Einsteigerfragen

Inhaltsverzeichnis

- 1 Der Weg zum Führerschein
  - 1.1 Anforderungen an den Fahrer
  - 1.2 Anforderungen an das Fahrzeug
- 2 Der Weg zum Motorrad
  - 2.1 Neu oder gebraucht
  - 2.2 ABS oder nicht
  - 2.3 Grösse/Höhe des Motorrades
  - 2.4 Motorradtyp
  - 2.5 Motortyp
  - 2.6 Hubraum, Leistung, Drosselung
- 3 Die ersten Meter auf dem Motorrad
- 4 Die Kosten
  - 4.1 Ausrüstung
  - 4.2 Unterhalt / Laufende Kosten

Weil jedes Jahr dutzende Threads mit immer den gleichen Fragen von Einsteigern kommen, hier eine kurze Übersicht mit allem, was man ganz am Anfang wissen sollte.

Wichtig. Sämtliche Empfehlungen und Beurteilungen beruhen auf persönlichen Erfahrungen und sollten keineswegs als allgemeingültige Gesetze aufgefasst werden! Die Mehrheit der Fälle – sei es Fahrer oder Motorrad - sollte aber in etwa korrekt abgebildet sein.

Die Formulierungen und Erklärungen sind bewusst für Einsteiger gewählt, die noch sehr wenig Wissen besitzen. Experten mögen verzeihen, wenn etwas nicht 100% korrekt oder vollständig erläutert ist.

1 Der Weg zum Führerschein

Ohne Führerschein, kein Motorradfahren

1.1 Anforderungen an den Fahrer

Hier eine gute Übersicht, was in welchem Fall zu tun ist

http://www.motorradausweis.ch/easymoto.cfm

Wichtig: Sobald du den Lernfahrausweis hast, darfst du, im Unterschied zum Auto, direkt ohne Begleitung ein Motorrad der entsprechenden Kategorie fahren.

Für die Praktische Prüfung siehe diesen Wiki Eintrag:

Praktische Prüfung

1.2 Anforderungen an das Fahrzeug

Anforderungen an das Prüfungsfahrzeug (Leistungsdaten stehen im Fahrzeugausweis in den Feldern 76 und 78):

- Kategorie A-unbeschränkt: Ein betriebssicheres Motorrad ohne Seitenwagen mit einer Motorleistung von mindestens 35kW und zwei Sitz-plätzen.
- Kategorie A-beschränkt: Ein Motorrad ohne Seitenwagen mit einer Motorleistung von höchstens 35 kW und zwei Sitzplätzen, einem Verhältnis Motorleistung/Leergewicht von höchstens 0.20 kW/kg, ausgenommen Motorräder der Unterkategorie A1.
- Kategorie A1: Ein betriebssicheres Motorrad der Unterkategorie A1 ohne Seitenwagen.

2 Der Weg zum Motorrad

2.1 Neu oder gebraucht

Neufahrzeuge haben einen psychologischen Vorteil, dass sicher nichts verbastelt ist und keine Mängel vorhanden sind. Der Aufpreis dafür ist aber hoch, und auch bei Neufahrzeugen kann man Pech haben und es geht bald etwas kaputt. Gerade bei Einsteigern lässt sich nicht vorher sagen, wie lange einem das erste Motorrad Spass bereitet bzw. wie schnell man gerne auf ein anderes Modell wechseln würde. Beim Wiederverkauf ist der Wertverlust entsprechend hoch. Versicherung sollte beim Neufahrzeug mit Vollkasko sein, auch das kostet etwas. Wer es sich problemlos leisten kann, soll natürlich zum Neufahrzeug greifen.

Beim Kauf eines Occasion Motorrades von Privat sollte ein erfahrener Bekannter dabei sein, der weiss, worauf zu achten ist. Hör auf dein Bauchgefühl, ob sich der Kauf lohnt. Hellsehen kann niemand, Pech haben kann jeder. Je nach Modell sind 30-50‘000km kein Grund zu zögern, wenn der Preis und der allgemeine Zustand stimmt. Motorräder sind viel robuster als man glaubt. Von einem offiziellen Händler gibt es oft noch eine Garantie für ein paar Monate, das sollte dir Sicherheit geben.
Vorführmodelle vom Händler sind fast neuwertig mit wenig km und kosten deutlich weniger als ein Neufahrzeug. Immer eine Überlegung wert. Diese Fahrzeuge dienten jedoch als Ersatzfahrzeuge und für Probefahrten, d.h. es sind schon viele Leute damit gefahren und meistens werden dann von diesen das Warmfahren und die Einfahrvorschriften nicht eingehalten. Aber auch hier: Motorräder sind robuster als man meint, Pech kann man immer haben.

2.2 ABS oder nicht

Ganz klar, ABS! Ist aber bei neueren Modellen eh so gut wie immer dabei. ABS kann dich vor einem Sturz bewahren, wenn du zu doll in die Bremse greifst, was gerade Einsteigern bei Schreckmomenten oft passiert.

Es dient aber NICHT dazu, den Bremsweg per se zu verkürzen. Also verlass dich nicht aufs ABS. Lerne korrekt zu bremsen. Den kürzesten Bremsweg erzielt man dann, wenn das ABS gerade noch nicht eingreift. Am wichtigsten sind die ersten paar Meter der Bremsung, hier der Masse des Motorrades Zeit lassen, sich zum Vorderrad zu verlagern. Bremsdruck langsam aufbauen. Langsam heisst nicht 2s! Aber halt nicht ruckartig voll am Hebel ziehen, denn dann regelt das ABS und man verschenkt wertvolle Meter (!) an Bremsweg.

2.3 Grösse/Höhe des Motorrades

Für eher kleine oder nicht so kräftig gebaute Menschen stellt die Sitzhöhe immer wieder einen kritischen Punkt dar. Solide mit beiden Füssen abstehen zu können, gibt viel Sicherheit beim Stillstand und bei den Manövern, denn da passieren die meisten ärgerlichen und teuren Umkipper, die man mit etwas längeren Beinen oder mehr Kraft noch retten könnte. Mit der richtigen Technik lassen sich solche Kipper natürlich komplett vermeiden, aber welcher Anfänger hat die schon…

Sehr gross gewachsene Menschen haben auf eher kleinen Maschinen wiederum das Problem, dass sie sich nicht sehr bequem druafsetzen können. Nach längerer Fahrt zwickt der Rücken oder schmerzen die Beine.

Deshalb: setz dich mindestens zuerst mal auf das Motorrad, das du im Auge hast, bevor du es kaufst. Noch besser ist natürlich eine Probefahrt.

2.4 Motorradtyp

Hier eine grobe Einteilung. Einige Modelle sind nicht eindeutig einer Kategorie zuzuweisen. Aber viele schon . Jeder Typ hat seine Vorteile und sein bevorzugtes Einsatzgebiet. Da es sich hier um einen Eintrag für Neulinge handelt, werden vor allem Eigenschaften in Bezug auf die Anfängertauglichkeit und Prüfungstauglichkeit hervorgehoben. Um sich einen optischen Eindruck zu verschaffen,google man einen typischen Vertreter.

- Supersportler (typischer Vertreter: Suzuki GSX-R): Technisch das Nonplusultra, viel Leistung, gebaut für die Rennstrecke. Erfordern saubere Fahrtechnik, nicht ideal für Einsteiger.
  Soziustauglichkeit: machbar, ziemlich unbequem
  Manövrierbarkeit: sehr schlecht
- Nakedbike (typischer Vetreter: Triumph Street Triple): Sportlich, aber alltagstauglicher als Supersportler, aufrechte Sitzposition, auch für längere Touren gedacht. Ziemlich handlich, einsteigerfreundlich.
  Soziustauglichkeit: machbar, ziemlich unbequem
  Manövrierbarkeit: gut
- Enduro (typischer Vetreter: Yamaha XT Ténéré): Hohe Maschine mit Offroad-Tauglichkeit. Wenig Leistung, sehr bequem, sehr handlich, sehr einsteigerfreundlich, nicht für sehr sportliche Fahrten geeignet.
  Soziustauglichkeit: gut
  Manövrierbarkeit: gut
- Supermoto (typischer Verteter: Husqvarna 701): Sehr sportlich bei „tiefen“ Geschwindigkeiten, hohe Sitzposizion, extrem handlich, sehr leicht, spezieller Motorcharakter, einsteigerfreundlich

Soziustauglichkeit: nicht für 2 Personen gedacht, aber je nach Modell machbar
Manövrierbarkeit: sehr gut

- Tourer (typischer Vertreter: BMW GS): Sehr bequem, für lange Touren gemacht, hohe Sitzposition, eher schwer aber trotzdem handlich, kleinere Modelle durchaus einsteigerfreundlich
  Soziustauglichkeit: sehr gut
  Manövrierbarkeit: gut
- Chopper/Cruiser (typischer Vertreter: Harley Davidson 883): Sehr schwer und lang, tiefe Sitzposition. Zum gemütlichen Dahingleiten, keine Kurvenwunder, kleinere Modelle durchaus einsteigerfreundlich
  Soziustauglichkeit. Sehr modellabhängig
  Manövrierbarkeit: schlecht

2.5 Motortyp

Der Motor ist das Herzstück jedes Motorrades und ein wesentlicher Faktor für den Fahrspass. Sound, Fahrverhalten und Leistungsentfaltung sind stark von der Bauart des Motors abhängig, und jeder findet schnell den Motortyp, der ihm am besten gefällt. Folgend die wichtigsten Unterschiede. Natürlich gibt es auch hier immer modellspezifische Eigenschaften, jeder Motor kann unterschiedlich ausgelegt werden. Die grössten Unterschiede findet man zwischen 1 Zylinder und 4 Zylinder Reihe. Die anderen Typen befinden sich wie in der Reihenfolge aufgelistet etwa zwischen diesen beiden Typen, d.h. je näher zusammen in der Liste, desto ähnlicher fühlen sie sich an beim Fahren.

- 1 Zylinder: kerniger, bollernder Sound, wenig Drehzahl, viel Druck in niedrigen Drehzahlen, wenig Spitzenleistung, tendentiell grosse Lastwechsel beim Gas anlegen und wegnehmen
- V2 Zylinder, Boxer
- 2 Zylinder Reihe
- 3 Zylinder (Exot)
- V4 Zylinder (Exot)
- 4 Zylinder Reihe: In hohen Drehzahlen schreiender Sound, langsame, kontinuierliche Leistungsentfaltung, Spitzenleistung erst bei höheren Drehzahlen, viel Spitzenleistung, sehr laufruhig, tendentiell kleine Lastwechsel beim Gas anlegen und wegnehmen
- 6 Zylinder (Exot)

2.6 Hubraum, Leistung, Drosselung

Der Punch des Motorrades kommt weitestgehend vom Hubraum. Je grösser der Hubraum, desto mehr Drehmoment und desto mehr Leistung kann man rausholen (Bauart bedingt). Aber auch desto teurer ist das Motorrad typischerweise, was auch mit der höheren Teile- und Verarbeitungsqualität zu tun hat. Viele Hersteller bieten optisch und technisch ähnliche Modelle mit verschiedenem Hubraum an (z.B. Z800 vs. Z1000, Street Triple vs. Speed Triple, R6 vs. R1, V-Strom 650 vs. V-Strom 1000 u.s.w)

Oft stellt sich bei Neueinsteigern die Frage nach dem richtigen Hubraum und ob das Motorrad gedrosselt sein soll oder nicht.

- 125ccm, Kategorie A1: Sehr günstig, gut für Zweckfahrten zur Arbeit o.ä., durch die tiefe Leistung und oft minderwertige Verarbeitungsqualität kommt bei den meisten Fahrern nicht viel Fahrspass auf.
- Ca. 300-500ccm (mit 35kW oder mehr, Abhängig von deinem Ausweis): Untere Mittelklasse, recht günstig, gut für Einsteiger, machen auch Pässefahrten problemlos mit, wird aber vielen Fahrern nach

einiger Zeit langweilig wegen zu wenig Leistung und/oder schlechterem Fahrwerk.

- Ca. 600-900ccm (mit 35kW, gedrosselt auf 35kW oder offen, abhängig von deinem Ausweis), obere Mittelklasse: oft gewählt als Einstieg, vor allem bei jungen Fahrern. Durch die Drosselung kann ein technisch hochwertiges Motorrad für die Kategorie A-beschränkt gekauft werden und nach Erhalt des Ausweises A-unbeschränkt auf dem gleichen Motorrad einfach ungedrosselt weiter gefahren werden, es ist kein Motorradwechsel nötig und es ist dennoch ein anderes Fahrgefühl wegen der Mehrleistung. Dadurch werden Kosten gespart gegenüber einer Neuanschaffung.
- 1000ccm oder mehr, kann normalerweise nicht gedrosselt werden, Kategorie A-unbeschränkt. Oberklasse, teuer, viel Fahrspass

3 Die ersten Meter auf dem Motorrad

Wie und wo du deine ersten Meter abfährst, bleibt dir überlassen. Es gibt einige Möglichkeiten, alle haben ihre Vor- und Nachteile.

- Ganz alleine für dich. Braucht genug Selbstvertrauen. Und ein Minimum an Talent, wenns denn klappen soll. Aber fahren musst du letztendlich eh selber, auch den ersten Meter. Es kann dir niemand direkt eingreifen, wenn du einen Fehler machst – im Gegensatz zum Fahrschulauto.
- Mit einem Kollegen, der schon Erfahrung mit Motorrädern hat. Hat zwar nicht jeder, ist aber sicher eine gute Möglichkeit. Und sonst hier im Forum anfragen, gibt hilfsbereite Leute hier.
- Beim Händler, wo du das Motorrad kaufst. Offizielle Händler helfen dir oft gerne bei deinen ersten Metern auf ihrem Areal und geben dir die wichtigsten Tipps.
- Mit einem Fahrlehrer. Kostet was, aber die sind ausgebildet und müssten wissen, wie man jemandem das fahren beibringt. Mit Betonung auf „müssten“, es gibt viele schlechte Fahrlehrer.

Eine Hilfe kann es sein, zuerst mal bei einem erfahrenen Fahrer hinten drauf mit zu fahren. Dann spürt und hört man schon mal ungefähr, wie es richtig wäre.

Vom Ort her empfiehlt sich ein grosser leerer Parkplatz oder auch ein wenig befahrenes Industriegebiet. Wichtig: Niemals ruckartige Bewegungen machen. Weder am Gasgriff, noch am Lenker und schon gar nicht an der Bremse. Immer schön sanft sein. Blick immer nach vorne, bzw. dort hin, wo du hinfahren willst. NIEMALS bei eingeschlagenem Lenker die Vorderbremse ziehen, dann ist der Umkipper vorprogrammiert.
Tipp: Nicht im Schrittempo anfangen. Und auch nicht gleich mit Wenden und engem Slalom. Das ist schwierig! Fang lieber mit dem einfachen an: Anfahren, sicher bis mindestens 30km/h beschleunigen (dann ist das Motorrad von sich aus stabil und kippt nicht einfach um), dann vielleicht mal schalten, wieder vom Gas gehen, anhalten etc.. Umkippen tut man normalerweise bei eingeschlagenem Lenker bei Schrittempo oder im Stillstand, nicht wenns etwas zügiger geradeaus geht. Beginne mit den Manövern, wenn du dich einigermassen wohlfühlst beim normalen Fahren, spätestens ab dem ersten Grundkurs, denn dort werden dir die Grundlagen hierfür erklärt.

4 Die Kosten

Motorradfahren bedeutet fürs Portmonee mehr als nur ein Motorrad zu kaufen. Nebst den Kosten, bis man die Prüfung hat (Lernfahrausweis, Grundkurse, VKU, Prüfung, WAB etc), die schon locker mehr als 1000.- betragen, kommen weitere Basiskosten und laufende Kosten dazu.

4.1 Ausrüstung

Zur Vollausstattung gehören heutzutage:

- Lederkombi oder Textilkombi mit Protektoren
- Handschuhe
- Helm
- Stiefel mit geigneten Schützern
- Rückenpanzer

Das ganze kostet natürlich einen Batzen Geld und bei der Sicherheit sollte man nicht geizig sein. Eine Vollausstattung kostet neu mindestens 1200CHF

4.2 Unterhalt / Laufende Kosten

- Benzin: rechne grob mit 5-6l/100km Verbrauch
- Service: meistens Intervalle von ca. 10‘000km je nach Modell. Mindestens inmal pro Jahr sollte ein kleiner Service gemacht werden. Kostet bei ner Markenvertretung ca. 300.-, ein grosser Service ca. 800.-
- Reifen: Stark vom Motorrad und vom Fahrstil abhängig. 4-6‘000km sollte ein Satz am Anfang schon herhalten, Reifen plus Reifenwechsel bei der Markenvertretung kostet ca. 600.-
- Versicherung: Je nach Anbieter, Umfang und Prämienstufe. 300-1500.-
- Zwischendurch mal was Neues für die Ausrüstung
- Strassenabgaben, Autobahnvignette: ca. 130.-

Rechne also grob mit 3‘000.- pro Jahr bei 10‘000km pro Jahr, dies ohne unvorhergesehenen Reparaturen/Schäden, Individualisierung/Umbau des Motorrads und Bussen.