

# Fit für 125

Mit Sicherheit mehr Zweiradspaß





(2.). **Schnelle Richtungswechsel** (3.) und **Bremsen** (4.) sind weitere Themen. Abgerundet wird das Rüstzeug durch Tipps zum Erkennen und Vermeiden kritischer Verkehrssituationen.

Gehen Sie keine unnötigen Risiken beim Trainieren ein, bleiben Sie auf der sicheren Seite. Auch die beste Trainingsanleitung kann einen möglichen Ausrutscher nicht hundertprozentig verhindern. Sie sind für sich und Ihre Übungen selbst verantwortlich. Nicht gleich alles wollen, sondern herantasten ist hier die richtige Devise.

## Herzlichen Glückwunsch!

Sie sind umgestiegen von den gewohnten vier Rädern auf ein motorisiertes Zweirad. Mit Ihrem neuen **Kleinkraftrad**, **Leichtkraftrad** oder **Roller** werden Sie mit der halben Räderzahl den doppelten Spaß an der „Freiheit“ erleben. Auch wenn Sie über langjährige Verkehrserfahrung mit dem Auto verfügen, sollten Sie sich für die dauerhafte Freude auf zwei Rädern fit machen. „Fit für 125“ will Ihnen die Gewöhnung an das Zweirad erleichtern und bei der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr mit Ihrer neuen Maschine helfen.

Viele typische Fahreigenschaften des Zweirades sind Ihnen sicherlich schon vom Fahrrad bekannt. Einspurfahrzeuge, gleichgültig ob mit oder ohne Motor, sind im Fahrverhalten durchaus vergleichbar. „Fit für 125“ begleitet Sie Schritt für Schritt beim Kennenlernen des neuen Fahrzeugs.

Unter Umständen kann es sinnvoll sein, dabei die Hilfe eines Profis in Anspruch zu nehmen. Dafür kommen in erster Linie Fahrlehrer in Frage, die im Idealfall selbst aktive Motorradfahrer sind und neben ihrer Begeisterung auch das entsprechende „Gewusst-wie“ weitergeben können. Bei technischen Fragen oder der Vermittlung von Kontakten zu versierten Zweiradprofis kann Ihnen Ihr Fachhändler sicher helfen. Wenn Sie allein trainieren: Überfordern Sie sich bei den Übungen nicht. Klappt es nicht gleich so wie gewünscht, weil z.B. die Konzentration nachlässt, sollten Sie nicht „die Flinte ins Korn werfen“. Meist hilft eine Pause oder das Weitertrainieren an einem anderen Tag. Beginnend mit einfachen Übungen vermittelt Ihnen „Fit für 125“ Möglichkeiten, das typische Verhalten des Zweirades im wahrsten Sinne des Wortes zu „erfahren“. Neben Grundlageninformationen enthält die Broschüre Wissenswertes über das **Stabilisieren bei Langsamfahrt** (1.) und über das **Kurvenfahren**



## Fahrübungen – ein paar Worte über das Wo und Wie

Das **Übungsgelände** für Ihre Trainingsstunden sollten Sie mit Bedacht auswählen. Straßen in Wohngebieten kommen dafür nicht in Frage. Geeignet sind asphaltierte Plätze ohne Verkehrsaufkommen und direkte Nachbarschaft. Parkplätze von Universitäten und großen Kaufhäusern sind zu bestimmten Zeiten frei von Publikumsverkehr und auch in Gewerbegebieten können Sie am Wochenende abgelegene und ausreichend breite Straßen wie z.B. einen Wendehammer finden. Ein geeigneter Parkplatz sollte in dem Bereich, den Sie nutzen, möglichst keine Entwässerungsgräben oder Laternenpfähle aufweisen.

Bei Ihren Übungen sollte Ihnen niemand, der unvermittelt in den Platz einfährt, ins Gehege kommen können. Eine Belästigung oder Gefährdung Dritter muss mit Sicherheit ausgeschlossen sein, damit Sie unbesorgt üben können. Hilfreich ist eine zweite Person, die Sie unterstützt und die auch die Absicherung übernehmen kann.



Zur Markierung von **Übungsaufbauten** auf Asphalt können Sie Kreide verwenden. Besser sind halbierte Tennisbälle. Acht halbe Bälle reichen als Grundausrüstung, mehr sind natürlich besser. Ungeeignet sind Flaschen oder Dosen, die Sie beim unbeabsichtigten Überfahren leicht aus der Bahn werfen können. Schließlich sollten Sie bei Ihren Übungen immer Helm und angemessene Bekleidung tragen, damit ein kleiner Ausrutscher keine großen Folgen hat.



### Stellung der Fußhebel

Die Fußhebel so positionieren, dass ein Betätigen von Bremse und Schaltung ohne Umsetzen des Fußes bei gleichzeitiger Ausnutzung des gesamten Hebelweges möglich ist. Dazu, wenn nötig, den Hebel auf der Verzahnung der Trägerplatte oder am Gestänge verdrehen. Achten Sie auf korrekten Betätigungs-leerweg bei der Bremse (vgl. Handbuch).

## Tipps für die Fahrzeugvorbereitung



### Einstellung der Handhebel

Die Handhebel sollten so eingestellt werden, dass die Finger ohne Verspannung/Verdrehung des Handgelenkes die Griffe mit zwei Fingergliedern umfassen können.

## Tägliche Funktionskontrollen (Die 4 „B“):



- **Beleuchtung:** Alle Glühlampen auf Funktion prüfen. Hand- und Fußkontakt für das Bremslicht ausprobieren.
- **Bremsen:** Im Stand kräftig betätigen, wird fester Bremsdruck aufgebaut? Bremsflüssigkeitsstand o.k.?
- **Bereifung:** Luftdruck (Handbuch) und Profiltiefe kontrollieren (spätestens bei 1mm muss gewechselt werden!).
- **Betriebsstoffe:** Kraftstoff- und Ölstand prüfen.

# 1. Stabilisieren

## Übungen

### A. An das Fahrzeug gewöhnen: Schieben

Gehen Sie links neben dem Fahrzeug und schieben Sie Kreise, Achten und Vierecke. Betätigen Sie die Handbremse zunächst nur beim Geradeausschieben (vgl. Tipps).

### B. Anfahren und Anhalten

Fahren Sie aus dem Stand heraus an und halten Sie nach einer Fahrstrecke von ca. zehn Metern durch Betätigen beider Bremsen wieder an. Richten Sie den Blick nach vorn, denn der Blick führt die Bewegung. Nehmen Sie den Fuß erst von den Rasten, wenn das Fahrzeug ganz zum Stillstand gekommen ist.

### C. Spurgasse

So langsam wie möglich geradeaus durch die Gasse fahren. Wenn nötig mit Lenkkorrekturen Kurs halten.

- Gerade sitzen
- Blick weit voraus
- Gleichmäßiges Gas (Anfahrdrehzahl)
- Kupplung am Schleifpunkt
- Hinterradbremse dosiert

Automatikfahrer halten den Gasgriff in der Stellung, in der der Antrieb gerade einsetzt. Die dosierte Hinterradbremse hilft, das Tempo niedrig zu halten.

### D. Achten fahren

Achten ohne Markierungen fahren, nach und nach enger werden.

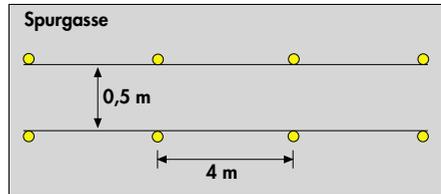
- Wie C, aber:
  - Blick in Kurvenrichtung und lenken
- Was geschieht?

Beim Schieben wird ein erstes Gefühl für Gewicht und Balance des Fahrzeugs entwickelt.

Ein Einspurfahrzeug wird erst durch Geschwindigkeit (ab ca. 30 km/h) stabil. Bei **Schrittgeschwindigkeit** muss der Fahrer (wie beim Fahrrad) für Stabilität sorgen. In erster Linie geschieht das mit kleinen Lenkbewegungen, nur in zweiter Linie mit dem Körpergewicht. Beim Langsamfahren wird mit möglichst gleichmäßigem, niedrigem Gas gefahren, die Kupplung wird am Schleifpunkt gehalten. Fahrer von Automatikfahrzeugen müssen den Punkt suchen, wo die Automatik gerade eben Kraft überträgt.

Beim **Langsamfahren** hilft es, das Fahrzeug gegen die leicht betätigte Hinterradbremse laufen zu lassen. So hat man nicht nur stetigen Antrieb, sondern auch stetige, dosierbare Verzögerung.

Der mögliche **Lenkeinschlag** (und damit auch der Wendekreis) wird an einer bestimmten Stelle von einem Anschlag begrenzt. Je nach Fahrzeug kann dieser Punkt früher oder später erreicht sein. Am Lenkansschlag sind Lenkkorrekturen nur noch nach einer Seite hin möglich, die Balance ist erschwert.



### Tipps

Zu kräftiger Einsatz der Vorderradbremse bei eingeschlagenem Lenker führt zu einer heftigen Fahrzeugreaktion: Das Fahrzeug kippt schlagartig zur kurveninneren Seite. Dies lässt sich gefahrlos erproben, indem man das Zweirad in leichter Schräglage **links herum** schiebt und die Vorderradbremse anreißt: Das Fahrzeug wird gegen den Schiebenden kippen. **Achtung: Nicht rechts herum probieren, sonst kann es sein, dass Sie das Fahrzeug bei dem Versuch zu Fall bringen.** Deshalb im Langsamfahrbetrieb bei eingeschlagenem Lenker: Am Anfang Finger weg von der Vorderradbremse! Natürlich kann man auch hier die richtige Dosierung lernen, aber das braucht seine Zeit.



## 2. Kreisbahn/Kurvenfahrt

### Übungen:

#### A. Kreisbahn

Auf freiem Platz große Kreise (Durchmesser 20m) in zunehmender Schräglage fahren.

Achten Sie dabei auf die richtige Blickführung: Schauen Sie ungefähr ein Drittel in der Kreisbahn voraus. Ein leichter Druck am kreisinneren Lenkerende unterstützt die Schräglage.

- **Blick voraus**
- **Leichter Druck am kurveninneren Lenkerende**
- **Geschwindigkeit und Schräglage langsam erhöhen**

Rechts und links herum üben!

#### B. Slalom in der Kreisbahn

Verändern Sie während der Kreisfahrt immer wieder den Kurvenradius. Neigen Sie das Fahrzeug etwas stärker und richten Sie es wieder auf. Stellen Sie sich vor, Sie müssten Hindernisse umfahren, die in Ihrer Fahrspur liegen.

#### Was geschieht?

Kurven werden in Schräglage gefahren. Wie stark die **Schräglage** sein muss, **richtet sich nach dem Kurvenradius und der gefahrenen Geschwindigkeit**. Je enger die Kurve und je größer die Geschwindigkeit, desto größer muss die Schräglage sein.

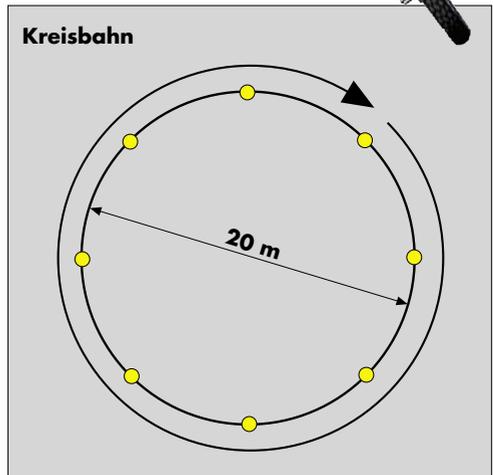
Wieviel Schräglage möglich ist – und welche Geschwindigkeit in einer gegebenen Kurve höchstens gefahren werden kann – richtet sich nach den Fahrbahnverhältnissen. Anfänger fahren selten mehr als 20 Grad Schräglage (gemessen aus der Senkrechten). Auf griffiger Fahrbahn ist jedoch deutlich mehr möglich. Versuchen Sie deshalb, Ihre persönliche Schräglagengrenze schrittweise zu erhöhen. Sie schaffen sich damit Reserven für unvorhergesehene Ereignisse. **Aber Vorsicht: Die Fahrphysik setzt Grenzen.**

Beim Befahren von Kurven stellt man die richtige Geschwindigkeit bereits vor der Kurve ein. Dann lässt man das Fahrzeug mit konstantem Gas durch die Kurve rollen und beschleunigt erst im Kurvenausgang wieder.

#### Tipps

Ein Kreidestrich quer über die Lauffläche des Hinterrades gibt Ihnen Aufschluss über die gefahrene Schräglage: Nach einigen Runden können Sie an der abgeriebenen Kreide sehen, wie weit Sie das Fahrzeug geneigt haben.

**Beim Bremsen in Schräglage kann sich das Zweirad aufrichten oder bei zu starker Betätigung der Bremsen wegrutschen.** Wie man in Schräglage im Notfall richtig bremst, lernt man am besten unter sachkundiger Anleitung im Sicherheitstraining.



### 3. Richtungsänderungen

#### Übungen

##### A. Einleiten einer Kurvenfahrt

Aus der Geradeausfahrt mit ca. 40 km/h eine kurze Lenkbewegung nach links ausführen und das Fahrzeug nach rechts auslaufen lassen. Der Blick in die gewünschte Richtung unterstützt das Fahrmanöver.

##### B. Schneller Slalom

Geschwindigkeit 40-50 km/h, zunächst ohne Markierungen, später mit halbierten Tennisbällen in enger werdenden Abständen bis auf 10 Meter.

- Locker sitzen
- In Fahrtrichtung weit genug vorausschauen
- Im Wechsel:
  - Rechts am Lenkerende drücken
  - Links am Lenkerende drücken

##### C. Ausweichen

Stellen Sie mit zwei halbierten Tennisbällen ein Tor auf. Zehn Meter hinter diesem Tor markieren Sie mit vier weiteren Tennisbällen ein zwei Meter breites Hindernis. Geschwindigkeit zunächst 30 km/h, später schneller. Am Tor die Ausweichbewegung einleiten, hinter dem Hindernis wieder in die Fahrspur zurückkehren.

- Gerade sitzen
- In Ausweichrichtung schauen
- Kupplung ziehen (Automatik: Gas zu)
- Am Lenkerende in Ausweichrichtung drücken
- In die Fahrspur zurückkehren

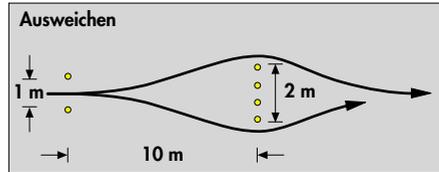
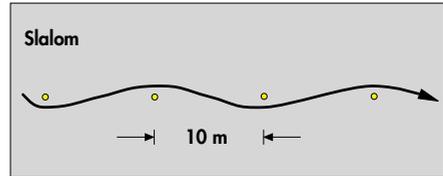
Nach links und rechts üben!

#### Was geschieht?

Die Einleitung einer **Kurvenfahrt** erreicht man durch eine kurze Lenkbewegung in die Gegenrichtung. Eine Richtungsänderung nach rechts erfordert eine kurze Lenkbewegung nach links und umgekehrt. Beim Erlernen des Fahrradfahrens ist uns das in Fleisch und Blut übergegangen. Für plötzliche und schnelle Richtungsänderungen im eigenstabilen Bereich (ab ca. 30 km/h) gilt:

**Rechts drücken heißt rechts fahren, links drücken heißt links fahren!** Bei dieser Gegenlenkbewegung sollten Sie, falls vorhanden, die Kupplung ziehen: Der Kraftfluss zum Hinterrad wird unterbrochen und es kann nicht passieren, dass Sie durch versehentliches Gasgeben während des Ausweichens das

Hinterrad zum Ausbrechen bringen und einen Sturz hervorrufen. Fahrer mit Automatik-Getriebe machen das Gas zu.



#### Tipps:

Den richtigen Einsatz der Gegenlenkbewegungen (Lenkimpulstechnik) erlernen Sie am besten auf einem freien Platz. Probieren Sie diese Gegenlenkbewegungen auch im Stand.

**Achten Sie bei den Fahrübungen darauf, dass Sie den Lenker nicht unbewusst festhalten und die Wirksamkeit des Lenkmanövers dadurch stören.**

Schnelle Richtungswechsel lassen sich besser ausführen, wenn Sie Ihren Oberkörper in der Senkrechten halten und nur das Fahrzeug in Schräglage bringen. Dazu müssen Sie gleichzeitig mit der Gegenlenkbewegung auch einen Druck von oben auf das in Ausweichrichtung liegende Lenkerende ausführen. Das Knie am Tank hilft dabei ebenfalls mit. Rollerfahrer belasten mit dem Fuß das Trittbrett in Ausweichrichtung.



## 4. Bremsen

### Übungen

Markieren Sie mit zwei Tennisbällen ein zwei Meter breites Tor. An diesem Tor beginnen Sie jeweils mit dem Bremsen. Die Auslaufstrecke von mindestens 40m sollte auch am Rand frei von Hindernissen und Bordsteinkanten sein.

#### A. Einzelradbremsung hinten

Ausgangsgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h.

- Gerade sitzen
- Blick nach vorn
- Arme gestreckt
- Knie am Tank
- Kupplung ziehen (bei Automatik: Gas zu)
- Hinterradbremse schnell und kräftig

#### B. Einzelradbremsung vorn

Ausgangsgeschwindigkeit 40-50 km/h.

- Wie A, aber:
- Vorderradbremse dosiert

Steigern Sie den Bremsdruck im Laufe der Versuche. Wichtig ist, dass Sie ein Gefühl dafür bekommen, wie stark Sie bei bestimmten Fahrbahnverhältnissen dosieren können. **Blockiert das Vorderrad, Bremse sofort lösen!**

#### C. Gefahrenbremsung mit beiden Bremsen:

Ausgangsgeschwindigkeit 40-50 km/h, Bremsung jetzt mit beiden Bremsen.

- Wie A, aber:
- Hinterradbremse schnell und kräftig
- Vorderradbremse dosiert

### Was geschieht?

Richtig bremsen, d.h. auf möglichst kurzer Strecke sicher zum Stehen zu kommen, ist mit dem motorisierten Zweirad viel schwieriger als mit dem Auto. Vorder- und Hinterradbremse müssen gleichzeitig bedient werden. Dabei sollte im Idealfall jede Bremse genauso fest betätigt werden, wie es die Reifenhaftung am jeweiligen Rad gerade zulässt.

Eine Faustregel für das richtige Bremsen bei der Geradeausfahrt lautet: **Hinterradbremse schnell und kräftig, Vorderradbremse möglichst optimal dosiert betätigen!** Die Konzentration auf das Vorderrad ist deshalb wichtig, weil die Vorderradbremse den größeren Teil der Gesamtverzögerung übernimmt.

**Beim Bremsen wird die Kupplung gezogen.** Die Antriebskraft soll möglichst schnell vom Hinterrad weggenommen werden, und das geht am besten mit der Kupplung. Fahrer von Automatikfahrzeugen nehmen möglichst schnell Gas weg, vergessen aber auch nicht, schnell beide Bremsen zu betätigen.

Richtig bremsen heißt auch gerade sitzen und weit voraus schauen (Sie wissen schon: Der Blick führt die Bewegung!). Beim Bremsen müssen Sie sich gegen die Massenträgheit abstützen: Arme gestreckt, Knie fest am Tank.

Rollerfahrer müssen eine Sitzhaltung einnehmen, bei der sie sich möglichst gut nach vorn abstützen können. Auch für die Füße bzw. für den nicht durch das Bremspedal gebundenen Fuß gibt es beim Roller geeignete Punkte zum Abstützen. Probieren Sie es aus.

### Tipps:

Ein blockiertes Hinterrad ist bei einer **Geradeausbremsung** auf ebener Strecke und gutem Untergrund durchaus beherrschbar. **Ein blockiertes Vorderrad führt dagegen zum Sturz, wenn die Blockierung nicht sofort wieder gelöst wird.**

Bei Ihren Übungen sollten Sie einmal ausprobieren, wie sich ein überbremstes (d. h. blockiertes) Hinterrad anfühlt. Wer das nicht kennt, wird möglicherweise bei einer echten Gefahrenbremsung davon überrascht. Falls Ihr (Automatik)fahrzeug zwei Handbremsen hat – wissen Sie, welche auf das Vorderrad wirkt? Schauen Sie nach!

**Achtung: An den Blockierpunkt des Vorderrads kann man sich bei einem Sicherheitstraining unter Anleitung eines erfahrenen Übungsleiters herantasten. Dies ist kein geeigneter Gegenstand für „Selbstlerner“.**

### Bremsen mit Sozius

Mit Sozius können und müssen Sie die Hinterradbremse stärker benutzen. Der Bremsweg kann länger werden.

Bei Rollern ist durch die Gewichtsverteilung der Anteil der Hinterradbremse an der Gesamtverzögerung manchmal recht groß. Deshalb gerade bei Soziusbetrieb unbedingt auf schnellen und kräftigen Einsatz der Hinterradbremse achten!

**Achtung: Bremsen in Schräglage setzt den dosierten Einsatz beider Bremsen voraus. Das lernt man am besten unter Anleitung eines erfahrenen Instructors im Sicherheitstraining!**

## Ein kleines Kapitel Gefahrenlehre

Das Beherrschen des motorisierten Zweirades ist eine Voraussetzung dafür, sich sicher im Verkehr zu bewegen. Aber dazu gehört noch mehr. Obwohl Sie über langjährige Verkehrserfahrung hinter dem Steuer Ihres Pkw verfügen, ergeben sich auf zwei Rädern völlig neue Perspektiven. Gefahren erkennen und vermeiden lautet das Rezept für sicheres Fahren.

Die **Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche** hat für Zweiradfahrer nicht nur in Kurven eine wesentlich größere Bedeutung als für Pkw-Nutzer. Griffunterschiede des Fahrbahnbelags z.B. durch Witterungseinflüsse (Nässe) oder durch Sand, Splitt, Bitumen, Laub oder Öl können einen Zweiradfahrer leicht in kritische Situationen bringen. Das rechtzeitige Erkennen von Gefahren ist eine wichtige Voraussetzung für das Vermindern des Risikos. Eine Grundregel lautet deshalb: Lieber zu langsam in Kurven hinein als zu schnell! Aufmerksames **Fahrbahnlesen** gehört zum sicheren Zweiradfahren. Auch innerstädtische Fahrbahnen halten viele unangenehme Überraschungen für Zweiradfahrer bereit: Straßenbahnschienen, Fahrbahnmarkierungen, Gullideckel oder Kopfsteinpflasterstrecken, die vor allem bei Nässe gefährlich glatt werden.

**An Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückseinfahrten müssen Sie darauf vorbereitet sein, aufgrund der schmalen Zweiradsilhouette von anderen Verkehrsteilnehmern übersehen oder falsch eingeschätzt zu werden.** Schalten Sie immer das Fahrlicht (gesetzlich vorgeschrieben) ein und tragen Sie einen Helm in hellen, auffälligen Farben. Gewöhnen Sie sich an, stets so zu fahren, dass die anderen Sie im Blick haben. Meiden Sie den toten Winkel seitlich hinter Pkw oder Lkw. Vertrauen Sie an Kreuzungen nicht blind auf Ihre Vorfahrt. Eine ausführliche Darstellung von Situationen, in denen

es immer wieder zu Unfällen kommt, finden Sie in der Broschüre „**Gefährliche Begegnungen**“, die vom ifz und GDV herausgegeben wird.

Zahlreiche Tipps zur Auswahl des „passenden“ Zweirades, zur geeigneten Kleidung und Hinweise für die Praxis enthält die ifz-Broschüre „**Zweiradspaß mit Klasse 3**“.

Beide Broschüren können gegen einen mit 77 Cent frankierten C5-Rückumschlag beim ifz angefordert werden.

Nutzen Sie Möglichkeiten zum Weitertrainieren. Viele Mitglieder des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) – z.B. Verkehrssicherheitsverbände, Motorrad- und Automobilclubs – bieten **Sicherheitstrainings** nach einem gemeinsamen Qualitätsstandard für motorisierte Zweiradfahrer an. Fragen Sie auch nach speziellen Kursen für 125er- und Rollerfahrer. Das ifz hält eine Broschüre über Trainingsangebote und Termine bereit.

### Das ifz-Team wünscht Ihnen eine gute Fahrt!

#### Impressum

#### Herausgeber:

Institut für Zweiradsicherheit e.V.  
Gladbecker Straße 425, 45329 Essen  
Postfach 12 04 04, 45314 Essen  
Telefon: 02 01/83 53 9-0  
Telefax: 02 01/36 85 14

#### Autoren:

Elmar Forke (ifz)  
Klaus Schuh

#### Fotos:

ifz - Frank Ratering

Das ifz übernimmt keine Haftung für eventuell bei der Durchführung der Übungen auftretende Schäden!

4. Auflage, Essen 2003 © ifz Essen

**Hergestellt mit freundlicher  
Unterstützung des Industrie-Verbandes Motorrad  
Deutschland e.V.**

**IVM**   
Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.

