



Institut für Zweiradsicherheit e.V.



TEAM TOURING

Gruppenerlebnis &

Motorradreisen

TEAM TOURING

Das Fahren in der Gruppe stellt für viele Motorradfahrerinnen und -fahrer ein Highlight dar. Der Austausch mit Gleichgesinnten, der gemeinsame Fahrspaß, das Erleben von Fahrdynamik und Kurvenzauber – all das verbindet.

Sich gekonnt in Gruppen zu bewegen, ist für die meisten Tiere kein großes Problem. Wir Menschen müssen uns dabei schon wesentlich mehr konzentrieren. Daher sind beim Fahren in der Gruppe einige Dinge zu beachten und Verhaltensregeln unbedingt einzuhalten, da man sich selbst und auch die Gruppenmitglieder sonst schnell in Bedrängnis bringen kann. Wo typische Fehler begangen werden und welche Regeln hier von praktischer aber vor allem von sicherheitsrelevanter Bedeutung sind, zeigen wir Ihnen auf den folgenden Seiten dieser Broschüre.

Darüber hinaus liefern wir viele praktische Tipps für Ihren nächsten Urlaub auf zwei Rädern. Die durchdachte Vorbereitung, das richtige Beladen und dadurch verändertes Fahrverhalten stehen dabei im Vordergrund.

INHALT

- 4 Grundregeln der Gruppenfahrt
- 6 Intention und Gruppengröße
- 10 Reihenfolge
- 11 Kommunikation
- 12 Gruppenregeln innerorts
- 14 Gruppenregeln außerorts
- 18 Motorradtour & -urlaub
- 20 Richtig beladen



GRUNDREGELN DER GRUPPENFAHRT

Zunächst einmal gilt natürlich immer die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die auf jeden Fall einzuhalten ist. Ergänzend sind die folgenden Regeln für eure Sicherheit unterwegs wichtig:



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

Das heißt: Man sollte sich nicht darauf verlassen, dass ein anderer in der Gruppe für einen mitdenkt. Auch wenn man sich unter-

einander kennt, werden die Gruppenmitglieder so behandelt wie andere Verkehrsteilnehmer auch.

2 Innerhalb der Gruppe wird nicht überholt

Wer als erster fährt, bleibt vorne, wer als zweiter fährt, bleibt zweiter usw. Auf ein Überholen innerhalb der Gruppe ist also zu verzichten. Die feste Gruppenreihung sollte durchgängig beibehalten und lediglich in wichtigen Ausnahmesituationen oder nach Absprache während der nächsten Pause verändert werden. Wird ein Überholen „innerhalb“ der Gruppe unterwegs notwendig: Niemals innerhalb der eigenen Fahrspur! Es muss ein regulärer Überholvorgang

gemäß Straßenverkehrs-Ordnung stattfinden.

Trotz der einzuhaltenden Reihenfolge innerhalb der Gruppe sollte der Blick in den Rückspiegel natürlich nicht vernachlässigt werden. Übrigens, wer mit der Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs „überfordert“ ist, hält vielleicht gerade zu wenig Abstand zum Vorausfahrenden. Dann schnell ein paar Meter zurückfallen lassen, um den notwendigen Sicherheitsabstand wiederherzustellen.

3 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 unten).

Die Regel des versetzten Fahrens dient nicht der Verringerung des Sicherheitsabstandes zum Vorausfahrenden, wie fälschlicherweise oft angenommen wird. Wie gehabt beträgt der innerorts ca. eine Sekunde oder bei 50 km/h ungefähr 15 Meter, außerorts zwei Sekunden bzw. halber Tachowert in Metern zum Vorausfahrenden.

Die versetzte Staffellung der Gruppe dient dazu, jedem Gruppenmitglied eine ausreichend große „Spielübersicht“ zu verschaffen. Sie ermöglicht ihm eine vorausschauende Fahrweise, eine bessere Einschätzung des Straßenzustands und -verlaufs und schafft Platz dafür, dass ein eventuell notwendiges Bremsmanöver ohne Kollision mit dem Vorausfahrenden ablaufen kann.

Übrigens, Gruppenfahrten genießen im Falle von Auffahrunfällen innerhalb der Gruppe einen versicherungsrechtlichen Sonderstatus, der Haftungsausschlüsse ermöglicht!



INTENTION & GRUPPENGROSSE

Egal ob auf Sonntags- oder Urlaubstour, die Größe und die Homogenität einer Gruppe spielen immer wichtige Rollen. Große Gruppen sollten aufgeteilt werden. Das ermöglicht außerdem, die Gruppen nach den jeweiligen Ansprüchen der Teilnehmenden und somit homogener zusammenzusetzen.



Sind Unterschiede des fahrerischen Könnens oder der Motorleistung innerhalb einer Gruppe erheblich, so werden die einen meist überfordert, die anderen hingegen aus der Unterforderung gelangweilt. Dies hilft beiden Parteien nicht und ist aus Sicht der Verkehrssicherheit bedenklich.

Deshalb sollte vor Fahrtbeginn genau dieses Thema angesprochen werden. Denn eine Gruppe ist nur homogen bzw. agiert harmonisch, wenn alle Gruppenmitglieder ähnliche Ansprüche an das Fahren haben. Manchmal ist es von Vorteil, wenn sich eine größere Gruppe in zwei – oder sogar

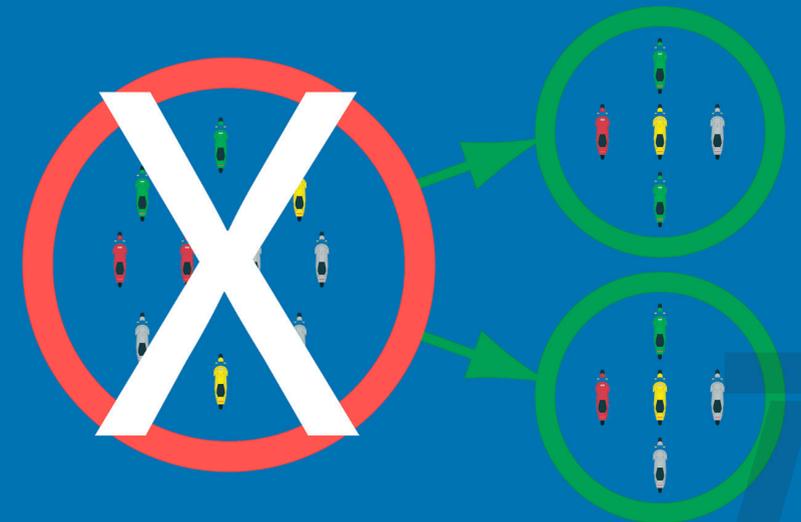
mehrere, kleinere Gruppen – splittet. Man vereinbart vorher ein Ziel bzw. den nächsten Treffpunkt, um sich wieder zu versammeln.

Damit ist bereits ein weiteres wichtiges Kriterium angesprochen: Die **Gruppengröße**. Sie sollte nach Möglichkeit maximal

fünf bis sechs Mitglieder aufweisen, um einen Zusammenhalt noch einigermaßen zu gewährleisten. Werden die Gruppen größer, können sie schneller auseinanderreißen, in dessen Folge der Tourguide zu häufigen Stopps und Wartezeiten gezwungen wird.

GROSSE GRUPPEN LIEBER AUFTEILEN!

DAS VEREINFACHT Z. B. DEN ZUSAMMENHALT!



ROUTE & ETAPPEN

Vor Fahrtantritt sollten die Route, die Länge der Einzel- und Tagesetappen sowie die Pausenhäufigkeit gemeinsam festgelegt werden.

Es gilt, unterschiedliche Vorlieben unter einen Hut zu bringen. Manche mögen beispielsweise den „Einbau“ von Autobahnetappen, andere vermeiden diese gänzlich. Die einen planen öfter eine Pause ein, die anderen machen gerne mehr Strecke am Stück. Dabei ist zu beachten, dass eine Gruppenfahrt eine höhere Konzentration erfordert und dem Fahrenden meist mehr abverlangt als eine Alleinfahrt, weshalb sich Ermüdung bzw. Konzentrationsmängel früher bemerkbar machen können.

Abhängig ist dies u.a. vom Erfahrungsschatz, vom Können, auch vom Motorradtyp. Da können z. B. 30 Kilometer am Stück für einen Anfänger auf einer kurvenreichen Straße schon sehr fordernd sein. Je nach aktu-

eller Konstitution, Wetterbedingungen etc. können auch unterwegs noch Plananpassungen erforderlich werden.

Die unten angeführten Empfehlungen für die Länge von Tagesetappen sind als allgemeine Richtwerte zu verstehen, die individuell auch anders ausfallen können. Lassen Sie die einzelnen Etappen aber nicht zu einem Marathon ausufern. Auch mit Blick auf Ihre Sicherheit im Straßenverkehr sollten Tagesetappen nicht zu lang gewählt werden, zumal die biologische Leistungskurve des Menschen schon nachmittags sinkt. Wie so oft 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.

Empfohlene Tagesetappen max.:



300-400 km
gut ausgebaute
Landstraße



600-800 km
Autobahn



200-300 km
kurvenreiche
Strecke

Und los geht's ...

Ist der Tag der Tour 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 jedem Tankstopp ebenfalls zur Zapfpistole. Damit sind immer gleichmäßige (Mindest-) Reichweiten gewährleistet, unnötige Tankstopps werden vermieden.

TANKEN

Die „Boxenstopps“ dienen ebenfalls dazu, sich zu erholen. Allerspätestens sollte alle zwei Stunden 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.

PAUSE+SNACK

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. Auf keinen Fall auf dem Randstreifen oder gar auf der Straße anhalten. Auch nicht in Kurven oder unter Brücken, sodass eine Gefährdung für und durch den nachfolgenden Verkehr ausgeschlossen ist. Beim Aufstellen der Motorräder platzsparend vorgehen.

HALTEPLATZ

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 mit der geplanten Strecke vertraut ist, 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. Hierdurch erhalten die unerfahrenen Motorradfahrer die Chance,

sich am Fahrstil des erfahrenen Vorausfahrenden direkt zu orientieren und daraus zu lernen. Gleichzeitig sollten sich die leistungsschwächeren Motorräder vorne, die leistungstärkeren hinten einreihen. Dies hat den weiteren Vorteil, dass der Tourguide mit dem leistungsschwächsten Motorrad hinter sich das Tempo besser regulieren kann.

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

Hier 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.



KOMMUNIKATION

Das Thema „Kommunikation“ zeigt sehr gut auf, wie wichtig eine gründliche Vorbereitung für eine gelungene Tour ist.



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. Wichtig ist, dass die Zeichensprache nicht zu komplex und umfangreich gerät und ggf. zu Fehlinterpretationen einlädt. Ein erhobener Arm ist für Voraus- wie Hinterherfahrende gut sichtbar und kann als universelles Zeichen dienen, die nächste Möglichkeit eines „Boxenstopps“ anzuvisieren.

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 in Richtung Straße, sobald eine 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 Auseinanderbrechen der Gruppe wiederfinden zu können.

VERNETZT

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



GRUPPENREGELN INNERORTS

1 Andere Verkehrsteilnehmer werden nicht überholt

Das Überholen anderer, meist zweispuriger Verkehrsteilnehmer, birgt im „Stadtgewühl“ nicht nur Gefahren, sondern sprengt

zwangsläufig die Gruppe. Die aber sollte eng zusammenbleiben, daher gilt weiter:
► siehe unter 2

2 Konzentriert und auf Zusammenhalt fahren

Herausforderung Ampel: Damit möglichst alle Gruppenmitglieder während einer Grünphase über die Kreuzung kommen, müssen auch alle „mitspielen“. Das heißt, dass sie sich vor der Ampel auch eng aufstellen, und bei Grün zügig die Kreuzung überqueren. Dieses Verhalten erfordert von allen höchste Konzentration. Als hilfreich gegen das Auseinanderreißen der Gruppe hat es sich dabei erwiesen, wenn der Tourguide mit

einem „vorausschauenden Gespür“ für Ampelphasen zu Werke geht.

Trotzdem lässt sich allzu oft beobachten, dass hintere Gruppenmitglieder noch bei Rot über die Kreuzung „huschen“. Auch unter dem Gruppenzwang darf die Straßenverkehrs-Ordnung nicht außer Acht gelassen werden. Das Fahren über eine rote Ampel kann schnell sehr gefährlich werden.

3 Es geht immer geradeaus

Das gilt auch bei abknickender Vorfahrt! Geradeaus bedeutet hier, der Vorfahrtstraße zu folgen. Sollte die Gruppe auseinandergerissen sein, dann steht hier ein Gruppenmitglied und zeigt es an. Gleiches gilt bei Richtungsänderung. Deshalb kann der Tour-

guide, inklusive der folgenden Gruppenmitglieder, 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, um den Anschluss 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 – mit leicht verringertem Tempo weiterfährt. Erst wenn ERNEUT 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 einfüdt, damit die folgenden Gruppenmitglieder nicht anhalten müssen.

Ab hier greift wieder vorige Gruppenregel! Also immer geradeaus, es sei denn, ein Gruppenmitglied weist einen anderen Weg.

Wie man sieht, ist jedes Gruppenmitglied sowohl nach vorn wie nach hinten eingebunden. Deshalb lautet eine weitere Gruppenregel:

4 Der Vorausfahrende ist immer für seinen Hinterherfahrenden 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 Hinterherfahrende, den man in besonderem Maße im Auge behalten sollte.

Sollte dieser deutlich zurückfallen, reduziert man selbst das Tempo, was wiederum der Vorausfahrende bemerkt und seinerseits vom Gas geht. Eine Kettenreaktion, die sich bis zum Tourguide fortsetzt, sodass die Gruppe nicht auseinandergerissen wird.

GRUPPENERHALT

Um das Auseinanderreißen der Gruppe an Knotenpunkten zu minimieren, sollte man an Haltelinien je nach Straßenbreite zwei- oder sogar dreireihig nebeneinander stehen. Hierdurch erhalten gleich mehrere Gruppenmitglieder die Möglichkeit, die Kreuzung einzusehen, sie zu überqueren oder sich beim Abbiegen in den Verkehr gleichzeitig einzufüden. Beim Überqueren oder Abbiegen nach links

oder rechts, steht der Tourguide links, die Nachfolgenden rechts (s. Abb. rechts). Beim Losfahren wird die bestehende Reihenfolge innerhalb der Gruppe aufrecht erhalten. 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.

Abbiegen nach links





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

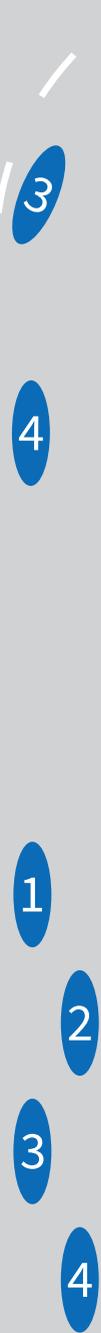
C Nach der Kurve:
Folgt nach der Kurve eine längere Gerade, fahren die Gruppenmitglieder wieder in ursprünglicher Formation versetzt.

GRUPPENREGELN

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 Vorausfahrenden, der zwar versetzt fährt, sollte auch deshalb groß genug sein, weil eben

AUSSERORTS

auch der Vorausfahrende z. B. durch ein Hindernis auf der Straße gezwungen sein könnte, seine Fahrlinie zu verlassen und die des Hinterherfahrenden 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.



1 Das versetzte Fahren wird nur auf Geraden ausgeübt

Würde der Sicherheitsabstand zum direkt Vorausfahrenden auf der Geraden zu gering gewählt, dann müsste das Motorrad vor jeder Kurve stärker abgebremst werden, als dies der „Vordermann“ 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 auswirkt. Dies könnte bis zur Notbremsung oder bis

zum völligen Stillstand des letzten Gruppenmitgliedes führen. Vergleichbares findet man auch häufig auf Autobahnen. In diesen Situationen steigt die Bremswirkung, beginnend beim Vorausfahrenden bis zum „Schlusslicht“ der Gruppe, immer mehr an, weshalb Unfallfälle im hinteren Gruppenbereich nicht selten sind.

Deshalb lautet eine weitere wichtige Gruppenregel:

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

Ein genügend großer Sicherheitsabstand zum Vorausfahrenden ist auch erforderlich, damit andere Fahrzeuge, z. B. andere Motorräder, die Gruppe gefahrlos überholen und einscheren

können. Die nach links versetzt fahrenden Gruppenmitglieder können solche Überholer unterstützen, indem sie vorübergehend zum rechten Fahrbahnrand „hinüberschwenken“.

3 Serielles Überholen Regel: Jeder überholt für sich in eigener Verantwortung

In Motorradgruppen ist oftmals ein gewisser Herdentrieb nicht von der Hand zu weisen. Gerade wenn es um das Thema „Überholen“ geht. Tritt also der Fall ein, dass die Gruppe einen anderen Verkehrsteilnehmer überholen muss, sollte selbstverständlich nacheinander überholt werden. Die Hinterherfahrenden sollten dabei geduldig und besonnen abwarten, bis der jeweils Vorausfahrende seinen Überholvorgang beendet hat und erst dann selbst vorbeiziehen, wenn es sicher möglich ist. Von einem vorschnellen Hinterherfahren ist abzuraten. Denn für den Nachfolgenden können sich die Bedingungen für ein Überholmanöver mitunter innerhalb weniger Sekunden erheblich verschlechtern. Oftmals ist es jedoch so, dass der Hinterherfahrende direkt mitzieht. Damit sollte der Vorausfahrende auch unbedingt rechnen. Deshalb ist es als Vorausfahrender wichtig, nach dem Überholvorgang direkt in den rechten Teil der Fahrspur einzuscheren, also weit nach rechts zu fahren.

ihm genug Freiraum, eher wieder einscheren zu können. Solche Situationen sollten natürlich nicht gar nicht erst entstehen. Wohl aber das Verhalten des Vorausfahrenden, nach dem Überholvorgang in der Fahrspur weit rechts zu fahren. Denn hierdurch kann das mögliche Fehlverhalten des Hinterherfahrenden kompensiert und eine mögliche Gefahr für ihn und den Gegenverkehr reduziert werden.

Dieses Verhalten sollte generell von jedem Gruppenmitglied beibehalten werden. Hat Ihr Hinterherfahrender seinen Überholvorgang sicher beendet (und fährt entsprechend in der Fahrspur rechts), nehmen Sie Ihre Position in der versetzten Formation wieder ein. Ebenso wichtig ist es, dass der Vorausfahrende nach dem Überholen mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfährt. Allzu oft ist zu beobachten, dass so mancher direkt nach dem Überholvorgang Gas rausnimmt und die sich auftuende Lücke zum überholten Fahrzeug dadurch wieder schließt, so dass die nachfolgenden Gruppenmitglieder keine Chance mehr zum Einscheren erhalten.

Der Grund für diese Vorgehensweise in der Gruppe ist einfach: Sollte der ebenfalls überholende Hinterherfahrende die Situation falsch eingeschätzt haben und der Gegenverkehr schneller da sein als gedacht, gibt man

Ob ein Überholvorgang also sinnvoll und gefahrlos möglich ist, entscheidet jedes Gruppenmitglied selbst.

A 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.

Darüber hinaus können weitere 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. Zaghaftigkeit, ungenügende Überschussgeschwindigkeit oder auch ein zu geringer seitlicher Abstand zum überholten Fahrzeug. Gerade die vorzeitige Reduzierung 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:

4 Gib deinem Hinterherfahrenden die gleiche Chance wie dir selbst

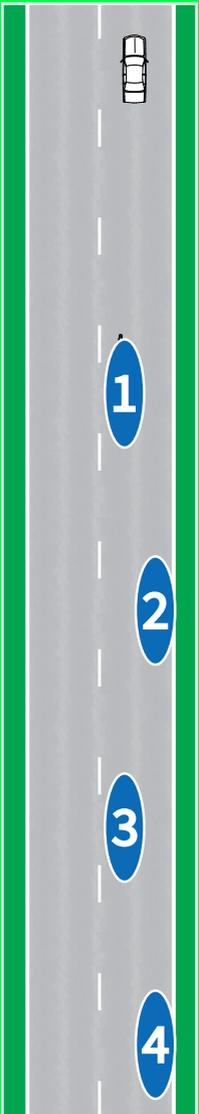
Besondere Vorsicht gilt bei einem nicht ratsamen (s.o.) gemeinsamen Überholvorgang. Hier ist jederzeit damit zu rechnen, dass der Vorausfahrende seinen Überholvorgang abbricht.

Eine weitere gängige Praxis Vorausfahrender 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. Die Situation, die der Vorausgefahrene noch für Sie als sicher einschätzt, kann sich bis zu Ihrer Entscheidung sekundenschnell negativ verändern. Nach unserer Meinung sollte hier der Gruppenzwang gegenüber der Eigenverantwortung zurückstehen.



■ ÜBERHOLEN AUSSERORTS

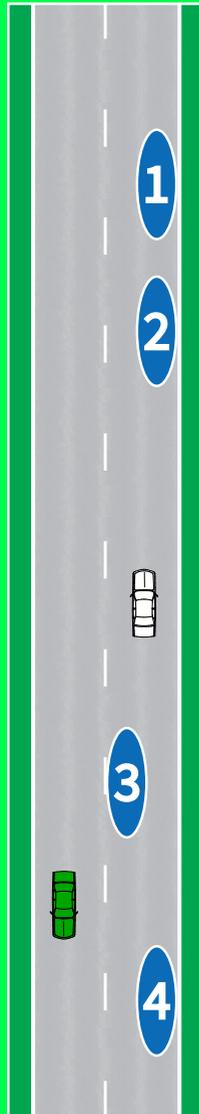
„Normale“ Formation



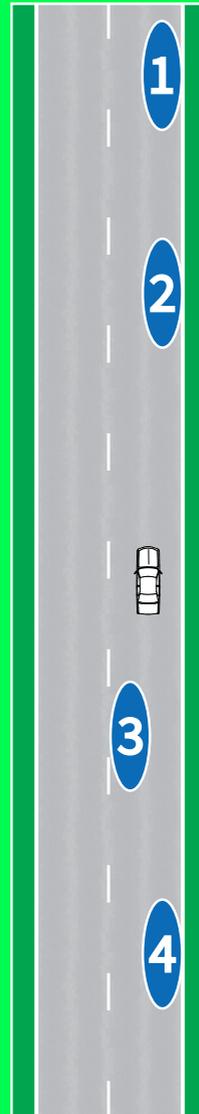
Überholvorgang



Überholende ordnen sich direkt ganz rechts ein



Abstand „aufbauen“



Ursprüngl. Formation wird wieder eingenommen, weitere Überholvorgänge schließen an



MOTORRADTOUR & URLAUB AUF 2 RÄDERN

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

FAHRZEUGCHECK

Wenn Sie mit ihrem Motorrad unterwegs sind, muss es technisch einwandfrei funktionieren – das versteht sich von selbst. Regelmäßige technische Check-Ups sind dafür notwendig, so natürlich auch vor einer größeren Tour oder dem geplanten Motorradurlaub. Eine Checkliste für die Technik gibt es unter www.ifz.de.

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. Verfüg-

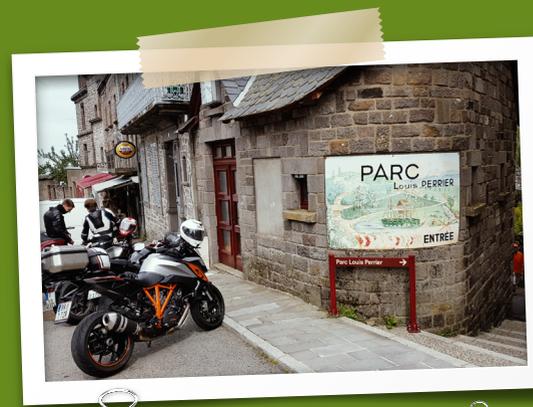


Ohne eine gründliche Inspektion der Maschine sollte niemand „auf Tour“ gehen.

barkeit, Ort und Zeit sollten in der Reiseplanung berücksichtigt werden, gegebenenfalls können die voraussichtlich benötigten Reifen vorbestellt werden. Wenn möglich, empfiehlt sich der Reifenwechsel jedoch schon vor der Urlaubstour.

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 Sozius sind meist Veränderungen an der Fahrwerkseinstellung 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. Das korrekte Spiel der Antriebskette ist wegen der höheren Zuladung und einer dadurch weiter einfedernden Schwinge besonders wichtig. Unbedingt prüfen und auf den erlaubten Durchhang justieren. Vergewissern Sie sich auch, dass die Scheinwerferhöhe zwecks Blendungsfreiheit anderer Verkehrsteilnehmer korrekt eingestellt ist. Diese muss bei Zuladung eventuell neu justiert 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. 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 einer Notreparatur. Werkzeuge zum Spannen der Kette oder zum Ausbauen eines Rades sind dort zu ergänzen, wo sie nicht mehr zum serienmäßigen Bordwerkzeug zählen (prüfen!).

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 Fahrpraxis? 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.

RICHTIG 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.

VON RUCKSACK BIS SEITENKOFFER



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



Gegenstände, die schnell greifbar sein müssen, wandern in den **Tankrucksack**. Ladekabel, Regenkombi und Handy 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 des Tankrucksacks 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.

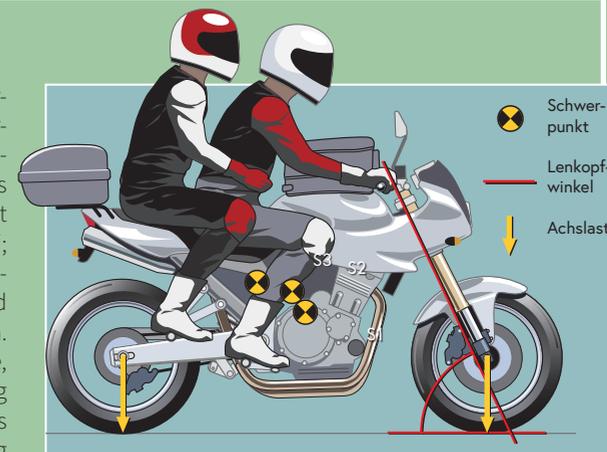
Für das Packen und Beladen sollte man sich Zeit nehmen und rechtzeitig vor der Abreise damit beginnen. Eine Probefahrt mit voller Beladung und Sozius sollte dann zum

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, noch genauer abzuwägen, ob Überholen überhaupt möglich ist.

Was das Fahren mit Sozius 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.

ZULADUNG

Grundsätzlich gilt es beim Beladen, den Schwerpunkt des Motorrads tief zu halten und die Verteilung auf beide Räder nicht zu stark zu verändern – erst recht im Soziusbetrieb. 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 Utensilien sind unten im Tankrucksack am besten aufgehoben. Für Packtaschen 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!

WEITERE REISETIPPS

- Eine bequeme Anfahrt zum Tourstart ermöglichen Autoreisezüge.
- Spezielle „Motorrad-Spediteure“ bringen Ihre Maschinen zum Wunschziel.
- Sie können einen Motorradanhänger mieten.
- Bei Reisen ins Ausland die (ehem. grüne) Versicherungskarte nicht vergessen.
- Beachten Sie die im Ausland geltenden Bestimmungen für Motorradfahrende. Hierbei hilft die ifz-App „MOTO“ sowie unsere Länderliste (siehe unterhalb).

Motorradfahren im Ausland

Besonderheiten der Ausstattung und unterwegs.
Wichtige Regelungen und Formalia.
Wir helfen bei der Reiseplanung!

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 ifz,
MOTORRAD/jkuenstle.de,
Adobe Stock,
Broschüre "Motorradfahren gut und
sicher"
7. Auflage, ©ifz, Essen, 2021

Die ifz-Urlaubs-Checkliste

Fahrerausstattung	Motorradausrüstung	Dokumente	Utensilien/Werkzeug	
<input type="checkbox"/> Lederkombi	<input type="checkbox"/> Schutzfolien	<input type="checkbox"/> Personalausweis	<input type="checkbox"/> Reserveschlüssel	<input type="checkbox"/> Erste-Hilfe-Set
<input type="checkbox"/> Textilkombi	<input type="checkbox"/> Tankrucksack	<input type="checkbox"/> Führerschein	<input type="checkbox"/> Rucksack	<input type="checkbox"/> Warnweste
<input type="checkbox"/> Stiefel	<input type="checkbox"/> Gepäckrolle	<input type="checkbox"/> Fahrzeugschein	<input type="checkbox"/> Helmbeutel	<input type="checkbox"/> Sonnenblende/-brille
<input type="checkbox"/> Helm	<input type="checkbox"/> Packtaschen	<input type="checkbox"/> Grüne Vers.-Karte	<input type="checkbox"/> ifz-Warndreieck	<input type="checkbox"/> Visier-Reinigungstücher
<input type="checkbox"/> Handschuhe	<input type="checkbox"/> Top-Case	<input type="checkbox"/> Reiseunterlagen	<input type="checkbox"/> Brustbeutel	<input type="checkbox"/> Visier-Antibeslag
<input type="checkbox"/> Rückenprotektor	<input type="checkbox"/> Packbeutel	<input type="checkbox"/> Int. Krankenschein	<input type="checkbox"/> Handy	<input type="checkbox"/> Fliegenschwamm
<input type="checkbox"/> Nierengurt	<input type="checkbox"/> Handbuch	<input type="checkbox"/> ADAC/AvD-Ausweis	<input type="checkbox"/> Fotoapparat	<input type="checkbox"/> Ledertuch
<input type="checkbox"/> Sturmhaube	<input type="checkbox"/> Bordwerkzeug	<input type="checkbox"/> Bargeld	<input type="checkbox"/> Filmkamera	<input type="checkbox"/> Putzlappen
<input type="checkbox"/> Halstuch/-wärmer	<input type="checkbox"/> Schloss/Kette	<input type="checkbox"/> Kreditkarte+GZ*	<input type="checkbox"/> Navigationsgerät	<input type="checkbox"/> Kettenspray
<input type="checkbox"/> Ohrenstöpsel	<input type="checkbox"/> Spannbänder	<input type="checkbox"/> Notfall-Rufnummern	<input type="checkbox"/> Straßenkarten	<input type="checkbox"/> Reifenpilot
<input type="checkbox"/> Regenanzug	<input type="checkbox"/> Zurrgurte	<input type="checkbox"/> Impfpass	<input type="checkbox"/> Textmarker/Stifte	<input type="checkbox"/> Benzinumfüllpumpe
<input type="checkbox"/> Regenschuhe	<input type="checkbox"/> Ersatzteile	<input type="checkbox"/> *GZ=Geheimzahl	<input type="checkbox"/> Multifunktionsmesser	<input type="checkbox"/> Isolierband
<input type="checkbox"/> Regenhandschuhe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Schraubensortiment	<input type="checkbox"/> div. Werkzeuge	<input type="checkbox"/> Rödeldraht
<input type="checkbox"/> lange Unterwäsche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Fett	<input type="checkbox"/> Ersatz-Zündkerze	<input type="checkbox"/> Kabelbinder
<input type="checkbox"/> dickere Socken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Taschenlampe	<input type="checkbox"/> Kabelschuhe	<input type="checkbox"/> Kabel

Waschutensilien	Reiseapotheke	Freizeitbekleidung	Camping-Ausrüstung	Ihre Ergänzungen
<input type="checkbox"/> Handtuch	<input type="checkbox"/> Grippetabletten	<input type="checkbox"/> Badehose/-anzug	<input type="checkbox"/> Zelt	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Haarbürste	<input type="checkbox"/> Kopfschmerztabletten	<input type="checkbox"/> Jacke	<input type="checkbox"/> Schlafsack	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Zahnbürste/-pasta	<input type="checkbox"/> Halsschmerztabletten	<input type="checkbox"/> Hose	<input type="checkbox"/> Iso-Matte	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Rasierer/-schaum	<input type="checkbox"/> Durchfalltabletten	<input type="checkbox"/> Schuhe	<input type="checkbox"/> Luftmatratze	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Rasierwasser/Deo	<input type="checkbox"/> Nasenspray	<input type="checkbox"/> T-Shirts	<input type="checkbox"/> Campingstuhl	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Duschgel	<input type="checkbox"/> Hustenlöser	<input type="checkbox"/> Sweatshirt	<input type="checkbox"/> Campingtisch	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Haarschampoo	<input type="checkbox"/> Sportsalbe	<input type="checkbox"/> Oberhemden	<input type="checkbox"/> Kocher	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Handwaschpaste	<input type="checkbox"/> Brand-/Wundheilsalbe	<input type="checkbox"/> Unterwäsche	<input type="checkbox"/> Kochgeschirr	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Ohrenstäbchen	<input type="checkbox"/> Mückenschutz	<input type="checkbox"/> Socken	<input type="checkbox"/> Essbesteck	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Hautcreme	<input type="checkbox"/> Desinfektionsmittel	<input type="checkbox"/> Schlafanzug	<input type="checkbox"/> Becher	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Sonnencreme	<input type="checkbox"/> Chlortabletten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Teller	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Fön	<input type="checkbox"/> Pflaster	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Thermosflasche	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Reisestecker	<input type="checkbox"/> Taschentücher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Spülmittel	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Reisewaschmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Spültuch	<input type="checkbox"/>

„x“ bei
Notwendigkeit

✓ bei
erledigt

[www.gtue.de/
motorradratgeber](http://www.gtue.de/motorradratgeber)

GTÜ

TECHNIK BRAUCHT SICHERHEIT

HU? GTÜ.

Die GTÜ ist Deutschlands größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger.

Vertrauen Sie der GTÜ bei der amtlichen Hauptuntersuchung.

Jetzt GTÜ-Partner in Ihrer Nähe finden:
www.gtue.de/partnersuche

