

Team Touring

Gruppenerlebnis & Motorradreisen



Touring mit dem Motorrad: Von A

Regelwerk „Gruppe“

Das Fahren in der Gruppe bereitet den meisten Motorradfahrern deutlich mehr Freude als allein zu fahren. Dies ist verständlich – und das nicht nur, weil man sich während der Pausen mit Gleichgesinnten bzw. Freunden austauschen kann. Auch das Fahren an sich bereitet mehr Spaß, denn es ist gerade das gemeinsame Erleben von Fahrdynamik und Kurvenzauber in reizvoller Natur – all das verbindet.

Jedoch bedarf das Fahren innerhalb von Gruppen bestimmter Verhaltensregeln. Immer wieder ist zu beobachten, dass vielen Motorradfahrern dieses Wissen fehlt. Durch das falsche Verhalten bringen sie sich selbst und zum Teil auch andere Gruppenmitglieder in arge Bedrängnis. Doch woher soll man das nötige Wissen auch haben? In der Fahrschule lernt man dies für gewöhnlich nicht. Auch gibt es keine allgemein anerkannten Richtlinien, weshalb jede Gruppe eigene Regeln aufstellt, die jedoch meistens vorher nicht ausreichend oder gar nicht besprochen wurden.

Welche typischen Fehler begangen werden und wie man es richtig macht, darauf möchten wir in dieser Broschüre hinweisen. Auch möchten wir versuchen, allgemeingültige Verhaltensregeln vorzustellen, damit eine Kombination aus größtmöglicher Sicherheit und Fahrspaß bei Gruppenfahrten erzielt wird.



Abstände zum jeweils Vorausfahrenden für das Foto verkürzt

Motorradurlaub

Der Urlaub auf zwei Rädern ist für viele ein besonderes Erlebnis. Aus diesem Grund liefert Ihnen diese Broschüre viele praktische Tipps zur durchdachten Vorberei-

tung. So z. B. die Auseinandersetzung mit einem veränderten Fahrverhalten, weil zusätzliches Gewicht die Fahrphysik der Kräder erheblich ändert – auf dem moto-

risierten Zweirad spürbarer als im beladenen Pkw. Wie das Motorrad richtig zu beladen ist und worauf beim Fahren geachtet werden muss, sehen Sie ab Seite 16.

Anfang an „gut drauf“

1 Grundregeln der Gruppenfahrt

Eigentlich wären keine Gruppenregeln erforderlich, weil die Straßenverkehrsordnung (StVO) das Miteinander im Straßenverkehr regelt. Wenn da nicht der Gruppenersatz wäre. Um diesen erreichen zu können, müssen ungeschriebene, vorher verabredete Regeln her, in Ergänzung zur StVO, die in jedem Fall einzuhalten ist.

Deshalb lautet die erste und wichtigste Regel:

Jeder fährt – unter Beachtung der ihm bekannten Gruppenregeln – für sich selbst verantwortlich.

Das heißt: Jedes Gruppenmitglied verhält sich so, als würde es zufällig in einer Gruppe Gleichsinniger mitfahren, die jedoch alle den gleichen Regeln folgen. Wichtig ist vor allem, dass die Regeln vor Fahrtbeginn besprochen und verstanden werden.

Eine weitere Grundregel beim Gruppenfahren sollte lauten:

Innerhalb der Gruppe wird nicht überholt.

Wer als erster fährt, bleibt vorne, wer als zweiter fährt, bleibt zweiter, wer als dritter ...

Diese Gruppenregel, die im Realverkehr meistens schon angewandt wird, sollte unbedingt eingehalten und darf nur in Notfällen gebrochen werden. Ein Notfall wäre z. B. das Anzeigen eines erforderlichen Stopps beim Tourguide (Gruppenanführer). Ist Sprechfunk innerhalb der Gruppe vorhanden, lassen sich solche Überholvorgänge gänzlich vermeiden.

Kommen wir noch einmal zurück auf die Eigenverantwort-

lichkeit. Diese wurde eben bereits erwähnt. Im „Schutz“ der Gruppe und mit dem Wissen, dass innerhalb der Gruppe nicht überholt wird, schauen ab sofort viele Motorradfahrer nicht mehr oder nur noch selten in ihre Rückspiegel, um den rückwärtigen Verkehr inklusive der nachfolgenden Gruppenmitglieder zu beobachten. Dieses Verhalten kann schnell fatale Folgen haben, da überholende Fahrzeuge – hier insbesondere auch nicht zur Gruppe gehörende Motorradfahrer – nicht rechtzeitig oder gar nicht erkannt werden. Deshalb sollte man die Verkehrsbeobachtung, also die eigene Aufmerksamkeit, auf keinen Fall reduzieren, wenn man in einer Gruppe unterwegs ist. Hat ein Gruppenmitglied keine Zeit für den Blick in die Rückspiegel, ist dies eindeutig ein Zeichen dafür, dass der Abstand zum Vordermann zu gering ist und der Blick nach vorn die volle Konzentration erfordert. Abhilfe kann man schaffen, indem man sich einfach ein paar Meter zurückfallen lässt, um den benötigten Sicherheitsabstand einhalten zu können.

Eine weitere wichtige Grundregel lautet:

Innerhalb der Gruppe wird versetzt gefahren.

Beim versetzten Fahren reihen sich alle Gruppenmitglieder abwechselnd links und rechts innerhalb der Fahrspur auf, ohne dabei zu nah am Straßenrand oder in der Straßenmitte zu fahren. Der Tourguide gibt das Schema vor – er fährt links in der Spur (siehe Grafik rechts).

Die Regel des versetzten

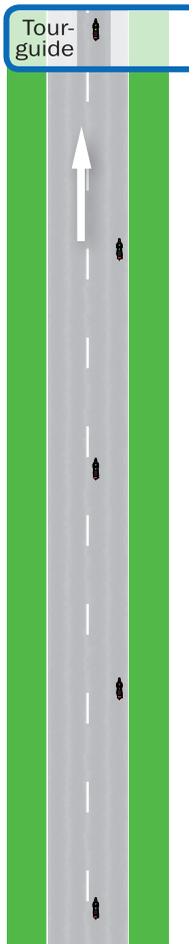
Fahrens dient dazu, jedem Gruppenmitglied eine noch vorausschauendere Fahrweise und mehr Platz für ein eventuelles Bremsmanöver zu ermöglichen – und nicht der Verringerung des Sicherheitsabstandes zum Vordermann, wie fälschlicherweise oft angenommen wird.

Es muss also auch beim versetzten Fahren ein ausreichend großer Sicherheitsabstand zwischen den Gruppenmitgliedern gewählt werden.

Dieser beträgt innerorts ca. eine Sekunde oder bei 50 km/h ungefähr 15 Meter, außerorts zwei Sekunden bzw. halber Tachowert in Metern zum Vordermann.

Die versetzte Staffelung der Gruppe mit ausreichendem Sicherheitsabstand verbessert den Überblick nach vorn bzw. die Einschätzung des Straßenzustands und -verlaufs. Ebenso ist rechtzeitiges Bremsen möglich, ohne auf den direkten Vordermann aufzufahren.

Auch bei Fahrten in der Gruppe gilt die Straßenverkehrsordnung (StVO). Gruppenfahrten „genießen“ jedoch im Falle von Auffahrunfällen innerhalb der Gruppe mitunter einen Sonderstatus. So sind z.B. Haftungsansprüche möglich.



1.1 Intention und Gruppengröße

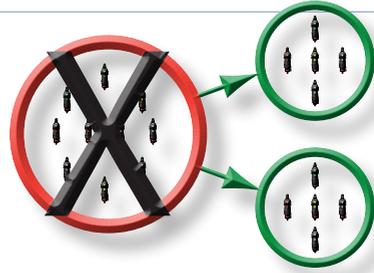
Egal ob auf Sonntags- oder Urlaubstour, die Größe und die Homogenität einer Gruppe spielen immer wichtige Rollen. Deshalb sollten sich die Gruppenmitglieder vorher überlegen, welche **Intention** die Gruppenfahrt besitzt. Also, ob die *Dynamik beim Motorradfahren* oder das *Gruppenerlebnis* im Vordergrund steht. Häufig ist es so, dass sowohl hinsichtlich der Motorräder als auch der jeweils fahrerischen Qualitäten große Unterschiede bestehen. Sind diese Unterschiede innerhalb einer Gruppe erheblich, so werden die „Schwächeren“ meist überfordert, die „Stärkeren“ hingegen aus der Unterforderung gelangweilt. Dies hilft beiden Parteien nicht, ist darüber hinaus aus Sicht der Verkehrssicherheit bedenklich und sorgt in aller Regel nach einer gewissen Zeit für Unruhe zwischen den Gruppenmitgliedern.

Deshalb sollte vor Fahrtbeginn

genau dieses Thema angesprochen werden. Denn eine Gruppe ist nur homogen bzw. agiert harmonisch, wenn alle Gruppenmitglieder ähnlich fahren. Häufig ist es von Vorteil, wenn sich die eine vorgesehene Gruppe in zwei Gruppen – oder sogar mehrere – splittet. Man vereinbart vorher ein Ziel bzw. den nächsten Treffpunkt, um sich wieder zu versammeln. Damit kommt keiner zu kurz. Je kleiner hierbei die Gruppen sind, umso mehr Fahrspaß kommt auf und umso weniger wird der Verkehr in seinem Fluss behindert. Letzteres trifft nicht nur auf die eigene Gruppe zu, sondern auch auf den übrigen Verkehr, der natürlich durch große Motorradgruppen, die dann auch noch einen Zusammenhalt erzwingen möchten,

gestört wird.

Ein weiteres wichtiges Kriterium stellt folglich die **Gruppengröße** dar. Diese sollte nach Möglichkeit maximal fünf bis sechs Mitglieder aufweisen, um einen Zusammenhalt noch einigermaßen zu gewährleisten. Werden die Gruppen größer, so ist in der Regel mit einem Auseinanderreißen zu rechnen. Dieses kann – in Abhängigkeit von der Intention der Gruppenfahrt – wiederum störend wirken und zwingt den Tourguide zu häufigen Stopps bzw. Wartezeiten. Nicht nur unschön, sondern für die meisten echt nervig! Allerdings ist dieses Empfinden individuell sehr unterschiedlich, da übergeordnet die Intention der Gruppenfahrt entscheidend ist.



1.2 Route und Etappen

Als nächste K.-o.-Kriterien einer allseits zufriedenstellenden Gruppenfahrt sind die zu fahrende Route, die Länge der Einzelstrecken und die Länge der Tagesetappe innerhalb der Gruppe zu diskutieren und festzulegen. Auch hier gibt es unterschiedliche Vorlieben. Manche mögen die flotte Fahrt auf der Autobahn, andere vermeiden diese gänzlich. Wie man sich auch festlegt, wichtig ist, dass ein Konsens innerhalb

der Gruppe gefunden wird. Darüber hinaus ist zu beachten, dass eine Gruppenfahrt eine höhere Konzentration erfordert bzw. mehr von jedem abverlangt als eine Alleinfahrt. Dieses Mehr an Konzentration ergibt sich aus dem Zusammenspiel der Gruppenmitglieder, weshalb sich Ermüdung bzw. Konzentrationsmängel früher bemerkbar machen. Deshalb sind die Anzahl der Pausen, die Länge der einzelnen Etappen

zwischen den Pausen und die Gesamtlänge der Tagesetappe je nach Motorrad, Erfahrungsschatz, Können, momentaner Konstitution und Wetterbedingung realistisch festzulegen. Da können z.B. 50 Kilometer am Stück für eine Anfängerin oder einen Anfänger auf einer kurvenreichen Straße schon ausreichend sein, um nach einer Erholungspause zu lechzen. Lassen Sie die einzelnen Etappen nicht

Richtwerte für Tagesetappen:



200-300 km
auf kurvenreichen
Strecken



300-400 km
auf gut ausgebauten
Landstraßen



600-800 km
auf Autobahnen

zu einem Marathon ausfahren. Deshalb gibt es nur ungefähre Richtwerte für Tagesetappen, die aber nicht bindend sind und – wie gesagt – individuell sehr unterschiedlich ausfallen können. Darüber hinaus gilt auch hier: weniger ist mehr. Denn der Spaß innerhalb der Gruppe kommt nicht durch die Anzahl der gefahrenen Kilometer zustande, sondern durch das gemeinsam Erlebte. Generell sollten Tagesetappen – bezüglich der Sicherheit im Straßenverkehr – nicht zu lang gewählt werden, zumal die biologische Leistungskurve des Menschen schon nachmittags sinkt.

Sind diese Dinge geklärt und der Tag der Tour ist gekommen, werden vor dem Start alle Maschinen aufgetankt, um unnötige Zwischenstopps zu vermeiden. Die

Maschine mit dem kleinsten Kraftstoffbehälter bestimmt die Intervalle der Tankstopps. Auch wer noch 100 Kilometer fahren könnte, greift bei dieser Gelegenheit ebenfalls zur Zapfpistole. Damit sind immer gleichmäßige (Mindest-) Reichweiten gewährleistet, unnötige Tankstopps werden vermieden.

Die „Boxenstopps“ dienen ebenfalls dazu, sich zu erholen. Spätestens alle zwei Stunden sollte eine kurze Pause eingelegt werden, um neue Kräfte zu tanken. Da ein voller Bauch bekanntermaßen müde macht, gilt auch beim Motorradfahren der Tipp, dass leichte Speisen und vor allem ausreichende Flüssigkeitszufuhr die Konzentration erhalten und das Wohlbefinden auf der nächsten Etappe fördern. Die obligatorische Flasche Wasser

gehört immer griffbereit in den Tankrucksack.

Ob zur Pause oder auch kurz unterwegs, es ist immer ein Halteplatz zu wählen, der für die entsprechende Gruppengröße ausreichend und vor allem sicher ist.



Die Maschinen sollten auf kei-



nen Fall auf dem Randstreifen

oder gar auf der Straße zum Stehen kommen, so dass eine Gefährdung für und durch den nachfolgenden Verkehr ausgeschlossen ist. Beim Aufstellen der Motorräder platzsparend – also nebeneinander – vorgehen.

AUFTANKEN

Selbst die routiniertesten Fahrer kommen nicht ohne regelmäßige Pausen aus. Dann gilt es die Energiespeicher aufzuladen.



Tourguide



unerfahren,
und/oder leistungs-
schwaches Motorrad



erfahren



unerfahren



1.3 Reihenfolge

Die Reihenfolge innerhalb einer Gruppe sollte nach diesen Regeln festgelegt werden:

► Unabhängig von der Intention der Gruppenfahrt sollte der Tourguide stets ein erfahrener und besonnener Motorradfahrer sein, der nicht nur die Strecke kennt, sondern darüber hinaus auch bereit ist, seinen Fahrstil an das Leistungsniveau der Gruppe anzupassen. Auch ein Gespür für das jeweilige Tempo ist beim



Tourguide gefragt, welches immer am „schwächsten“ Teilnehmer ausgerichtet wird.

► Ist die Intention der Gruppenfahrt „das Gruppenerlebnis“ und besteht die Gruppe aus Fahrzeugen/Fahrern mit deutlichen Leistungsunterschieden:

Bei dieser Konstellation sollten sich erfahrene und unerfahrene Motorradfahrer im Wechsel einreihen (siehe Abb. links). Hierdurch erhalten die unerfahrenen



Motorradfahrer die Chance, sich am Fahrstil des erfahrenen Vordermanns direkt zu orientieren und daraus zu lernen. Gleichzeitig sollten sich die leistungsschwächeren Motorräder vorne, die leistungstärkeren hinten einreihen. Bei Einhaltung dieser Gruppenregel fährt somit das leistungsschwächste Motorrad samt Fahrer direkt hinter dem Tourguide, der hierdurch das Tempo bestens regulieren kann.



► Ist die Intention der Gruppenfahrt „die Dynamik beim Motorradfahren“ und besteht die Gruppe aus Fahrzeugen/Fahrern auf ähnlichem Leistungsniveau:

Da die Gruppe hierbei relativ klein ist, spielt die Reihenfolge keine so wichtige Rolle. Jedoch sollte der „stärkste“ Fahrer am Schluss der Gruppe fahren, um souverän und somit gefahrlos der Gruppe folgen zu können.



1.4 Kommunikation

Deutliche Zeichen, die vor der Fahrt vereinbart werden, erleichtern die Verständigung untereinander. So kann beispielsweise das Zeigen auf den Tank als ein Zeichen für den nächsten Tankstopp vereinbart werden.

Zur Kommunikation innerhalb der Gruppe zählt selbstverständlich das Anzeigen der Fahrtrichtung. Dieses sollte durch rechtzeitiges Setzen des Blinkers erfolgen, also vor Bremsbeginn und nachfolgendem Richtungswechsel.

Eine weitere Gruppenregel ist das deutliche Anzeigen erkannter Gefahrenstellen. Das können Hindernisse oder Verunreinigungen (Steine, Äste, Rollsplitt, Dreck etc.) sein. Da in der Regel der Tourguide diese zuerst wahrnimmt, sollte er ein Zeichen für die nachfolgenden Gruppenmitglieder geben. Je nach Größe der Gruppe,

sollte etwa jedes zweite Gruppenmitglied dieses Zeichen für die nachfolgenden wiederholen. Häufig sind auch Handzeichen zu beobachten, von denen wir jedoch aus folgendem Grund abraten: In Situationen wie diesen, bei denen eine Gefahr droht, ist man gut beraten, beide Hände am Lenker zu haben. Aus diesem Grund haben sich Fußzeichen besser bewährt. Man zeigt also einfach mit dem Fuß an der Seite in Richtung Straße, an der die Gefahrenstelle erkannt wurde. Darüber hinaus signalisiert ein von der Fußraste genommenes Bein in der Regel eine Instabilität, weshalb dieses Signal auch einfach zu merken ist.

Übrigens ist es generell empfehlenswert, vor Fahrtbeginn Handynummern auszutauschen, um sich beispielsweise beim Ausein-

anderbrechen der Gruppe wiederfinden zu können.

Sind alle Mitglieder einer Gruppe durch Sprechfunk miteinander verbunden, gestaltet sich die Kommunikation einfacher.



TEAMGEIST

Wohl dem, der solche Begleiter auf seiner Tour hat.

Vorbildlich wird mit dem Fuß auf eine Gefahrenstelle (hier: ein Ast auf der Fahrbahn) hingewiesen.

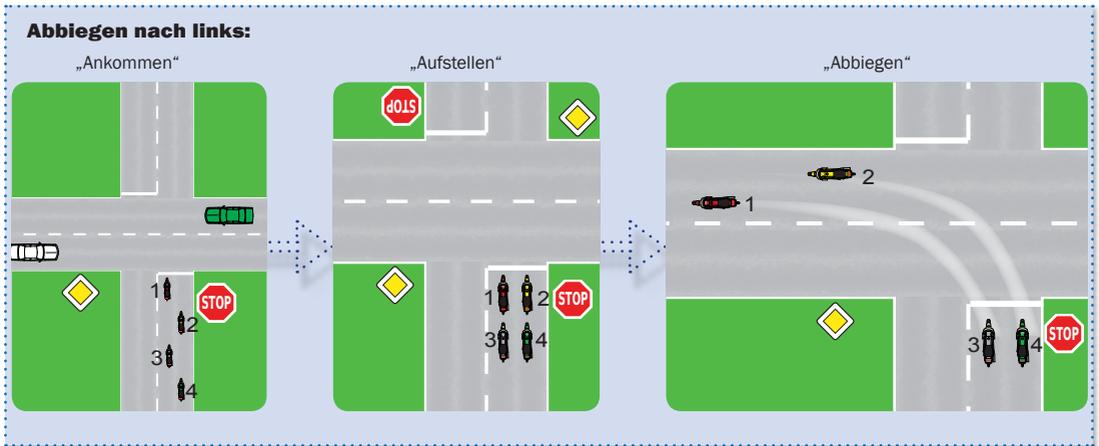


1.5 Gruppenerhalt

Um das Auseinanderreißen einer Gruppe zu minimieren, sollte man an Haltelinien (z. B. Vorfahrt gewähren- oder Stoppschild) je nach Straßenbreite zwei- oder sogar dreireihig nebeneinander stehen. Hierdurch erhalten gleich mehrere Gruppenmitglieder die Möglichkeit, eine Kreuzung einzusehen,

sie zu überqueren oder sich beim Abbiegen in den Verkehr gleichzeitig einzufädeln. Beim Überqueren oder Abbiegen nach links, steht der Tourguide links, die Nachfolgenden rechts (siehe Abb.); beim Abbiegen nach rechts gilt das entgegengesetzte Schema. Die Reihenfolge beim Losfah-

ren bleibt die gleiche wie die Reihenfolge innerhalb der Gruppe. Aber Vorsicht! Berücksichtigen Sie immer Ihre Fahrzeugbreite, gerade wenn Sie Koffer oder Packtaschen montiert haben. Nicht allzu selten passieren hierbei unnötige Unfälle, wenn Koffer aneinanderstoßen. Quasi: Koffer an Koffer!



2 Gruppenregeln **Innerorts**

Eine wichtige Gruppenregel im Innerortsbereich lautet:

Andere Verkehrsteilnehmer werden grundsätzlich nicht überholt.

Denn ein Überholen anderer, zweispuriger Verkehrsteilnehmer, birgt im „Stadtgewühl“ nicht nur Gefahren, sondern sprengt vor allem die Gruppe. Ferner ist ein möglicher Zeitvorteil mehr als fraglich.

Damit die Gruppe nicht auseinandergerissen wird, sollte der Tourguide ein „vorausschauendes Gespür“ für Ampelphasen

haben. Denn Ziel sollte es sein, dass während einer Grünphase alle Gruppenmitglieder über die Kreuzung kommen. Dieses kann natürlich nur erreicht werden, wenn alle Gruppenmitglieder „mitspielen“. Das heißt, dass sie sich vor der Ampel auch eng aufstellen (siehe Abb. auf der nächsten Seite), konsequent versetzt losfahren und, falls erforderlich, zügig die Kreuzung überqueren. Dieses Verhalten erfordert von allen höchste Konzentration. Darüber hinaus kann allzu oft beobachtet werden, dass hintere Gruppenmitglieder noch bei Rot über die Kreuzung „huschen“.

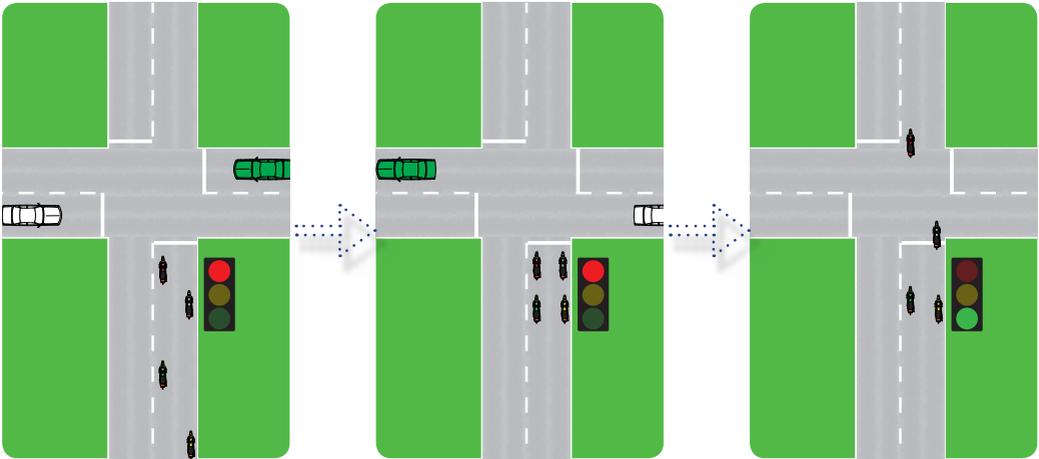
Auch unter dem Gruppenzwang darf die Straßenverkehrsordnung nicht außer Acht gelassen werden. Bedenken Sie dies stets!

Selbst bei strikter Einhaltung dieser Regeln, lässt sich ein Auseinanderreißen der Gruppe nicht immer verhindern. Dies ist natürlich nicht schlimm, da eine weitere Gruppenregel lautet:

Es geht immer geradeaus.

Und wenn abgebogen wird, dann steht hier ein Gruppenmitglied und zeigt es an.

Deshalb kann der Tourguide, inklusive der folgenden Gruppen-



mitglieder, die Fahrt eigentlich ohne vermindertes Tempo fortsetzen. Häufig wird der Fehler gemacht, dass beide Teile der gesprengten Gruppe nervös werden. Der vordere Teil verlangsamt seine Geschwindigkeit und behindert damit den übrigen Verkehr – oder bleibt sofort stehen. Fatalerweise oft an Stellen, an denen andere Verkehrsteilnehmer behindert werden. Der hintere Teil der Gruppe, der im Übrigen die exakte Fahrroute häufig nicht kennt, jagt dem vorderen Teil hinterher, nur um den Anschluss und damit die restliche Tour nicht zu verpassen. Hier ist Ruhe angesagt, weil obige Gruppenregel greift! Richtig ausgeführt sähe es so aus, dass der vordere Teil der Gruppe – je nach Verkehrssituation – nahezu im gleichen Tempo weiterfährt. Erst wenn abgebogen wird, hält ausschließlich das letzte Gruppenmitglied (eben, um den übrigen Verkehr nicht zu behindern) mit ausreichendem Abstand vor der Abzweigung an, wartet auf die



restlichen Gruppenmitglieder und fährt dann gemeinsam mit diesen auf der vorgesehenen Route weiter. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass der Wartende sich rechtzeitig vor der Gruppe in den Verkehr einfügt, damit die folgenden Gruppenmitglieder nicht anhalten müssen.

Ab hier greift wieder obige Gruppenregel! Also immer geradeaus, es sei denn, dass ein Gruppenmitglied einen anderen Weg weist. Wie man sieht, ist jedes Gruppenmitglied sowohl nach vorn wie nach hinten stark eingebunden. Deshalb lautet eine weitere Gruppenregel:

Der Vordermann ist immer für seinen direkten Hintermann zuständig.

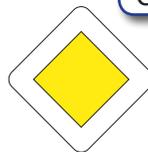
Diese Zuständigkeit zieht sich vom Anfang bis ans Ende der Gruppe durch.

Deshalb ist auch der bereits angesprochene Blick in die Rückspiegel bei der Gruppenfahrt von besonderer Wichtigkeit. Denn es

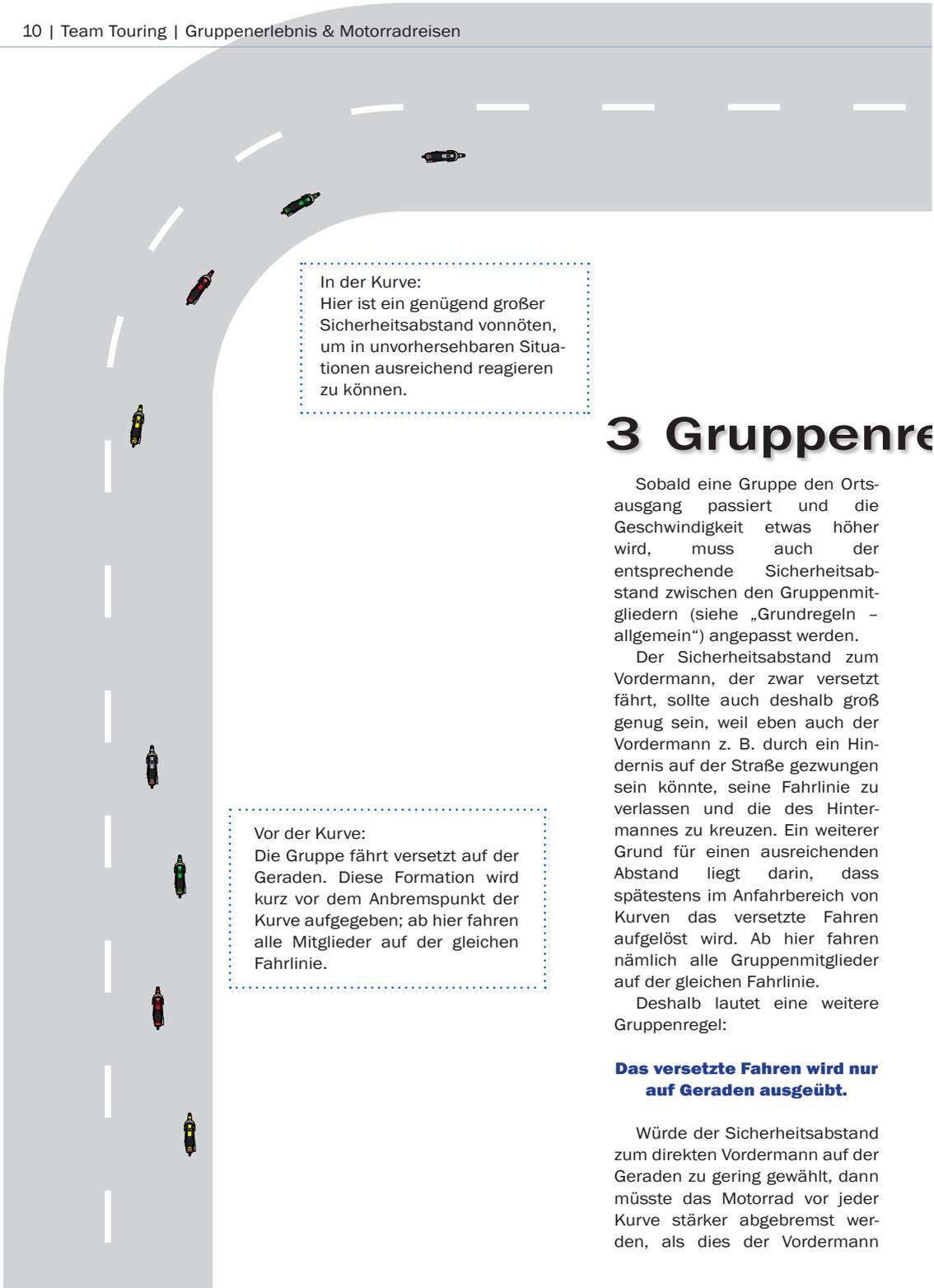
ist der Hintermann, den man in besonderem Maße im Auge behalten sollte.

Falls der Tourguide dann doch einmal anhalten sollte, um bei zu großen Lücken die übrigen Gruppenmitglieder aufschließen zu lassen, sollte er dies an übersichtlichen Stellen tun, die für die Anzahl der Motorräder ausreichend bemessen sind. Eigentlich ist dieses Warten nur in einem Fall erforderlich: Nämlich in dem Extremfall, dass alle Gruppenmitglieder aus seinem Spiegelbereich verschwunden sind. Da dies nicht den Regelfall darstellt, innerstädtisch die Verkehrsdichte meistens hoch ist, sollte man die Gruppe erst am Ortsausgang wieder zusammenfügen.

GERADEAUS



Das gilt auch bei abknickender Vorfahrt! Geradeaus bedeutet hier, der Vorfahrtstraße zu folgen. Andernfalls muss hier ein Gruppenmitglied warten und die Nachfolgenden zum Abbiegen (Geradeausfahren) auffordern.



In der Kurve:
Hier ist ein genügend großer Sicherheitsabstand vonnöten, um in unvorhersehbaren Situationen ausreichend reagieren zu können.

Vor der Kurve:
Die Gruppe fährt versetzt auf der Geraden. Diese Formation wird kurz vor dem Anbremspunkt der Kurve aufgegeben; ab hier fahren alle Mitglieder auf der gleichen Fahrlinie.

3 Gruppenre

Sobald eine Gruppe den Ortsausgang passiert und die Geschwindigkeit etwas höher wird, muss auch der entsprechende Sicherheitsabstand zwischen den Gruppenmitgliedern (siehe „Grundregeln – allgemein“) angepasst werden.

Der Sicherheitsabstand zum Vordermann, der zwar versetzt fährt, sollte auch deshalb groß genug sein, weil eben auch der Vordermann z. B. durch ein Hindernis auf der Straße gezwungen sein könnte, seine Fahrlinie zu verlassen und die des Hintermannes zu kreuzen. Ein weiterer Grund für einen ausreichenden Abstand liegt darin, dass spätestens im Anfahrbereich von Kurven das versetzte Fahren aufgelöst wird. Ab hier fahren nämlich alle Gruppenmitglieder auf der gleichen Fahrlinie.

Deshalb lautet eine weitere Gruppenregel:

Das versetzte Fahren wird nur auf Geraden ausgeübt.

Würde der Sicherheitsabstand zum direkten Vordermann auf der Geraden zu gering gewählt, dann müsste das Motorrad vor jeder Kurve stärker abgebremst werden, als dies der Vordermann



Nach der Kurve:

Folgt nach der Kurve eine längere Gerade, fahren die Gruppenmitglieder wieder in ursprünglicher Formation versetzt.

regeln **Außerorts**

täte. Da sich dieses Verhalten ab dem zweiten Gruppenmitglied bis ans Ende der Gruppe durchziehen würde, kann man sich gut vorstellen, wie sich diese Kettenreaktion am Ende der Gruppe auswirken würde. Dies könnte bis zur Notbremsung und bis zum völligen Stillstand des letzten Gruppenmitgliedes führen. Vergleichbares findet man auch häufig auf Autobahnen. In diesen Situationen steigt die Bremswirkung, beginnend beim Vorfahren bis zum „Schlusslicht“ der Gruppe, immer mehr an, weshalb Auffahrunfälle im hinteren Gruppenbereich nicht selten sind.

Deshalb lautet eine weitere wichtige Gruppenregel:

Auch innerhalb der Gruppe ist stets ein genügend großer Sicherheitsabstand einzuhalten.

Ein genügend großer Sicherheitsabstand zum Vordermann ist auch erforderlich, wenn andere Fahrzeuge, z. B. andere Motorräder, die Gruppe überholen. In diesem Fall brauchen die nach links versetzt fahrenden Gruppenmitglieder nur zum rechten Fahrbahnrand „hinüberschwenken“, um ein gefahrloses Überho-

len und Einscheren anderer zu ermöglichen.

Kommen wir nun zu einem Gruppenverhalten, bei dem die häufigsten Fehler auftreten: dem Überholen. Auch hier gilt:

Jeder für sich in eigener Verantwortung, aber stets im Sinne der Gruppe.

Der erste Teil dieser Gruppenregel beschreibt generell das Verhalten im Straßenverkehr, so auch bei einem Überholvorgang. Das heißt, dass das Gruppenmitglied selbst entscheiden muss, ob überhaupt ein Überholvorgang gefahrlos möglich ist. Der zweite Teil der Gruppenregel zielt auf das besondere Verhalten innerhalb der Gruppe ab. Denn dieses unterscheidet sich deutlich von dem einer Alleinfahrt.

Wer innerhalb der Gruppe vorne fährt, hat bei einem Überholmanöver gegenüber den nachfolgenden Gruppenmitgliedern den Vorteil, als erster eine günstige Gelegenheit zu erkennen und zu nutzen. Für die nachfolgenden Mitglieder können sich die Bedingungen für ein Überholmanöver mitunter innerhalb weniger Sekunden erheblich verschlechtern. Vor allem in einer

solchen Situation ist es erforderlich, Ruhe, Geduld und Besonnenheit zu wahren. Von einem vorschnellen Hinterherren ist dringend abzuraten.

Setzt ein Gruppenmitglied – nach vorherigem Blick in die Rückspiegel! – zu einem Überholvorgang an, muss es damit rechnen, dass der Hintermann direkt mitzieht. Dieses „damit rechnen“ sollte bei allen Gruppenmitgliedern im Unterbewusstsein tief verankert sein. Nur so ist ein Gruppen-Verhaltens-Automatismus gewährleistet.

Deshalb muss das überholende Gruppenmitglied nach dem Überholvorgang immer bis an den rechten Fahrbahnrand einscheren (siehe Abb. auf der nächsten Seite). Dieses Verhalten unterscheidet sich somit deutlich von dem einer Alleinfahrt. Der Grund für dieses Gruppenverhalten liegt auf der Hand: Falls der Hintermann gleichzeitig auch überholt, gibt man ihm genug Freiraum, um überhaupt einscheren zu können. Dieses Verhalten ist besonders bei Überholvorgängen mit einem geringen Freiraum zwischen anderen Verkehrsteilnehmern wichtig. Hier passen dann eben nicht mehrere Motorräder mit ausreichendem Sicherheitsab-

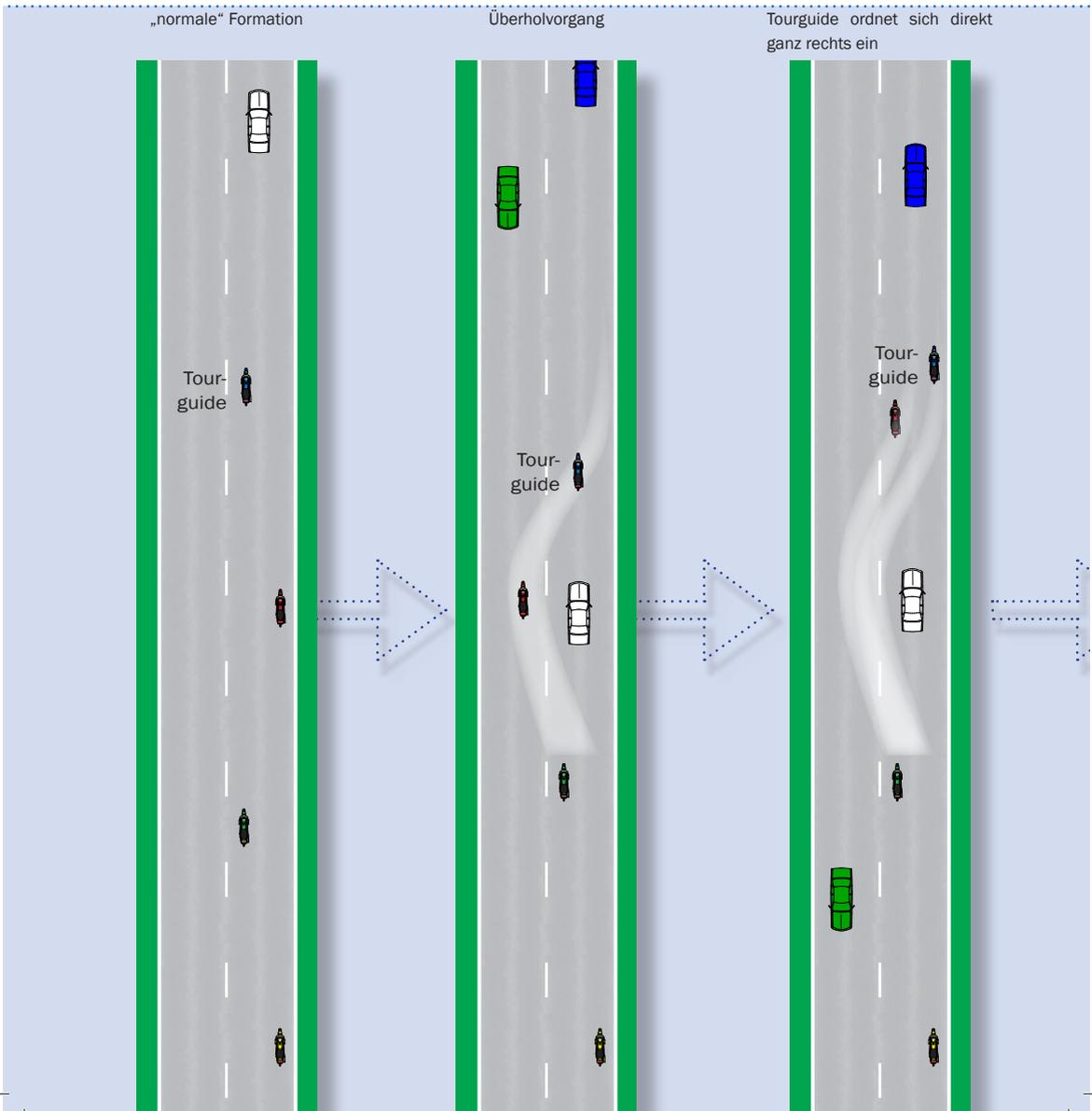
stand hintereinander in die entsprechende Lücke, sondern nur maximal eins – oder eben zwei nebeneinander.

Solche Überholvorgänge sollten natürlich nicht zum Regelfall werden, wohl aber das Verhalten des ersten Überholenden, ganz nach rechts zum Fahrbahnrand einzuscheren. Denn hierdurch kann das mögliche Fehlverhalten des zwei-

ten überholenden Motorradfahrers kompensiert und eine mögliche Gefahr für ihn und den Gegenverkehr vermieden werden.

Dieses Verhalten (Einscheren bis an den rechten Fahrbahnrand, um oben erklärtes Fehlverhalten jederzeit kompensieren zu können) sollte generell von jedem Gruppenmitglied beibehalten werden, auch wenn der Freiraum zwi-

schen den anderen Verkehrsteilnehmern größer oder gar kein anderer Verkehrsteilnehmer mehr in Sicht ist. Dies bedingt aber, dass die Gruppenmitglieder, die ihren Überholvorgang bereits abgeschlossen haben, mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfahren. Allzu oft ist zu beobachten, dass einige direkt nach dem Überholvorgang Gas rausnehmen und



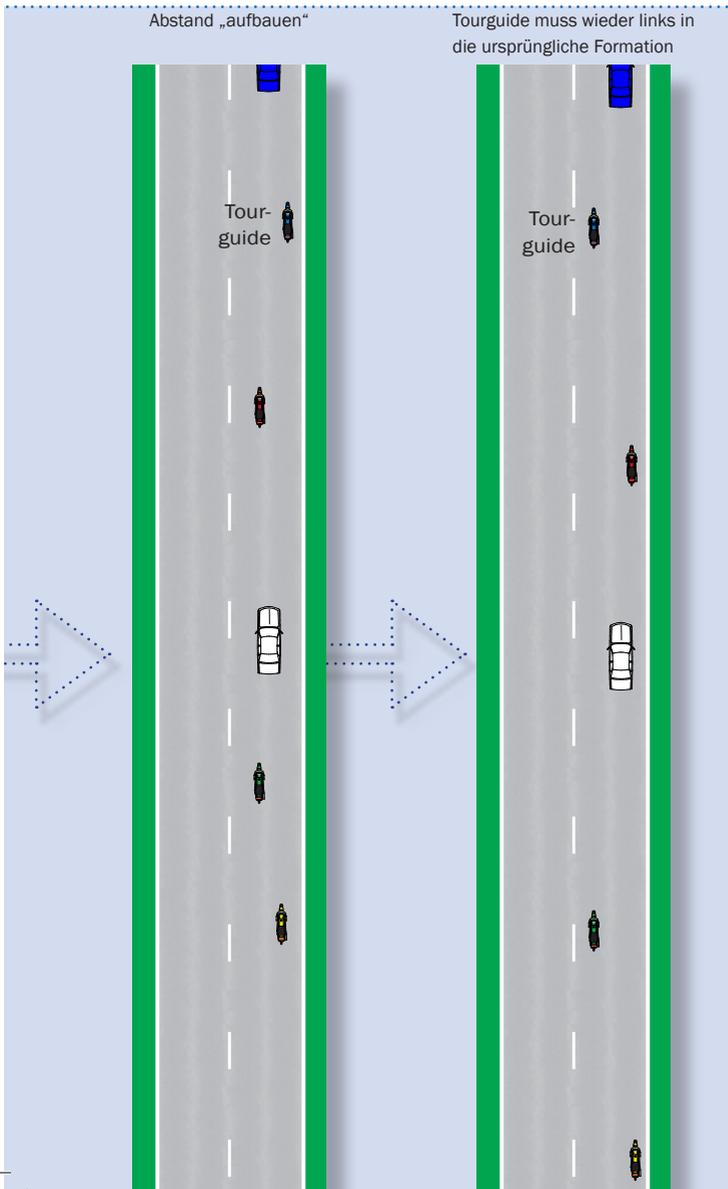
die sich auftuende Lücke zum überholten Fahrzeug wieder schließen, so dass die nachfolgenden Gruppenmitglieder keine Chance mehr zum Einscheren erhalten. Wie gesagt: ein fataler Fehler! Ein Fehler, der nicht nur dem Gruppenerhalt schadet, sondern auch noch einer sicheren Gruppenfahrt entgegenwirkt.

Darüber hinaus können wei-

tere Fehler beim Überholen gemacht werden. So z. B., wenn man sich zum Überholen entschlossen hat, diesen Vorgang jedoch nicht in aller Konsequenz ausführt. Hierzu zählt z. B. Zaghaftheit, ungenügende Überschussgeschwindigkeit oder auch ein zu geringer seitlicher Abstand zum überholten Fahrzeug. Gerade die vorzeitige Redu-

zierung der Überschussgeschwindigkeit während eines Überholvorganges zählt zu den häufigen Fehlern bei Gruppenfahrten. Hier wird weder an die Gruppe – noch an ein eventuell hinterherfahrendes Gruppenmitglied gedacht. Aus diesem Grund heißt eine weitere Gruppenregel:

Gib deinem Hintermann die gleiche Chance wie dir selbst.



Besondere Vorsicht gilt bei einem gemeinsamen Überholvorgang. Hier ist jederzeit damit zu rechnen, dass der Vordermann seinen Überholvorgang abbricht.

Eine weitere gängige Praxis ist das Anzeigen von Überholmöglichkeiten in Bereichen, die von dahinterfahrenden Gruppenmitgliedern nicht einsehbar sind. Das Anzeigen kann durch einen waagrecht abgespreizten, linken Arm, durch Winken oder durch Blinkzeichen erfolgen. Allerdings stehen wir dieser Praxis kritisch gegenüber. Denn hier wird eindeutig eine Entscheidung (Überholen? Ja / Nein) übertragen, die nur der Fahrer selbst verantworten kann und muss. Nach unserer Meinung sollte hier der Gruppenzwang gegenüber der Eigenverantwortung zurückstehen.

Ansonsten gelten im Außerortsbereich die gleichen Gruppenregeln, die bereits für den Innerortsbereich genannt wurden. Hier insbesondere das Gruppenverhalten für das Anzeigen der Fahrtrichtung, sofern die Gruppe auseinandergerissen wurde. Auch gilt: Andere Verkehrsteilnehmer nicht behindern oder aufhalten → zügig weiterfahren, erst bei Abzweigungen das hinterste Gruppenmitglied zurücklassen oder vorher einen ausreichend großen Freiraum zum Sammeln suchen.

Der Motorradurlaub

Es ist soweit, der lang-ersehnte Motorradurlaub oder die Tour am Wochenende steht an. Für alle Motorrad-Touristen gilt: Nur wer gut durchdacht startet, kann seine Reise unbeschwert genießen.



Grand Canyon



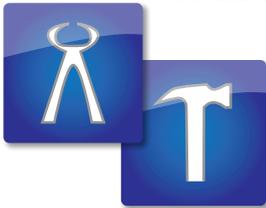
Lofoten



Mosel

Fahrzeug-Check

Das Motorrad muss technisch einwandfrei funktionieren – dies versteht sich von selbst. Zu einer guten Reiseplanung gehört daher ein prüfender Blick auf den Zustand der Verschleißteile. Vor allem Bremsen und Bereifung werden auf der großen Tour besonders beansprucht. Weisen die Bremscheiben Riefen auf und ist die Mindestdicke auch nicht unterschritten? Ebenso muss geprüft werden, ob die Stärke der Bremsbeläge/-klötze noch ausreicht.



Wie steht es um die Bremsflüssigkeit? Diese muss mindestens alle zwei Jahre ausgetauscht werden, auch wenn wenig gefahren wurde. Natürlich müssen auch die Bremsleitungen absolut dicht sein.

Haben die Reifen nur noch knapp zwei Millimeter Profil, müssen sie noch vor dem Urlaub ersetzt werden, denn die gesetzlich vorgeschriebenen 1,6 Millimeter Mindestprofil sind schnell unterschritten, vor allem bei langen Autobahnetappen.

Wer einige tausend Kilometer vor sich hat, muss unter Umständen unterwegs einen Reifenwechsel einplanen. Hier ist es ratsam, sich schon vor der Tour zu erkundigen, wo unterwegs ein „Boxenstopp“ eingelegt werden kann. Verfügbarkeit, Ort und Zeit sollten in der Reiseplanung berücksichtigt werden, gegebenenfalls können die voraussichtlich benötigten Reifen vorbestellt werden. Wenn möglich, empfiehlt sich der



Ohne eine gründliche Inspektion der Maschine sollte niemand „auf Tour“ gehen.

Reifenwechsel jedoch schon vor der Urlaubstour.

Eine Checkliste für die Technik gibt es beim ifz online unter „Tipps und Tricks“.

Auf Nummer sicher geht, wer sein Fahrzeug vor der großen Reise in der Fachwerkstatt auf Herz und Nieren prüfen lässt.

Aufgrund der höheren Zuladung durch Gepäck oder gar

einen Sozus sind meist Veränderungen an der Fahrwerkeinstellung nötig. Die zusätzliche Beanspruchung muss durch eine Erhöhung der Federbasis und, falls möglich, eine straffere Einstellung der Druck- und Zugstufendämpfung ausgeglichen werden. Das Fahrerhandbuch hilft hier bezüglich genauerer Angaben weiter.

Gleiches gilt für den Reifenfülldruck, der gegebenenfalls erhöht werden muss. Auch das korrekte Spiel der Antriebskette sollte bei mehr Zuladung gewährleistet sein. Speziell bei weit eingefederter Schwinge muss zwingend darauf geachtet werden, dass ausreichend Spiel vorhanden ist. Dies lässt sich am besten in voller Zuladung von einer dritten Person kontrollieren. Vergewissern Sie sich auch, dass die Scheinwerferhöhe zwecks Blendungsfreiheit anderer Verkehrsteilnehmer korrekt eingestellt ist. Diese muss bei Zuladung eventuell neu justiert werden.

Zündkerzen, Motoröl, Bowdenzüge, Ersatzbirnen, Kettenfett und ein Reifenreparaturset können das Bordwerkzeug zu einer kleinen „Werkstatt auf Rädern“ ergänzen. Kabelbinder, Bindedraht, Klebeband und ein so genanntes „Multitool“ sind zusätzlich nützliche Helfer bei

NEUE INFOS UND PUBLIKATIONEN DES IFZ FINDEN SIE UNTER WWW.IFZ.DE



einer Notreparatur. Die benötigten Werkzeuge zum Spannen der Kette oder zum Ausbauen eines Rades z. B. nach einem „Platten“ gehören meist zum serienmäßigen Bordwerkzeug. Defektes oder ungeeignetes Werkzeug sollte ausgetauscht, fehlendes ergänzt werden.

Doch nicht nur vor der Fahrt sondern auch unterwegs müssen Sie ein Auge auf die Technik haben. So sollte zum Beispiel

eine regelmäßige Kontrolle des Reifenfülldrucks stattfinden. In Höhenlagen bzw. bei niedrigeren Temperaturen verändern sich die Werte hier schnell.

Neben dem Check der Maschine kann auch ein Blick auf den Fahrer/Beifahrer – also sich selbst – nicht schaden. Ist die körperliche Fitness ausreichend für einen „Motorrad-Marathon“? In welchem Zustand sind Helm und Bekleidung? Wie steht es um die Fahr-

praxis? Die besten Infos über vermeidbare Risiken gekoppelt mit einer neuen Portion an Fahrkönnen liefert die Teilnahme an einem Motorradtraining. Der individuell passende Lehrgang findet sich im **Online-Trainingsportal** unter www.ifz.de, das ständig aktualisiert wird. Darüber hinaus können Ihnen weitere kostenlose Broschüren des ifz (auch als Download) auf der ifz-Webpage wertvolle Informationen liefern.



Beladen

Es ist nicht immer ganz einfach, seine Reise-Utensilien auf dem schmalen Einspurfahrzeug unterzubringen, doch für jeden Anspruch findet sich die passende Lösung. Diese besteht aus komfortablen Gepäcksystemen mit Koffern und Topcase. Auch Softbags, die kein Trägersystem benötigen, oder eine Gepäckrolle leisten gute Dienste. Der klassische Reisebegleiter ist in der Regel der Tankrucksack.

Selbst per Rucksack kann es losgehen: Bauch und Brustgurt müssen während der Fahrt stets geschlossen sein. Justieren Sie die Trageriemen im Solobetrieb wenn möglich so, dass der Rucksack zur Entlastung leicht auf der Sitzbank aufliegt – so lassen sich Verspannungen im Nacken und Schulterbereich vermeiden.

Grundsätzlich gilt es beim Beladen, den Schwerpunkt des Motorrades tief zu halten und die Verteilung auf beide Räder nicht zu stark zu verändern – erst recht im Sozusbetrieb. Ist das Gewicht zu weit hinten untergebracht, beginnt das Motorrad in der Lenkung zu „schwimmen“; ein präzises Manövrieren ist dann nur noch eingeschränkt möglich. Schwere Uten-

silien sind unten im Tankrucksack am besten aufgehoben. Für Päcktaschen oder Koffer gilt dasselbe, Schweres nach unten, Leichtes darüber. Wichtig ist eine gleichmäßige Verteilung des Gewichts auf dem Motorrad. Was die maximale Zuladung der einzelnen Gepäckteile angeht, sind die jeweiligen Herstellerangaben unbedingt einzuhalten. Gleiches gilt natürlich für die Höchstgeschwindigkeit insbesondere mit Koffern, hier sind die Grenzen schnell erreicht. Die allgemein empfohlene Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 130 km/h!

Gegenstände, die schnell greifbar sein müssen, wandern in den Tankrucksack. Kartenmaterial, Regenkombi, Handy und Fotoapparat gehören genauso dazu, wie die Trinkflasche und der obligatorische „Pausenapfel“. Bitte achten Sie darauf, dass der Tankrucksack Ihre Sicht auf die Instrumente nicht verdeckt und Sie auch sonst beim Manövrieren der Maschine nicht beeinträchtigt. Beim Festschnallen dürfen keine Schläuche oder Leitungen eingeklemmt werden.

Seitenkoffer oder Satteltaschen eignen sich am besten für

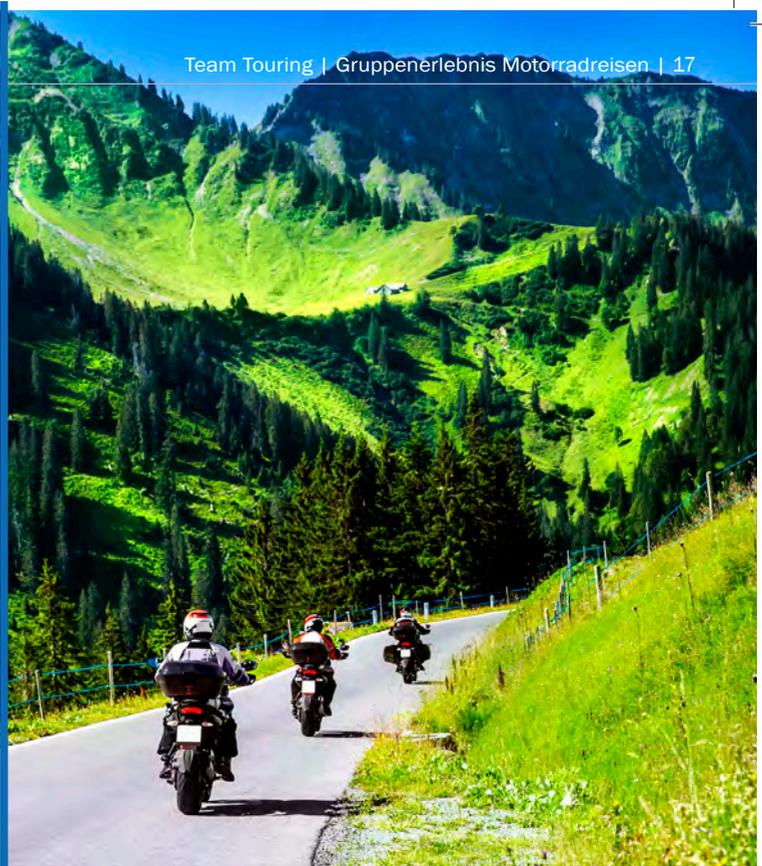
den Transport von Wäsche- und Kleidungsstücken, auf der Gepäckbrücke landen Zelt, Schlafsack und Isomatte, verpackt in einer wasserdichten Gepäckrolle. Bei so genannten „Softbags“ muss darauf geachtet werden, dass sie ordnungsgemäß befestigt sind und straff an der Maschine sitzen. Das Gleiche gilt für Transportgut auf der Gepäckbrücke. Ob Spanngurte mit festen Schnallen oder flexible Spanngummis, beide Varianten müssen einen festen Sitz garantieren. Und: Die langen Enden der Spanngurte sollten Sie sorgfältig sichern, damit sie sich nicht im Hinterrad „verheddern“ und zu einem Sturz führen.

Denken Sie beim Beladen immer daran, dass Ihre Maschine in diesem Zustand viel „mitmachen“ muss. Neben zügigen Kurvenfahrten, Autobahn-Etappen oder gar einer Vollbremsung ist alles, was sie verstauen, auch der Witterung ausgesetzt. Aber auch Sie müssen viel „mitmachen“ und sollten sich deshalb nicht mit Gepäck einengen. Ihre uneingeschränkte Beweglichkeit muss erhalten bleiben, damit Sie entspannt bleiben und jede Situation sicher meistern können.



Klar, dass das zulässige Gesamtgewicht der Maschine im Auge zu behalten ist. In den Fahrzeugpapieren findet man die entsprechenden Angaben. Das Gewicht von Fahrer und Beifahrer (+ Helm und Bekleidung!), Treibstoff und Gepäck überschreitet die Vorgaben schnell. Genaues Wiegen kann hier weiterhelfen.

Für das Packen und Beladen sollte man sich Zeit nehmen und rechtzeitig vor der Abreise damit beginnen. Eine Probefahrt mit voller Beladung und Sozios sollte dann zum Pflichtprogramm gehören, damit ungewohnte Reaktionen und eingeschränkte Manövrierbarkeit fest- und ggf. abzustellen sind. Dabei bietet es sich an, abseits des Verkehrs eine Vollbremsung „neu zu erfahren“. Bremswege werden durch höheres Gewicht beeinflusst, gerade im Gefälle wird hier mehr Strecke benötigt. Umgekehrt verhält es sich beim Überholen. Deshalb sollte man vor Überholvorgängen überlegen, ob dafür genügend sichere Reserven vorhanden sind, oder ob man gegebenenfalls droht „zu verhungern“. Gerade bei leistungsschwächeren Motoren gilt es deshalb,



Abstände zum jeweils Vorausfahrenden für das Foto verkürzt

noch genauer abzuwägen, ob Überholen überhaupt möglich ist.

Was das Fahren mit Sozios angeht, spielt die richtige Linienwahl und Kurventechnik eine größere Rolle als beim Solo-Ausritt,

weil die schwerere Maschine träger auf Kurskorrekturen anspricht. Deshalb ist es ratsam, eine vorausschauende und auf die veränderten Bedingungen angepasste Fahrweise zu wählen.



Unterwegs

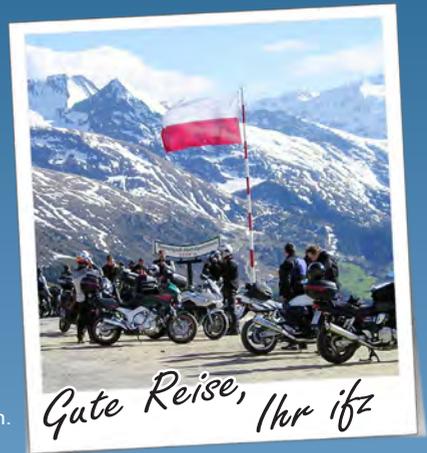
Dass Eindrücke der Umgebung während der Fahrt aufgeschnappt werden, gehört dazu. Dennoch sollte sich der Fahrer in erster Linie auf das Fahren bzw. auf die Fahrlinie konzen-

trieren. Wo man hin schaut, fährt man auch hin (Blickführung). Der Blick in die Landschaft sollte also nicht zu lang sein. Halten Sie lieber häufiger mal an, um Eindrücke genießen zu können.

Auch bei einem Sturz des Vordermannes gilt: Nie auf das Motorrad oder den gestürzten Fahrer schauen, sondern den Blick in die geeignete Ausweichmöglichkeit richten.

Weitere Reise-Tipps

- Wer eine weite Anreise scheut, für den empfiehlt sich ein Tourenstart mit dem Autoreisezug, der viele große Bahnhöfe in Deutschland und Europa anfährt.
- Spezielle „Motorrad-Spediteure“ bringen Ihre Maschinen zum Wunschziel.
- Sie können einen Motorradanhänger mieten.
- Bei Reisen ins Ausland die Grüne Versicherungskarte nicht vergessen.
- Informieren Sie sich bei Reisen ins Ausland auch über die dort geltenden Bestimmungen für Motorradfahrer. Auch ein Blick in die rechtlichen Bestimmungen der Reiseländer gehört dazu. Zum Beispiel sind Verbandskästen, Warndreiecke oder Warnwesten auch für Krafträder in vielen Ländern längst Pflicht.
- Viele Reiseveranstalter bieten organisierte Touren für Gruppen an.



Weitere Tipps zum Thema *Fahren in der Gruppe* und Vieles mehr, erhalten Sie in unserem Film „**Motorrad fahren gut und sicher**“ (120 Min.). Viele Infos, sowie die Urlaubs-Checkliste finden Sie online unter www.ifz.de.



Zusätzliche Hinweise zur Fahrzeugsicherheit finden Sie unter www.gtue.de



Impressum

Herausgeber:
Institut für Zweiradsicherheit e.V.
Gladbecker Straße 425
45329 Essen

Telefon 02 01 / 8 35 39-0
Fax 02 01 / 8 35 39-99
E-Mail info@ifz.de
Web www.ifz.de

Fotos REISE MOTORRAD/
ride on!, A. Kuschefski, ifz,
MOTORRAD/jkuenstle.de;
Anna Om, Torsten Rauhut
Adobe Stock
6. Auflage, ©ifz, Essen, 2017

Technik braucht Sicherheit!



www.gtue.de/motorradratgeber

→ Mit der GTÜ fahren Sie sicher. Ob Hauptuntersuchung oder Änderungsabnahme – über 2.000 Prüffingenieure in Deutschland sind bei Fragen rund um Kfz und Motorrad Ihr kompetenter Ansprechpartner.

Wir fahren zur GTÜ.

Vertrauen auch Sie der GTÜ bei der amtlichen Hauptuntersuchung.



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH
Fon: 0711 97676-0 - www.gtue.de

