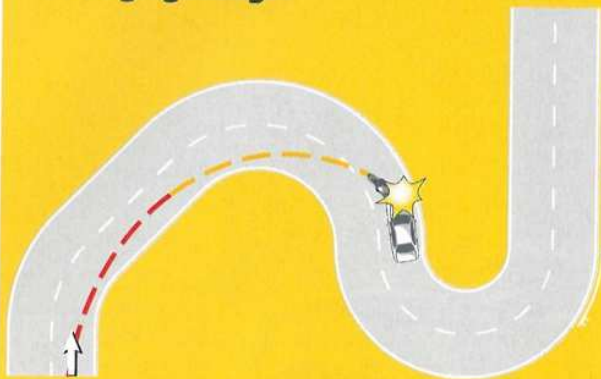


# DIE HÄUFIGSTEN FEHLER UND UNFALLURSACHEN

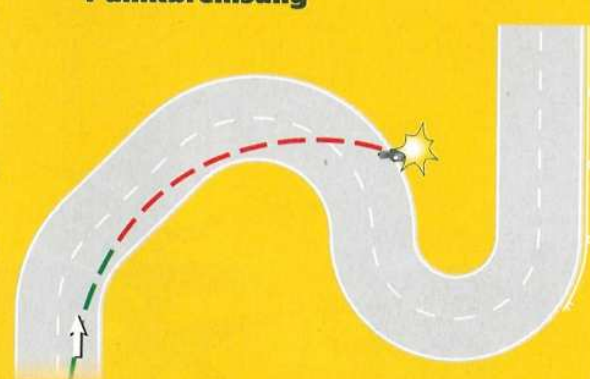
Abertausende Kilometer haben wir auf unterschiedlichen Straßen gemacht und Erfahrungen für Sie gesammelt. Damit Sie und Ihr Motorrad nicht vom richtigen Weg abkommen.

## Schräglagenangst



— Anpassungsbremmung  
— Schräglagenangst

## Panikbremsung



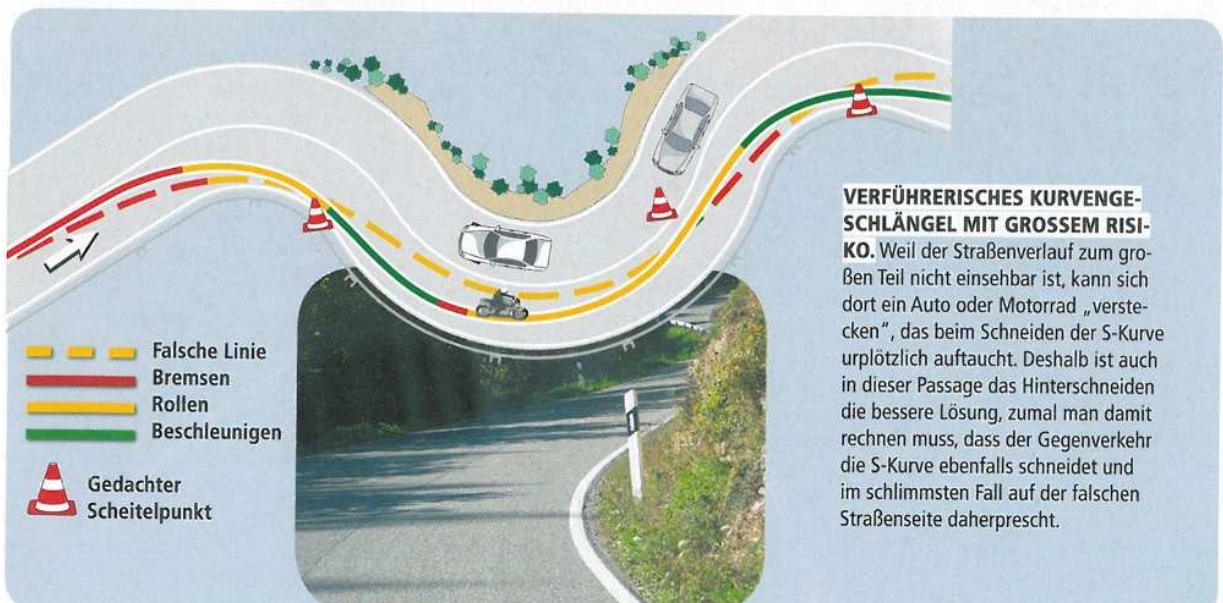
— Hohe Anfangsgeschwindigkeit  
— Panikbremsung

**DIE ANGST** vor Schräglage (Bild links) resultiert in zu großem Kurvenradius und damit im Gegenverkehr. Wer sich nur geringe Schräglagen zutraut, bekommt Probleme, wenn eine Kurve enger wird („Hundekurve“). Man muss das Motorrad dann durch Lenkimpulse in Schräglage zwingen, etwa durch Drücken. Panikbremsungen (Bild rechts) passieren häufig, wenn man vor der Kurve noch mal Gas gibt und dann ob des hohen Tempos auf der Bremse einfriert. Das Motorrad lässt sich nicht einlenken, sondern fährt stur geradeaus weiter.

### Besondere Vorsicht ist geboten bei:

- nicht einsehbarem Kurvenende – dahinter können zum Beispiel Linksabbieger die Straße blockieren
- Benzin- und Dieselgeruch in freier Wildbahn, vermutlich ist die Fahrbahn verölt
- Bitumen – sowohl bei Nässe als auch bei Hitze ist das Material extrem rutschig
- Einmündungen auf der Landstraße; selbst wenn der Traktor schon lange weggefahren ist, liegt immer noch der halbe Acker auf dem Asphalt

- Wanderparkplätzen; von unaufmerksamen, weil müden Menschen bis hin zu stumpf rückwärts Ausparkenden gibt es hier alles
- frischem Straßenbelag, der nicht selten mit Bitumen getränkt ist und damit so gut wie keine Reifenhaftung bietet
- kalten Reifen, die sich wegen zu geringer Elastizität nicht mit dem Asphalt verzahnen können; mindestens 30 Grad Celsius (per Hand gefühlt deutlich wärmer als Körpertemperatur) brauchen die rotierenden Gummis



— Falsche Linie  
— Bremsen  
— Rollen  
— Beschleunigen  
🚧 Gedachter Scheitelpunkt

### VERFÜHRERISCHES KURVENGE-SCHLÄNGEL MIT GROSSEM RISIKO.


Weil der Straßenverlauf zum großen Teil nicht einsehbar ist, kann sich dort ein Auto oder Motorrad „verstecken“, das beim Schneiden der S-Kurve urplötzlich auftaucht. Deshalb ist auch in dieser Passage das Hinterschneiden die bessere Lösung, zumal man damit rechnen muss, dass der Gegenverkehr die S-Kurve ebenfalls schneidet und im schlimmsten Fall auf der falschen Straßenseite daherprescht.





**DIE KLASSISCHE KURVE,** die durch ihre Übersichtlichkeit eine fein zurechtgelegte Ideallinie und knackige Schräglage zulässt. Bereits bei der einfachen Kurvenversion ist zu erkennen, dass beim Anschneiden (gestrichelte Linie) das Motorrad am Kurvenausgang die größere Schräglage fahren muss, während der Fahrer beim Hinterschneiden (durchgezogene Linie) den Scheitelpunkt nach hinten verlegt (Pylone), in diesem Abschnitt schon wieder ans Gas geht und die etwas geringere Kurvengeschwindigkeit mehr als wettmacht.

-  Falsche Linie
-  Bremsen
-  Rollen
-  Beschleunigen

 Gedachter Scheitelpunkt



**FOLGEN ZWEI KURVEN IN KURZEM ABSTAND,**

kommt der Vorteil des Hinterschneidens noch mehr zum Tragen, weil es der spät gesetzte Scheitelpunkt erlaubt, die folgende Linkskurve von weit außen anzufahren, während es den Fahrer auf der falschen Linie in Richtung Gegenfahrbahn drängt und er in die folgende Linkskurve von einer äußerst ungünstigen Position aus hart einlenken muss. Eine flüssig-runde Linie ist auf diese Weise nicht zu machen.

Quelle: Motorrad-Reiseführer 2011

