann und so frühzeitig erkennt, wenn sich beispielsweise die Kurve im weiteren Verlauf zuzieht, also enger wird. Und: Da das spätere Einlenken gegen unsere Intuition geht, muss es immer wieder bewusst trainiert und geübt werden.

2. Regel: Eine Lenkaktion pro Kurve

In einer Kurve sollte, wenn möglich, nur noch mit kleinen Lenkbewegungen korrigiert werden. Jede Korrektur hat zur Folge, dass sich die Schräglage verändert. Wenn sich eine Kurve als enger herausstellt, bedeutet eine weitere Schräglage möglicherweise einen Sturz. Verschärft wird eine solche Situation, wenn man das Gas zumacht oder auch noch bremst.

3. Regel: So wenig Schräglage wie möglich

So wenig Schräglage wie möglich für die gefahrene Geschwindigkeit! Eine höhere Geschwindigkeit bedeutet aber nicht automatisch auch eine höhere Schräglage. Diese hängt auch stark davon ab, wie schnell Sie in die Kurve einlenken. Je schneller eingelenkt wird, desto weniger Schräglage wird benötigt. Das bedeutet in weiterer Folge ein Mehr an Sicherheit: Mehr Sicherheitsreserve, Motorrad liegt stabiler, mehr Bodenfreiheit, mehr Grip, höhere Geschwindigkeit möglich.

4. Regel: Bremsen in der Kurve

Die wenigsten Biker wissen, dass sich ein Motorrad in der Kurve beim Bremsen automatisch aufrichtet! Dadurch kommt es zwangsläufig zum Verlassen der gewählten Linie. Das führt dann oft zu noch stärkerem Bremsen, zu hektischen Lenkbewegungen und letztendlich meist zum Crash. Ungezählte Unfälle hätten vermieden werden können, wenn der Fahrer in so einer Situation statt - fast automatisch - die Bremse zu ziehen, lieber beschleunigt und dabei die Schräglage - wenn nötig - angepasst hätte! Das klingt vielleicht etwas paradox, aber es ist so: Je höher die Kurvengeschwindigkeit, desto kleiner die Lenkbewegungen und der Radius. Natürlich nur im Bereich der physikalischen Grenzen. Beobachten Sie einmal ein F1-Rennen. Da bemerkt man an den Vorderrädern so gut wie keinen Lenkeinschlag, auch wenn relativ enge Kurven gefahren werden. Wenn Sie das Gefühl haben, dass es Sie aus der Kurve raus trägt und Sie betätigen die Bremse, stellt sich das Bike automatisch auf und Sie kommen noch weiter nach außen. Wird hingegen mit Gefühl Gas gegeben, so kann bei gleicher Schräglage ein kleinerer Radius gefahren werden und die Kurve ist meist zu schaffen.

5. Regel: Blicktechnik – Der Blick bestimmt die Fahrtrichtung

Diese Regel gilt hier wie oben beschrieben in gesteigerter Weise. Natürlich kann sich eine Kurve zuziehen, natürlich kann man sich mal bei der Kurveneinfahrt in der Geschwindigkeit vertan haben. Wer in einer solchen Gefahrensituation auf die Leitplanke starrt, wird zwangsläufig in sie rein fahren. Wer hingegen auf den Kurvenaus-

gang schaut und sich darauf konzentriert, ihn auch zu erreichen, wird sich wundern, dass er es auch schaffen kann.

3.7 Richtige Kleidung

Beim Auto haben wir passive Sicherheits-einrichtungen wie Crashbox, Sicherheitsgurt, Airbags und Seitenaufprallschutz, die Menschen bei einem Unfall schützen. Alle diese Einrichtungen gibt es beim Motorrad nicht.

Richtige Schutzkleidung bedeutet höhere Sicherheit

Schutzkleidung ist die einzige Chance, sich bei einem „unfreiwilligen Abstieg“ so gut wie irgend möglich vor den schlimmsten Folgen zu schützen. Daher gilt: Immer mit Helm, Motorrad-Jacke und -Hose inklusive der richtigen Protektoren, Stiefeln und Handschuhen fahren. Egal, wie heiß es ist oder wie kurz die Strecke sein mag. Bei der Auswahl der richtigen Schutzkleidung sind einige Kriterien zu beachten, um einen optimalen Schutz zu gewährleisten.

Unsere Empfehlung: Sparen Sie nicht am falschen Ende. Gute Schutzkleidung kostet 1.000 Euro oder mehr. Berücksichtigen Sie dies auch, wenn Sie sich erstmals ein Motorrad kaufen. Investieren Sie ausreichend in Ihre Schutzkleidung.

Nachfolgend erfahren Sie mehr zur richtigen Schutzkleidung.





3.7.1 Helm

Achten Sie beim Kauf eines Helmes auf die Europanorm ECE R22.05. Ein Helm mit dieser Norm ist nach strengen Kriterien geprüft und bietet ein Mindestmaß an Sicherheit. Das ECE Zeichen finden Sie am Kinnriemen oder Innenfutter. Lassen Sie sich beim Kauf von einem Fachmann beraten, der einschätzen kann, ob der Helm auch richtig sitzt. Bereits wenige Millimeter Spielraum zwischen Helm und Kopf verringern die Schutzwirkung. Ein neuer Helm kann anfangs ruhig etwas fester sitzen. Das Material passt sich nach kurzer Zeit der eigenen Kopfform an. Fahren Sie mit dem neuen Helm vor dem Kauf kurz Probe, um zu merken, ob Sie mit der Geräuschkentwicklung und dem Tragekomfort sowie dem Sichtfeld und der Bedienung des Visiers zurechtkommen. Lassen Sie die Finger von einem Jethelm. Dieser bietet keinen wirklichen Schutz, auch wenn er bisweilen schicker aussehen mag.



Visier

Beim Visier sollten Sie darauf achten, dass es eine möglichst kratzfeste Versiegelung und auch eine Antibeschlagfunktion hat. Reinigen Sie den Helm nur mit einem weichen Tuch und milden Reinigungsmitteln, die speziell für Helme geeignet sind. Wenn ein Reinigungsmittel zu aggressiv ist, kann das Visier und der Helm Schaden nehmen. In der Regel reicht es, ein nasses Tuch auf den Helm zu legen und ein wenig einwirken zu lassen. So lässt sich auch Fliegendreck einfach entfernen.

Lassen Sie Ihren Helm nicht aus den Augen

Achten Sie auf Ihren Helm, auch und gerade, wenn Sie ihn nicht tragen, wie etwa beim Tanken oder einer Rast. Ein Helm sollte nie auf den Boden fallen. Bereits bei einer Fallhöhe von eins bis zwei Metern kann der Helm unsichtbare Schäden davontragen.

Hilfe am Unfallort: Soll der Helm bei einem Unfall abgenommen werden?

Das kleine Erste Hilfe-Einmaleins des Instituts für Zweiradsicherheit e.V. hilft Ihnen dabei, sich richtig und angemessen am Unfallort zu verhalten: Sie finden es auf <http://www.sicher-motorrad-fahren.de> im Download-Bereich.

3.7.2 Jacke wie Hose

Textil oder Leder? Das ist eine Frage der Philosophie und des Geldbeutels. Entscheidend ist, dass die Kleidung richtig sitzt und auch Platz für Protektoren bietet.

Hohe Abriebfestigkeit muss gewährleistet sein

Das Material sollte auf jeden Fall eine hohe Abriebfestigkeit aufweisen, wie sie Leder seit jeher bietet aber auch moderne Textilfasern haben. Sie sollte darüber hinaus mit einer Wasser abweisenden Membran ausgestattet sein. Leder hat den Nachteil, dass es zwar Wasserdicht ist, sich aber mit Wasser voll saugt und dadurch zu einer zusätzlichen Auskühlung des Körpers beitragen kann.

Jacke und Hose sollten verbunden werden können

Wichtig ist, dass Hose und Jacke mit einem Reißverschluss fest verbunden werden können. Ohne diese Verbindung kann bei einem Unfall die Jacke hochrutschen und zu hässlichen Verletzungen führen. Zu guter Letzt sollte eine gute Motorradkleidung auch über ein herausnehmbares Wärmefutter verfügen.

3.7.3 Protektoren

Protektoren sind gehärtete Schutzpolster, die an besonders gefährdeten Körperpartien zu einer verbesserten Schutzwirkung beitragen. Gute Motorradkleidung wird vom Werk aus bereits mit Protektoren ausgestattet, die die Euronorm EN 1621-1

erfüllen. Diese Norm schreibt bestimmte Dämpfungseigenschaften vor, die die Protektoren in Prüfverfahren nachweisen müssen.

Protektoren gibt es für Knie, Ellenbogen, Schultern, Hüfte und Rücken. Sie müssen groß genug sein und die jeweilige Körperpartie auch richtig abdecken. Sie müssen fest und rutschsicher in der Kleidung sitzen.

Lassen Sie sich im Fachhandel ausführlich beraten und fahren Sie die neue Kleidung mit den Protektoren auch einmal zur Probe. Zwar kann es durch Protektoren zu Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheit kommen; sie dürfen Sie aber nicht beim Fahren stören.

3.7.4 Stiefel und Handschuhe

Bei einem Sturz sind die Füße und die Hände die Körperteile, mit denen man sich intuitiv zuerst abfängt. Daher müssen Sie bei Schuhen und Handschuhen auf abriebfestes Material und eine stabile Verarbeitung sowie eingearbeitete Protektoren achten.

Tragen Sie immer Schuhe, die auch das Schienbein abdecken und mit Schienbeinprotektoren ausgerüstet sind. Handschuhe sollten an den Handrücken über Protektoren verfügen und auf der Handinnenseite durch zusätzliche Lagen Textil oder Leder verstärkt sein.

3.7.5 Nierengurt

Selbst mit der besten Schutzkleidung müssen Sie stets einen Nierengurt tragen, der eng am Becken-Nieren-Bereich anliegt. Besonders Schutzkleidung für den Sommerbetrieb ermöglicht eine weitgehende Luftzirkulation am Körper. Daher müssen die Nieren besonders geschützt werden.

Ein weiterer und wesentlicher Grund für einen Nierengurt ist, dass er bei einem Sturz die inneren Organe im Bauchraum schützt.

Der Nierengurt darf – anders als der Helm - bei einem Unfall auch nur vom Arzt abgenommen werden.





4. Auf Tour

Zu den Höhepunkten einer jeden Motorradsaison gehört es, auf eine mehrtägige Tour zu gehen. Und damit eine Alpentour oder ein mehrwöchiger Trip ans Nordkap ein voller Erfolg wird, sind ein wenig Planung und Vorbereitung sinnvoll. Sicherlich warten Sie Ihr Motorrad ohnehin regelmäßig, wer aber 3.000 bis 5.000 km auf Tour ist, sollte vorher einen Extra-Boxenstop einlegen.

Ebenso wichtig ist es, sich mit den Besonderheiten im Reiseland auszukennen: Tempolimits werden in einigen Ländern wesentlich drakonischer bestraft als in Deutschland. Die Mautgebühren können unvorbereitet ein großes Loch in die Reisekasse brennen. Unsere Tabellen und die Checkliste sollen Ihnen helfen, von Anfang an einen unbeschwerteren und genussreichen Motorradtrip zu erleben.

4.1 Vorbereitung

Neben den im Technikteil beschriebenen Wartungsarbeiten sollten Sie überprüfen, ob Reifen, Bremsen und Motoröl noch einen längeren Trip vertragen. Wenn Sie wissen, dass Sie 3.000 km unterwegs sein werden, sollten Sie vorher alle nötigen Verschleißteile ersetzen.

Reifen mit nur noch 3 mm Profil beispielsweise werden nach 3.000 km vermutlich die Verschleißgrenze von 1,6 mm unterschritten haben. Gerade mit Gepäck und auf engen Bergpässen unterliegen Reifen und Bremsen einer besonderen Beanspruchung. Tauschen Sie daher Ihre Reifen vorher aus. Die alten noch nicht ganz abgefahrenen Reifen können Sie später noch mal aufziehen lassen. Achten Sie ebenso auf einen etwas erhöhten Reifendruck, wenn Sie mit der voll beladenen Maschine unterwegs sind: Sie können ihn um bis zu 0,5 bar über den vom Hersteller empfohlenen Wert erhöhen.

Besonderes Augenmerk sollten Sie den Bremsschreiben und -belägen sowie der Bremsflüssigkeit widmen. Lassen Sie Beläge lieber vor der Tour austauschen. Ebenso beanspruchen Sie im Gebirge die Bremsflüssigkeit stärker als im Normalbetrieb. Im Zweifelsfall und wenn die Hydraulikflüssigkeit schon zwei Jahre oder älter ist, lassen Sie diese gleich mit austauschen.

Übrigens sind wegen der höheren Mehrwertsteuer und teilweise wegen Luxussteuern Ersatzteile im Ausland oft wesentlich teurer. Außerdem ist es ohne ausreichende Sprachkenntnisse oft mühsam, im Ausland einem Werkstattmeister zu erklären, was er machen soll.

Kontrollieren Sie alle Ölstände und warten Sie die Antriebskette. Spannen Sie diese gegebenenfalls nach oder tauschen Sie die Antriebskette vor der Tour. Wenn ohnehin ein Ölwechsel in nächster Zeit anstehen würde, tauschen Sie es mit dem Ölfilter ebenfalls vor dem Trip aus.

4.2 Beladung

Die richtige Gewichtsverteilung hat großen Einfluss auf die Fahreigenschaften Ihres Motorrades. Jedes schwere Gepäckstück kann den Schwerpunkt der Maschine verlagern. Wenn zuviel Gewicht hinten auf der Gepäckbrücke lastet, weil eine Gepäckrolle oder ein Topcase bis oben voll gepackt wurde, kann dies zu einer starken Entlastung des Vorderrades führen. Die Konsequenz ist, dass sich die Maschine leichter aufschaukelt und zum Pendeln neigt; der Geradeauslauf wird beeinträchtigt. Je schwerer ein Topcase beladen ist, desto eher neigt die Maschine zu einem Wheelie, dem von ungeübten Fahrern gefürchteten Abheben des Vorderrades.

Achten Sie darauf, dass schwere Stücke wie Werkzeug, Bücher oder Getränke in den Tankrucksack gepackt werden. In der Mitte der Maschine, zwischen Vorder- und Hinterrad, liegt der Schwerpunkt der Maschine, der möglichst auch im beladenen Zustand aufrechterhalten werden sollte. Beim Beladen der Koffer sollten schwere Stücke wie Kulturbeutel ebenfalls unten verstaut sein. Die meisten Hersteller empfehlen, in einen Koffer nicht über 10 kg zu packen. Achten Sie darauf, dass beide Koffer etwa das gleiche Gewicht aufnehmen. Es ist besser, wenn Sie in jeden Koffer 5 kg packen, als in einen 10 kg. Ins Topcase oder in einen Packsack auf der Gepäckbrücke sollten nie mehr als 5 kg geladen werden. Beachten Sie auch, dass Sie das zulässige Gesamtgewicht Ihres Motorrades nicht überschreiten. Lassen Sie sich im Zweifelsfall lieber Gepäck nachschicken, als die Maschine zu überladen.

Auch richtig beladene Motorräder haben veränderte Fahreigenschaften. Üben Sie vor Reiseantritt ein wenig und lernen Sie Ihre Maschine neu kennen. Sie werden feststellen, dass der Lastwechsel in Kurven schwerer ist, auch das Bremsverhalten ändert sich, der Bremsweg wird länger. Wenn Ihr Motorrad über verstellbare Dämpfersysteme verfügt, passen Sie diese dem erhöhten Gewicht an. Wie Sie das machen, steht in der Betriebsanleitung. Übrigens: Die meisten Hersteller von Gepäcksystemen empfehlen mit Koffern oder Topcase nicht schneller als 130 km/h zu fahren.

4.3 Fahrstil

Wer in einem Mittelgebirge oder in den Alpen auf den besonders kleinen Sträßchen unterwegs ist, muss immer mit ausreichenden Reserven fahren. Rechnen Sie immer mit Verunreinigungen. Selbst auf den besten und gut ausgebauten Pässen kann es passieren, dass forst- oder landwirtschaftlicher Verkehr Schlamm, Split oder Sand auf dem Fahrbahnbelag hinterlassen. Auf einigen Alpenpässen herrscht im Sommer intensiver Weidebetrieb, der dazu führt, dass man unvermittelt auf Kühe oder Schafe trifft. Passen Sie Ihre Geschwindigkeit daher immer an die möglichen Hindernisse an. Sie müssen immer damit rechnen, dass auf trockenen Straßen plötzlich ein Sturzbach die Straße quert oder starke Bodenwellen auch in Kurven auftreten. Fahren Sie daher gleichmäßig und immer mit ausreichend Sicherheitsreserven.

Besonders auf engen Pässen kommt es auf die richtige Blickführung an. Nutzen Sie die ideale Kurventechnik und beachten Sie, dass sich im Gebirge eine Kurve sehr schnell zuziehen kann. Rechnen Sie immer mit Gegenverkehr und passen Sie gerade in Kurven Ihren Fahrstil so an, dass Sie auch einem plötzlich auftauchenden Bus oder LKW noch ausweichen können. Ebenfalls wichtig ist die Bremstechnik, die besonders für die Abfahrt wichtig ist. Bremsen Sie in Kurven nicht mit der Vorderbremse. Vor allem beim Langsamfahren kann das Bremsen des Vorderrades zum Umkippen führen.

Dosieren Sie die Hinterradbremse vorsichtig, wenn Sie bremsen müssen. Nutzen Sie auch die Motorbremsen und fahren Sie lieber in einem niedrigeren Gang den Berg herunter. Dadurch verhindern Sie das



Heißbremsen, die Bremswirkung bleibt bei kühlen Scheiben und Belägen länger erhalten. Beachten Sie auch, dass sich der Bremsweg beim Bergabfahren um bis zu 20 Prozent verlängert.

4.4 Maut

Auf fast allen Autobahnen in Europa gibt es heute eine Maut. Laut ADAC drohen Mautverweigerern harte Geldbußen. In Portugal, Spanien, Frankreich, Italien, Slowenien, Kroatien, Serbien, Mazedonien, Griechenland und Polen werden die Gebühren nach gefahrener Streckenlänge berechnet. Meist ist bei der Auffahrt ein Billet zu ziehen, das beim Verlassen der Autobahn zu bezahlen ist. Auf einigen Strecken wie rund um große Städte mit vielen Ausfahrten muss die Maut schon bei der Einfahrt auf die Strecke entrichtet werden. Halten Sie daher immer ausreichend Kleingeld parat.

In der Schweiz, in Österreich sowie in Bulgarien, Rumänien, Ungarn und der Slowakei wird die Nutzungsgebühr über ein Vignettensystem abgerechnet. In einem Teil dieser Länder ist die Vignette nur für die Autobahnen oder für längere Autobahn-teilstücke notwendig. Andere Länder erheben mit der Vignette die Nutzungsgebühr für das gesamte Straßennetz. In Österreich gibt es zusätzlich zur Autobahnvignette Sondermautstrecken wie beispielsweise für Brennerautobahn, Tauern- und Katschberg-tunnel, Arlberg-tunnel, Felbertauern-tunnel aber auch für den Großglockner (immerhin 26 Euro) und zahlreiche kleinere Pässe. Ebenso plant Italien die Einführung von Sondermautstrecken auf den beliebtesten Passstraßen. Die Schweiz bietet lediglich eine Jahresvignette an, alle anderen Länder geben Vignetten mit unterschiedlicher Geltungsdauer (Tage, Monate, Jahr) aus. In einigen europäischen Ländern wie etwa Großbritannien, Dänemark, Montenegro, Norwegen, Schweden oder der Türkei werden für bestimmte kürzere Autobahnabschnitte und einige wichtige Tunnels und Brücken Maut erhoben. Die Gebühren können neben der Barzahlung in einigen Ländern auch mit den gängigsten internationalen Kreditkarten oder der EC-/Maestrokarte entrichtet werden. In manchen Ländern existieren Schnellzahlstationen, in die abgezähltes Kleingeld geworfen werden kann. Mautstrecken in Europa: <http://www.kfz-auskunft.de/info/mautstrecken.html>

4.5 Tempolimits / StVO

Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung werden im Ausland mit teils drakonischen Bußgeldern geahndet. Respektieren Sie daher lieber die Regeln. Übrigens wird bei Touristen in der Regel bar kassiert. Teilweise wird die EC-Karte akzeptiert. Wer nicht bezahlt, dessen Motorrad wird unter Umständen mit einer Wegfahrsperre belegt oder eingezogen.

Besonders drakonische Regeln hat Italien

eingeführt. Wer einhändig fährt, Wheelies präsentiert oder ohne Helm angetroffen wird, zahlt bis zu 275 Euro und erhält zusätzlich für 60 Tage eine Stilllegung seines Bikes. Darüber hinaus sind die „Hotelkosten“ für das Bike zu bezahlen. In einigen Foren wurden bereits Erfahrungsberichte veröffentlicht, dass die Italienischen Polizisten diese Maßnahmen ohne Erbarmen umsetzen.

Bußgelder im Ausland (Stand: Juni 2009)

Land	Alkohol am Steuer	Promillegrenze	20 km/h zu schnell	Rotlichtverstoß	Überholverstoß	Parkverstoß
Belgien	ab 140	0,5	ab 100	ab 150	ab 150	ab 50
Bosnien-Herzegowina	ab 150	0,5	ab 15	ab 150	ab 150	20
Bulgarien	ab 200	0,5	ab 20	ab 30	ab 40	ab 40
Dänemark*	bis 1 MV	0,5	70 - 270	135 - 200	140	70
Estland	bis 1.150	0,0	bis 35	ab 15	ab 15	bis 70
Finnland*	ab 15 TS	0,5	ab 70	ab 8 TS	ab 5 TS	10 - 40
Frankreich	ab 135	0,5	ab 90	ab 90	ab 90	ab 10
Griechenland	ab 100	0,5	ab 50	ab 350	ab 350	ab 40
Großbritannien	bis 6.500	0,8	ab 75	ab 120	ab 120	ab 40
Irland	ab 1.270	0,8	ab 80	ab 80	ab 80	ab 40
Island	ab 490	0,5	ab 70	100	ab 100	ab 10
Italien	ab 540	0,5	ab 155	ab 155	ab 75	ab 35
Kroatien	ab 135	0,0	bis 70	ab 270	ab 95	ab 40
Lettland	ab 140	0,5	ab 10	ab 30	ab 15	ab 5
Litauen	ab 290	0,4	ab 10	ab 110	ab 110	ab 10
Luxemburg	bis 145	0,5	ab 50	145	145	ab 25
Malta	ab 480	0,8	ab 25	ab 25	bis 60	ab 25
Mazedonien	ab 65	0,5	ab 30	ab 65	ab 65	ab 25
Montenegro	ab 60	0,5	ab 20	ab 20	ab 20	ab 20
Niederlande	ab 250	0,5	ab 100	150	150	ab 50
Norwegen	ab 560	0,2	ab 395	590	590	90
Österreich	ab 220	0,5	ab 20	ab 70	ab 70	ab 20
Polen	ab 145	0,2	ab 10	ab 50	ab 50	ab 20
Portugal	ab 250	0,5	ab 60	ab 100	ab 120	ab 30
Rumänien	ab 125	0,0	ab 85	ab 55	ab 85	ab 30
Schweden	ab 180	0,2	ab 260	ab 130	ab 150	ab 40
Schweiz	ab 380	0,5	ab 110	160	ab 150	ab 25
Serbien	ab 55	0,5	ab 20	ab 50	ab 20	20
Slowakei	ab 230	0,0	ab 160	bis 330	bis 330	bis 135
Slowenien	ab 180	0,5	ab 50	250	ab 170	ab 40
Spanien	ab 300	0,5	ab 90	ab 90	ab 90	bis 90
Tschechien	ab 900	0,0	ab 40	ab 35	ab 35	ab 35
Türkei	ab 150	0,5	ab 60	60	ab 60	30
Ungarn	bis 330	0,0	bis 100	bis 330	bis 330	ab 10
Zypern	bis 1.700	0,5	ab 10	ab 85	ab 25	25
zum Vergleich						
Deutschland	ab 500	0,5	bis 35	90-320	30-250	10-70

* TS = Tagessatz (Strafberechnung nach Monatsverdienst); MV = Nettomonatsverdienst
 Angaben ohne Gewähr; Betragsangaben in EURO (gerundet);
 Ähnliche Strafen wie für Alkohol werden in vielen Ländern für „Drogen am Steuer“ verhängt.
 Außerdem FührerscheiBmaßnahmen und in schweren Fällen unter Umständen auch Freiheitsstrafen.



4.6 Checkliste

Vermeiden Sie unangenehme Überraschungen vor, während und nach Ihrer Urlaubszeit. Was sollten Sie vorher erledigen und besorgen, welche Medizin ist ratsam und was sollten Sie noch Zuhause klären, damit Sie es nach Ihrem Urlaub wie gewohnt antreffen können? Gehen Sie einfach unsere Urlaubs-Checkliste durch und genießen Sie die wertvollste Zeit des Jahres.

Vorher besorgen

- Vignette
- Filme, Speicherkarten für Navigationssystem und Digitalkamera
- Bargeld/Sorten
- Adresse „deutsche Botschaft“
- Reiseführer, Straßenkarten, Roadbooks
- Grüne Versicherungskarte
- Hotel-/Campingführer
- Traveller-Schecks
- Auslandskrankenschein/-Versicherung
- Reisegepäck-/Rücktrittsversicherung

Vorher erledigen

- Ausweise noch gültig?
- Motorradcheck/-inspektion
- Beladungscheck und Probefahrten
- Wertsachen deponieren
- Blumengießen organisieren
- Post abbestellen/Nachbarn beauftragen
- wichtige Ausweise kopieren
- wichtige Zahlungen ausführen
- Arzt/Zahnarzt besuchen
- Wohnungs-/Autoschlüssel sicher hinterlegen
- Geheimnummern gut merken
- Regenkombi, Handschuhe, Helmvisier
- Foto/Video-Batterien prüfen

Medizin

- wichtige eigene Medikamente
- Reiseziel typische Medikamente
- Kopf-/Schmerzen
- Übelkeit/Blähungen/Durchfall
- Desinfektionsmittel
- Sonnenbrand
- Fieberthermometer
- Wärmflasche
- Mückenschutz/-stiche
- Erkältung
- Verbandmaterial (in Österreich auch Biker-Pflicht)
- Wund-/ Brandsalbe
- Prellungen
- Impf-/Allergie-/Blutspenderpass

Tankrucksack

- Foto-/Videoapparat
- Essen/Trinken
- (Sonnen-) Brille
- Adressbuch mit Telefonnummer
- wichtige Medikamente
- Sprach-/Reiseführer
- Geld
- Ausweise
- Visum
- (Int.) Führerschein
- Schutzbrief
- Schecks
- Krankenversicherung/-schein
- Hausschlüssel
- Grüne (internationale) Versicherungskarte
- Ausweiskopien
- Scheck-/Kreditkarte
- Bestätigungen (Hotel, Fähre, Reservierung)
- Notfalltelefonnummern
- Reinigungsmittel Helmvisier
- Bordwerkzeug
- Warnweste
- Leuchtmittel

Zuhause

- Bügeleisen/Herd/Kaffeemaschine aus
- Kühlschrank leeren und ausschalten (Vorsicht: ggf. Abtauen)
- Anrufbeantworter abschalten
- Stecker ziehen
- Adresse hinterlassen
- Schlüssel hinterlegen
- Heizung aus/klein
- Wasser abdrehen (Waschmaschine etc.)
- Müll raustragen
- Fenster/Türen sichern
- Rolläden zu und Licht aus/Nachbarn oder Freunde beauftragen
- Licht aus (Zeitschaltuhr)

Wichtig

- Batterien/Akkus/Ladegerät
- Adressen
- Steckeradapter
- Taschenlampe
- Taschenmesser/Korkenzieher
- Handy/Terminkalender/PDA
- Flaschen-/Dosenöffner
- Brustbeutel/Bauchtasche



5. Adressen und Foren

Adressen

Nachfolgend haben wir für Sie wichtige und interessante Adressen rund ums Motorrad aufgeführt:

Veranstalter von Motorrad-Sicherheitstrainings nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR, www.dvr.de)

Automobilclubs

Auto Club Europa e.V. - ACE
Ressort Verkehrssicherheit
Schmidener Straße 227
70374 Stuttgart
Telefon: 07 11/53 02-2 94
Telefax: 07 11/53 03-2 89
ACE-Info-Service: 0 18 02 / 33 66 77
Internet: www.ace-online.de

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)
ADAC-Zentrale
Am Westpark 8
81373 München
Telefon: 0 89/76 76-0
Telefax: 0 89/76 76-02 08
Internet: www.adac.de
Direktkontakt über die
ADAC-Regionalverbände

Automobilclub von Deutschland e.V. - AvD
Abteilung PR
Lyoner Straße 16
60528 Frankfurt
Telefon: 0 69/66 06-2 74
Telefax: 0 69/66 06-2 53
e-mail: avd@avd.de
Internet: www.avd.de

Berufsbildungszentren

Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr gGmbH
Gerhart-Hauptmann-Str. 2
99734 Nordhausen
Telefon: 0 36 31/62 39-0
Telefax: 0 36 31/62 39 25
e-mail: BBZ-Nordhausen@t-online.de
Internet: www.bbz-nordhausen.de

Bundesverband der Motorradfahrer e.V. - BVDM
BVDM - Geschäftsstelle
Karl-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz-Hechtsheim
Telefon: 0 61 31/50 32 80
e-mail: SICHERHEIT@BVDM.de
Internet: www.bvdm.de

Bundesvereinigung der
Fahrllehrerverbände e.V.
Hofbrunnerstraße 13
81479 München
Telefon: 0 89/74 91 49-41
Telefax: 0 89/74 91 49-44
Internet: www.fahrllehrerverbaende.de

Dachverband der
Polizeisportvereine Deutschlands
Ansprechpartnerin: Frau Werner
Karl-Forst-Str. 19
45481 Mülheim a. d. Ruhr
Telefon: 02 08/4 17-50 40
Telefax: 02 08/46 65 702

DEKRA Akademie GmbH
Köhlerstraße 18
01239 Dresden
Telefon: 03 51/28 55-1 61
Telefax: 03 51/28 55-2 00
Direktkontakt über die regionalen
Geschäftsstellen

Deutscher Motorsport-Verband e.V. - DMV
Ansprechpartner: Herr Anthes
Otto-Fleck-Schneise 12
60528 Frankfurt
Telefon: 0 69/69 50 02-13
Telefax: 0 69/69 50 02-21
Internet: www.dmv-motorsport.de

DVV
Deutsche Verkehrswacht e.V.
Kontaktadresse:
DVV - Alexanderstraße 10
53111 Bonn
Telefon: 02 28/43 38 00
Internet: www.dvv-ev.de
Direktkontakt über die
LVW (Landesverkehrswachten),
BVW (Bezirksverkehrswachten),
KVW (Kreisverkehrswachten) und
VW (Verkehrswachten)

Institut für angewandte Verkehrspädagogik e.V. - AVP
Ansprechpartner: Herr Grimm
Karl-Maser-Straße 28
64395 Brensbach
Telefon: 0 61 61/84 35
Telefax: 0 61 61/8 71 34/-5
Internet: www.avp-Institut.de
Direktkontakt ü. die avp-Regionaladressen

Lehrgemeinschaft für vorbildliches Fahren e.V.
Stümpfelbacher Straße 17
71384 Weinstadt
Telefon: 0 71 51/6 47 25
Telefax: 0 71 51/6 47 25

Michelin Driving Center Groß Dölln GmbH
Am Flugplatz
17268 Groß Dölln
Telefon: 03 98 83/48 96-0
Telefax: 03 98 83/48 96-16
E-Mail: info@drivingcenter.de
Internet: www.driving-center.de

MOTO-AKTIV e.V.
Ebersteinburgerweg 23
76530 Baden-Baden
Telefon: 0 72 21/94 93 11
Telefax: 0 72 21/94 93 13
Internet: www.motoaktiv.de

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr EG - Arbeitssicherheit
Breitenbachstr. 1
60487 Frankfurt/M.
Tel.: 0 69/79 19 25 4
Fax: 0 69/79 19 52 54
E-Mail: j.rehaag@svg.de
Internet: www.svg.de

TÜV Rheinland Akademie GmbH
TÜV Rheinland Group
Verkehrssicherheitszentrum Köln/Bonn
Eichenkamp
53332 Bornheim
Telefon: 0 22 22/9 66 90
Telefax: 0 22 22/9 66 99
Internet: www.tuev-vs-z.de

Verkehrssicherheitszentrum Meersburg
Fahrschule Theo Schmid
Mesmerstr. 1
88709 Meersburg
Telefon: 0 75 32/61 14
Telefax: 0 75 32/22 11
Internet: www.vsz-meersburg.de

Spezielle Seiten:

www.motorradfrau.de
Astrid Althoff
Klauserstraße 67
51789 Lindlar
Tel./Fax: 0 22 66/46 57 41
E-Mail: astrid.althoff@t-online.de

ifz - Institut für Zweiradsicherheit e.V.
Gladbecker Straße 425
D-45329 Essen
Germany
Telefon: 02 01 / 83 53 9-32
Telefax: 02 01 / 36 85 14
eMail: info@ifz.de
Internet: www.ifz.de



Foren

Dieser Ratgeber ist allgemein gehalten, weil er sich an alle Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer richtet. Wenn Sie technische Fragen zu Ihrem Motorrad haben, besuchen Sie doch einmal das Internetforum Ihrer Marke. Hier helfen sich die Fahrer untereinander und diskutieren technische Probleme und Lösungswege. Doch auch bei solchen Foren gilt: Nicht alle Tipps kann man selber umsetzen. Wer seine Grenzen als „Schrauber“ kennt, wird eine professionelle Fachwerkstatt mit einer Reparatur beauftragen. Nachfolgend sind nur ein paar größtenteils nichtkommerzielle und private Foren erfasst.

Markenforen

BMW

Beim Kleine-Boxer-Forum dreht sich alles um die BMW R45 und R65 (Typ 248). Ein sehr aktives und engagiertes Forum von Fahrern der kleinen Baureihe, die zwischen 1978 und 1985 gebaut wurde.
<http://kleine-boxer.redeker.net/forums.html>

Das Flyingbrick-Forum beschäftigt sich mit den BMW-K-Modellen. Diese Modelle mit 3- und 4 Zylinder Reihenmotoren waren 1983 Exoten unter den BMWs. Die K war das erste Serienmotorrad der Welt, das ab 1988 mit ABS ausgestattet werden konnte.
<http://www.flyingbrick.de>

Das wohl größte BMW-Forum, in dem alle 2- und 4-Ventilfragen aller Boxerbaureihen behandelt werden. Selbst für die F-Serie besteht ein Unterforum genauso wie für GPS-Navigation und Gespannfahrer.
<http://www.boxer-forum.de>

Der BMW-Treff für Nordlichter
<http://www.boxer-treff.de>

Yamaha

Der Name sagt es schon: Hier dreht sich alles um den legendären Yamaha-„Eintopf“ SR500
<http://www.sr500.de>

Das Forum der Bulldog-Freunde.
<http://forum.bulldog-bt1100.de/portal.php>

Im Fazerforum diskutieren die Fahrerinnen und Fahrer der F-Serien (FZS 1000, FZ1, FZS 600, FZ 6)

<http://www.fazerforum.net>

Alles rund um die Yamaha TDM 850/900 wird in diesem sehr großen Forum diskutiert.
<http://www.tdm-forum.net/main.php>

Das Forum zur legendären Ténéré
<http://www.rohmann.de/cgi-bin/discus/discus.cgi>

Hier diskutieren die Piloten einer XT600
<http://www.xt-foren.de/forum.htm>

Honda

Das umfassendste Board für alle Hondafans. Unterforen zu fast allen Typen
<http://www.honda-board.de>

Hier kommen die Freunde der legendären CX500 auf ihre Kosten:
<http://www.cx500-online.de>

Der Name ist Programm:
<http://www.africatwin.de>

Das Forum für VFR-Fahrer
<http://www.vfr-oc.de/wbb2>

Hornissen aufgemerkt! Ein großes Hornet-Forum.
<http://www.hornet-home.de>

Das Forum für alle Fahrer der legendären Fireblade-Modelle:
http://www.cbr1000r.de/fireblade_forum/index.php

Auf diesem Portal findet man Informationen rund um die Honda CBR1100 XX (auch liebevoll „Doppel-X“ genannt):
<http://www.super-blackbird.de>

Kawasaki

Das umfassende Kawasaki-Forum von Ninja, Sportler bis zur Vulcan und Enduros.
<http://www.kawasaki-forum.de>

Patrick's Kawasaki GPZ 900 R Forum
<http://www.900r.de>

Eine Hommage an die 60 Jahre, aber keineswegs von gestern - so das Selbstverständnis von Kawasaki W 650
<http://www.w-650.de>

Suzuki

Fast schon Kultstatus hat die Bandit von Suzuki erreicht. „Banditen“ nennen sich die Forumsteilnehmer, sind aber sonst recht umgängliche Zeitgenossen.

<http://www.banditforum.de>

Für alle Piloten des Supersportlers Suzuki GSX 1300R
<http://www.hayabusa.de>

SVrider ist ein Portal, das sich mit den SV Modellen (650er und 1000er) von SUZUKI beschäftigt.
<http://www.svrider.de>

Die Intruder wird auch liebevoll „Trude“ genannt, ein Kultchopper mit starkem Herz.
<http://www.vl1500.de/index.php>

Buell und Harley-Davidson

Die Legende lebt mehr denn je. Mittlerweile kann man mit den neueren Maschinen sogar Kurven fahren...
<http://www.harley-davidson-site.de>

Triumph

<http://www.t5net-forum.de>
<http://www.sprinter-forum.net>

Ducati

<http://www.duc-forum.de>
<http://www.diva-di-bologna.de>

KTM

<http://www.ktm-lc4.net>

Moto-Guzzi

<http://www.quotaforum.de>
<http://www.world-of-guzzi.de>



Motorradforen

SCHRAEG-LAGE ist ein Portal mit einem umfassenden, markenübergreifenden Motorrad-Forum, das die Kontaktaufnahme von Biker zu Biker über das Internet so komfortabel und zuverlässig wie möglich gestatten soll.

<http://www.schraeg-lage.de>

Vogelsberg-Biker.de ist ein noch recht junges, offenes Bikerforum mit Schwerpunkt Vogelsberg. Das heißt jedoch nicht, dass dort nur Vogelsberger zu sehen sind, auch einige Rheinländer haben sich angeblich schon dorthin „verirrt“.

<http://www.vogelsberg-biker.de>

Berichte, Tipps und aktuelle Informationen rund um das Thema Motorroller.

<http://www.motorroller-info.de>

Bikerportal aus Hessen mit Informationen rund um die Themen Motorrad, Reisen und mehr.

<http://www.motorradforum-mittelhessen.de>

Der Kuesdenschnack ist ein kleines regionales Motorradforum an der Nordseeküste.

<http://www.kuesdenschnack.eu>

Sonstiges

Ein schönes Portal von Bridgestone mit zahlreichen Reifen-, Touren und Sicherheits-Tipps

<http://bikersprofi.eu>

Schöne Tourentipps der Zeitschrift Motorrad & Reisen

<http://www.motorradundreisen.de>

Bikertreffpunkte.de ist eine private Webseite und noch recht junge Community mit Motorrad-News, Weblinks, Foren zu den Themen: Bikertreffpunkte, Motorradfahren allgemein sowie markenbezogene Themen.

<http://www.bikertreffpunkte.de>

Germanmaxx, die private deutsche Motorrad-Nachrichten Seite: von Bikern für Biker.

<http://www.germanmaxx.de>





Kontakt

Haben Sie Fragen, Anregungen oder Ergänzungswünsche? Dann schreiben Sie uns einfach eine E-Mail über die angegebenen Kontaktmöglichkeiten. Wir antworten Ihnen gerne.

Fragen und Anregungen zu sicher-motorrad-fahren.de:
info@sicher-motorrad-fahren.de

Fragen zur EUROPA-go:
kontakt@europa-go.de

Vielen Dank für Ihre E-Mail!

Disclaimer (Haftungsausschlussregelung)

Alle Verweise auf fremde Webseiten („Hyperlinks“) sind Empfehlungen, es sei denn, wir haben den Hyperlink entsprechend anders kommentiert. Wir verlinken Seiten, um Ihnen unsere Partner vorzustellen oder Ihnen den Zugang zu weiterführenden Informationen zu bestimmten Themen zu ermöglichen. Wir machen uns weder die fremden Webseiten noch deren Inhalte zu eigen. Im Zeitpunkt der Verlinkung waren keine rechtswidrigen Inhalte auf diesen Seiten erkennbar. Die Inhalte können sich aber ohne unser Wissen ändern. Auf die jeweiligen Inhalte, deren Gestaltung oder Urheberschaft haben wir keinen Einfluss. Es ist uns weder möglich noch zumutbar, die verlinkten Seiten nach dem Zeitpunkt der Verlinkung auf Rechtmäßigkeit hin zu überprüfen. Für rechtswidrige, fehlerhafte oder unvollständige Inhalte verlinkter Seiten sind wir nicht verantwortlich. Wir haften nicht für Schäden, die durch die fremden Webseiten, deren Inhalte oder Nutzung entstehen. Sollten Sie der Ansicht sein, dass der Inhalt verlinkter Seiten rechtswidrig ist, bitten wir um eine entsprechende Nachricht, damit wir unseren Hyperlink unverzüglich entfernen können.

Des Weiteren erheben wir mit unserem Ratgeber sicher-motorrad-fahren.de trotz detaillierter Recherchen kein Anspruch auf Vollständigkeit und Fehlerlosigkeit. Auch ersetzt unsere Ratgeber weder in der Online- noch in der schriftlichen Version eine direkte und persönliche Beratung bei einem Spezialisten.

Bildverzeichnis

Deckblatt mitte links: Ewa Walicka
Deckblatt mitte zentriert: Benjamin Huseman
Deckblatt mitte rechts: Dominique Ducouret
Deckblatt unten: Brett Bouwer

Seite 1 - Jim Parkin
Seite 2 - Jozsef Szasz-Fabian
Seite 4 - Ewa Walinka
Seite 5 - Mikael Damkier
Seite 7 - Kai Krüger
Seite 8 - Galina Barskaya
Seite 9 - Benjamin Huseman (Bild oben)
Seite 9 - Harvey Hudson (Bild unten)
Seite 10 - Brett Bouwer
Seite 11 - Renaud Faucilhon
Seite 12 - Dominique Ducouret
Seite 18 - Martina Bock
Seite 19 - Atlantismedia (Bild links)

Die hier aufgeführten Bilder wurden von FOTOLIA (www.fotolia.de) bezogen. Jede Form der Vervielfältigung oder Verbreitung ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Urhebers erlaubt.

Autor

Christian Gasche ist leidenschaftlicher Motorrad- und Autofahrer und beschäftigt sich seit Jahren beruflich und privat mit Fahrzeugtechnik und Fahrsicherheit. Er ist auch Autor unseres Portals www.sicher-auto-fahren.de und ergänzt mit diesem Motorradratgeber unsere Beitragreihe für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Zurzeit fährt er eine BMW K75RT und einen Skoda Octavia.



6. Kontakt und Anschrift

Anschrift

Der Ratgeber sicher-motorrad-fahren.de ist ein Service der EUROPA-go, einer Marke der:

EUROPA Versicherung AG
Piusstraße 137
50931 Köln
<http://www.europa-go.de>
<http://www.netvers.de>
<http://www.sicher-motorrad-fahren.de>
<http://www.sicher-auto-fahren.de>
<http://www.twitter.com/EUROPAgo>