

KLAUS SCHWABE

MIT
29 PRAXIS-
ÜBUNGEN

DER MOTORRAD COACH

FAHRER PROFESSIONELL AUS- UND WEITERBILDEN

VOGEL 
VERLAG HEINRICH VOGEL



Safety is a top priority for our industry committed not only to manufacturing safe and advanced vehicles, but also to lay the groundwork for the future, through initiatives in connected mobility, high quality training and strong cooperation with key stakeholders.

The human factor is one of the most critical factors in accidents involving motorcycles. For this reason, the motorcycle industry is supporting life-long rider training for new and experienced motorcyclists, including pre-licencing and voluntary post-licencing training schemes.

The quality of the thousands of different training schemes across the EU is heterogeneous and given there are so many options, it is difficult for riders to make informed decisions. In order to address this information challenge, ACEM, the German Road Safety Council (DVR), and the International Motorcycling Federation (FIM) joined forces and launched the European Motorcycle Training Quality Label in 2016.

The Quality Label is one of the most important pillars of our safety strategy.

The European Motorcycle Training Quality Label is granted to programmes delivered by training schools that have undergone a rigorous and objective evaluation. The Quality Label helps motorcyclists to identify the best post-licence training programmes in their countries. To date, only 3 years

after the European Motorcycle Training Quality Label was launched, 30 training programmes operating in Austria, Belgium, France, Germany, the Netherlands, Spain and Sweden have been certified.

The European Commissioner for Transport and the European Traffic Safety Council, the biggest non-governmental road safety organization, have endorsed the Label. Moreover, the Label received the European Road Safety Charter Award 2019.

KTM RIDERS ACADEMY was awarded the European Motorcycle Training Quality Label in 2018 for two training programmes offered in Austria and Germany. On behalf of ACEM I would like to congratulate the KTM Riders Academy for pursuing their efforts to further improve the quality of training provided across the European Union by publishing a new motorcycle training manual for trainers. This excellent tool will help all trainers in Europe to embrace the coaching concept, put hazard perception and risk awareness at the core of their training programmes and thus pave the way to high quality training standards.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Antonio Perlot', written in a cursive style.

Antonio Perlot,
ACEM Secretary General

ERKLÄRUNGEN ZUM BUCH

Das Buch habe ich in die drei Teile A, B und C gegliedert.

In Teil A beschreibe ich die notwendigen **Grundlagen und Voraussetzungen**, die ihr für das Coaching eurerer Schüler/innen braucht, um die Übungen und die Fehleranalysen besser nachvollziehen zu können.

In Teil B geht es vorwiegend um die **Beschreibung von motorischen Fertigkeiten**. Dieser Teil soll euch Tipps zum Coaching geben und helfen Fehler bei der Analyse eurer Schüler/innen zu vermeiden. Denn es kann sein, dass ein und dieselbe motorische Handlung für den/die einen/e Schüler/in hilfreich ist und für den/die andere/n ein großes Hindernis darstellt. Er liefert auch das entsprechende Hintergrundwissen dazu.

In Teil C beschreibe ich ausschließlich **Übungen**, die sich für das Trainieren von notwendigen, motorischen Grundfertigkeiten in den letzten Jahren als sehr hilfreich erwiesen haben. Dazu findet ihr auch jeweils einen Vorschlag zur Anmoderation.

WICHTIGE ALLGEMEINE INFOS: // DA WIR BEIM MOTORRADFAHREN OHNEHIN IMMER BEIM „DU“ SIND, MACHE ICH DAS IN DIESEM HANDBUCH EINFACH GLEICH GENAUSO. IM WEITEREN VERLAUF WENDE ICH MICH SELBSTVERSTÄNDLICH IMMER AN MOTORRADFAHRER UND MOTORRADFAHRERINNEN, AUCH WENN ICH IM TEXT DANN NUR NOCH DIE KÜRZERE FORM VERWENDE. //

// INHALT



TEIL A: GRUNDZÜGE ERFOLGREICHEN COACHENS

Einführung und Grundlagen	12
Bewährte Arbeitshilfen	16
Flow (In Abhängigkeit vom Level System)	20
Kondition und Konzentration	23
Schreck	26

TEIL B: MOTORISCHE FERTIGKEITEN UND TIPPS FÜR DAS COACHEN

Grundlagen zum Wording.	31
Mit dem Kippverhalten des Motorrades vertraut machen / Sitzposition	32
Grundlagen Blicktechnik und Lenken	46
Vergleich Blickstrategie, lange Links- und enge Rechtskurve	50
„LE-B-LI“ und „BLI-LEN-GA“ Regel.	58
Grundlagen Lenken und Schräglage	60
Das richtige Schräglagegefühl	64
Lenken – Verständnishilfen und Fehlerquellen	67
Demo Lenken und Gegenlenken	73
Möglichkeiten, ein Motorrad zu steuern	75
Bremsen.	86
Grip Test.	101
Hilfsmittel Hinterradbremse	103
Lenken und Bremsen	105
Spurversatz bremsen	109
Schräglage.	112
In der Schräglage Fahrlinie kurzzeitig öffnen.	117
Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage.	118
Blicktechnik und Fahrlinie – Grundlinie	119
Abwartende Blickführung	123
Blickstrategie bei Kurvenkombinationen.	127
Phasen der Kurvenfahrt.	128
Sicherheitslinie	131
Vergleich Sicherheitslinie mit Ideallinie	134
Vergleich zu Frühes Einlenken zur Sicherheitslinie	137

TEIL C: PRAXIS – ÜBUNGEN FÜR DIE AUSBILDUNG VON FORTGESCHRITTENEN

Allgemeine Erklärung zu den Übungen und Fehleranalysen	143
Fahrschule Übung 01: Schrittgeschwindigkeit geradeaus	144
Fahrschule Übung 02: Schrittslalom	145
Fahrschule Übung 03: Stop and Go	147
Fahrschule Übung 04: Kreise mit Lenker am Anschlag	148
Fahrschule Übung 05: Dynamisches Wenden	149
Fahrschule Allgemeine Hinweise zum Lenken	150
Fahrschule Übung 06: Lenken beim Rollen – Kurveninnenhand schiebt	151
Fahrschule Übung 07: Lenken durch Kniedruck am Tank	152
Fahrschule Übung 08: Lenken beim Beschleunigen	153
Fahrschule Übung 09: Problemsituation Lenken	154
Fahrschule Allgemeine Hinweise zum Bremsen	155
Fahrschule Übung 10: Bremsen über Schmutzleck	156
Fahrschule Übung 11: Bremsen mit blockiertem Vorderrad	157
Fahrschule Übung 12: ABS Bremsung mit Hinterrad und Slalom lenken	159
Fahrschule Übung 13: Notbremsung mit gleichzeitigem Vorbeilenken am Hindernis	160
Training Übung 14: Fahren mit angebremssten Hinterrad	161
Training Übung 15: Trial Stop	162
Training Übung 16: Wettkampf Schrittgeschwindigkeit geradeaus	163
Training Übung 17: Turnübungen	164
Training Übung 18: Lenken durch Fussraster	166
Training Übung 19: Steuern durch Gewichtsverlagerung	167
Training Übung 20: Lenken durch Innenknie vor	169
Training Übung 21: Über Kreuz lenken	171
Training Übung 22: Notbremsung in Schräglage	173
Training Übung 23: Einsatz von Ausleger-Systemen	175
Training Übung 24: Abhängigkeit Blicktechnik zur Fahrlinie	175
Training Übung 25: Fahrlinienänderung durch Lenkerschieben	177
Training Übung 26: Kreise mit Blick nach außen	177
Training Übung 27: Kreise mit Lenker am Anschlag	179
Training Übung 28: Fahren in Schräglage über Schmutzleck – Rutscher	180
Training Übung 29: Frontalcrash üben	181

// TEIL A

GRUNDZÜGE

ERFOLGREICHEN COACHENS





Dieses „Handbuch für die praktische Aus- und Weiterbildung von Motorradfahrern“ ist für Trainer, Fahrlehrer und Hobbybiker gedacht. Es wird erklärt, warum es keine Musterlösung für das Motorradfahren gibt, wie Fahrmanöver in ihre einzelnen Bestandteile zerlegt werden können und was es mit der Blicktechnik tatsächlich auf sich hat. Denn Aussagen wie: „Du musst immer weit in die Kurve hineinblicken“ können auch tödlich enden und helfen so nicht wirklich weiter.

Oder eine Aussage wie „Du fährst immer dorthin, wo du hinsiehst“, ist sicher oft eine hilfreiche Aussage. Der Fahrphysik ist es aber ziemlich egal, wo Du hinsiehst. Es gibt keine physikalische Formel, in der die Blicktechnik vorkommt. Wenn Du im Pkw sitzt und während einer Linkskurve rechts in das Schaufenster eines Geschäftes siehst, fährst Du auch nicht in das Geschäft hinein. Du fährst die Kurve ganz normal weiter, weil Du als erfahrener Fahrer bestimmte Dinge bereits automatisiert hast. Bei Anfängern verhält es sich jedoch anders.

Hast Du Dir schon einmal die Frage gestellt, ab wann die Sicherheitslinie bzw. das Hinter-schneiden einer Kurve eigentlich wirklich Sinn macht? Warum der Schrittslalom eine geniale Übung für das Serpentinefahren sein kann? Oder was sich alles hinter der Aussage verbirgt: „Du musst das Motorrad drücken?“

// WIE KANNST DU EIGENTLICH WÄHREND DER FAHRT DAS GRIP NIVEAU TESTEN UND ERMITTELN WIE VIEL SCHRÄGLAGE DU SICHER FAHREN KANNST? VOR ALLEM DANN, WENN DU WECHSELNDE FAHRBAHNBELÄGE ODER TEILWEISE EINE TROCKENE UND DANN WIEDER EINE NASSE FAHRBAHN HAST. //

In diesem „Handbuch“ geht es nicht um gesetzliche Auslegungsformen, vorgeschriebene Ausbildungsinhalte oder einen vorgefertigten Lehrplan für die Aus- und Weiterbildung von Motorradfahrern, der in verschiedenen Ländern angewendet werden soll. **In diesem Buch beschränke ich mich auf einen fahrmanöverbasierenden Gefahrenlehreansatz.** Das bedeutet, dass der Schüler bzw. Trainingsteilnehmer seine eigenen Grenzen bzw. die physikalischen Grenzen sehr genau zu beurteilen lernt, um dann realistisch abschätzen zu können, wie weit er sich zurücknehmen muss, um eventuelle Störfaktoren mit genügend (physikalischen sowie persönlichen) Reserven abpuffern zu können. Denn nicht immer ist derjenige, der mit viel Schräglage um eine Kurve fährt gefährlicher unterwegs als derjenige, der mit 20 Grad Schräglage durch dieselbe Kurve fährt.

Dieses Buch liefert Euch einzelne Bausteine, die dann je nach Bedarf, sprich je nach Schüler, örtlichen Begebenheiten, Wetter usw. so zusammengefügt werden können, dass sich jeder Ausbilder seinen eigenen Trainingsablauf oder seine Fahrstunde zusammensetzen kann. Vielleicht kann es auch ein Ansporn sein, das eigene Fahrlevel zu verbessern. Besser geht immer!

Sicherheit und Spaß beim Biken schließen sich nicht kategorisch aus. Gut trainierte Fahrer schalten nicht automatisch beim Starten des Motors das Hirn aus. Auch wenn bei Diskussionen im Expertenkreis oft argumentiert wird, dass die Perfektionierung des Fahrkönnens zu einer schnelleren Fahrweise und somit zu mehr gefährlichen Situationen führt. Das ist so nicht ganz richtig. Wenn man sich Umfragen näher ansieht, geht hervor, dass der Hauptgrund vieler Motorradfahrer in Deutschland, ein Motorrad zu fahren, das Erleben der Beschleunigung und der Schräglage ist.



1. BEWÄHRTE ARBEITSHILFEN

// ES GIBT EINE VIELZAHL VON GEGENSTÄNDEN UND HILFSMITTELN, DIE WIR FÜR UNSER TRAINING EINSETZEN KÖNNEN. IN DIESEM KAPITEL MÖCHTE ICH EUCH DIE MIR WICHTIGSTEN HILFEN ETWAS NÄHER ERLÄUTERN. NÄMLICH, DAS MOTORRAD FÜR DEN LEHRER UND DIE VERSTÄNDIGUNG ZWISCHEN AUSBILDER UND SCHÜLER. //

Ein absolutes „No Go“ in der Aus- und Weiterbildung ist das Begleiten des Schülers mit dem PKW. Argumente wie: „Ich schütze damit meinen Schüler“, sind in Anbetracht der Tatsache dass Motorradfahrer auch immer wieder vom Fahrlehrer selbst mit dem PKW umgefahren werden, nicht wirklich ein überzeugendes Argument. Welches Vertrauen schenkst Du einem Skilehrer, der Dir versucht das Skifahren beizubringen, während er Dich mit einem Skidoo oder einer Pistenraupe begleitet und Dir über Funk erklärt, wie Du den nächsten Schwung einleiten sollst?

Wie willst Du vom PKW aus dem Schüler jemals die unterschiedlichen Fahrlinien demonstrieren? Wie testest Du das Grip Niveau auf der Straße? Vor allem dann, wenn die Fahrbahn nass und schmutzig wird? Vom Motorrad aus lassen sich schwierige Fahrsituationen einfach besser einschätzen. Du kannst vorfahren und dem Schüler ein realistischeres Bild vermitteln, was genau hier Vorsicht bedeutet. Du kannst Vermeidungsstrategien besser demonstrieren. Es ist wichtig, den Schüler auf potentielle Gefahren hinzuweisen und dafür zu sensibilisieren. Problematisch wird es,

wenn zu viel Angst im Spiel ist und zu einer Blockade wird.

Das kann später schwerwiegende Folgen haben, z.B. wenn jemand vermittelt bekommen hat, dass Bremsen in Kurven möglichst zu vermeiden ist, da es gefährlich ist. In unseren Trainings ist das sehr oft genau der Grund dafür, dass rasch eine Überforderung eintritt, wenn die Kurvengeschwindigkeit zu hoch eingeschätzt wird oder wenn es steile Passabfahrten mit engen Kurven zu bewältigen gilt. Welche Übungen im Vorfeld hier helfen können, erfährst Du später im Teil B und C. Bei der Grundfahraufgabe Bremsen und anschließend Ausweichen bei 50 km/h fallen die Prüflinge durch die Prüfung, wenn sie beim Ausweichen die Bremse nicht lösen. Das suggeriert dem Anfänger wiederum, dass Bremsen und Kurven fahren gefährlich ist. In Zeiten von ABS und Kurven ABS wäre es viel wichtiger, zu zeigen, dass man auch während des Bremsens noch in der Lage ist, einen Spurversatz zu lenken. Das Institut für Zweiradsicherheit hat im Jahr 2016 darüber eine Studie veröffentlicht. Die Studie belegt, dass es besser ist, beim Bremsen gleichzeitig auszuweichen, als erst zu bremsen und dann zu lenken. Zumal diese Grundfahraufgabe bei 50 km/h ohnehin wenig Praxisbezug hat, da der Prüfling in der Regel sowieso vor dem Hindernis zum Stehen kommt, wenn er richtig bremsen kann.

Sie sollen bei Nässe sehr vorsichtig fahren. Ja, gewiss ist bei Nässe Vorsicht geboten. Aber Angst führt hier schnell zu einer verkrampten Fahrweise und unter Umständen zu einer Blockade. Diese hilft hier nicht wirklich weiter. Viel besser ist es, wenn das Gripniveau bekannt ist und ich auch bei Nässe meine Reserven kenne. Wie das funktioniert, erkläre ich ausführlich im Teil B. In den letzten Jahren hat sich auch in der Reifentechnologie viel getan. Der Kraftschluss bei Nässe hat sich deutlich