Praktische Prüfung

Inhaltsverzeichnis

- 1 Manöverprüfung
  - 1.1 Allgemeine Hinweise
  - 1.2 Spurgasse
    - 1.2.1 Kantonsspezifische Spurgassen
    - 1.2.2 Tipps zur Spurgasse
  - 1.3 Slalom (gerade)
    - 1.3.1 Kantonsspezifischer Slalom
    - 1.3.2 Tipps zum Slalom
  - 1.4 Versetzter Slalom
    - 1.4.1 Kantonsspezifischer versetzter Slalom
    - 1.4.2 Tipps zum versetzten Slalom
  - 1.5 8 Fahren
    - 1.5.1 Kantonsspezifische 8
    - 1.5.2 Tipps zur 8
  - 1.6 Gefahrenbremsung
    - 1.6.1 Tipps zur Gefahrenbremsung
  - 1.7 Anhalten / Losfahren
  - 1.8 Anfahren am Berg
    - 1.8.1 Kantonsspezifische Übungen zum Berganfahren
    - 1.8.2 Tipps zum halten/anfahren am Berg
- 2 Fahren im Verkehr
  - 2.1 Kantonsspezifisches fahren im Verkehr

Dieser Artikel ist eine Zusammenfassung aller Informationen rund um die Praktische Prüfung.
Es sollen keine persönlichen Erfahrungen geteilt werden sondern nur die Fakten zu den Anforderungen und den geforderten Übungen.
Generell sind diese je nach Kanton leicht unterschiedlich auszuführen. Die Grund-Übungen sind aber in allen Kantonen die gleichen:
- Spurgasse
- Slalom (in Varianten gerader- und versetzter- Slalom)
- 8 Fahren
- Gefahrenbremsung
- Anhalten/Losfahren
- Anfahren am Berg
- Prüfungsfahrt im Verkehr

Dieser Beitrag soll stetig um kantonale Besonderheiten und angepasste Vorschriften und Anforderungen erweitert werden.

1 Manöverprüfung

An der Manöverprüfung geht es in erster Linie darum zu prüfen ob der Prüfling die Maschine generell im Griff hat. Auch bei langsamen Geschwindigkeiten. Die Manöverprüfung wird grösstenteils alleine (ohne Sozius) gefahren und verschafft dem Experten einen ersten Eindruck von der Sicherheit des Prüflings mit dem er/sie die Maschine bewegt.

In den meisten Kantonen findet die Manöverprüfung zusammen mit der Verkehrsprüfung statt. Zuerst wird der Manöverteil absolviert und bei gutem Gelingen geht es gleich weiter zur praktischen Prüfung auf der Strasse.

In wenigen Kantonen (z.B. Basel) wird dafür ein separater Termin gemacht. Man muss zuerst die Manöverprüfung bestehen um an die praktische Fahrprüfung auf der Strasse zugelassen zu werden. Die Prüfung findet dann an zwei unterschiedlichen Tagen statt.

In den meisten Fällen werden nicht alle Manöver geprüft. Manche Manöver werden in gewissen Kantonen gar nicht geprüft und in den meisten Fällen darf auch eines der Manöver schief gehen ohne die Prüfung gleich als nicht-bestanden wiederholen zu müssen. Das liegt aber im Ermessen des Experten. Wenn der den Eindruck hat man hat die Maschine nicht im Griff (z.B. Sturz, unsicheres fahren generell) kann der einen einfachen Fehler natürlich so auslegen, dass die Prüfung nicht bestanden ist. Die Notbremsung gilt aber meistens als Muss-Kriterium. Sitzt die nicht richtig gibt es auch keinen Spielraum und die Prüfung muss wiederholt werden.

Kantonsspezifische Übungen

Kanton	Spur-gasse	Slalom (gerade)	Slalom (versetzt)	8 fahren	Not-bremsung	Anfahren am Berg	Anfahren am Hang	Fahren im Verkehr	Weitere Infos
Bern	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Vor 2017 ohne Sozius mit nachfahrendem Auto. Ab 2017 mit Sozius.	
Luzern	Ja	Ja	Nein	Ja mit Sozius	Ja	Ja Teil der Strassenprüfung	Nein	Ja	
Solothurn	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja Teil der Strassenprüfung	Nein	Ja	
Basel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Offizielle Seite
Zürich	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	?	Nein	Ja	https://stva.zh.ch/int Befahren einer breit
Wallis	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja Teil der Strassenprüfung	?	Ja	Durchfahren einer F /rechtskurve

Aargau	Ja	Nein	Nein	Ja (ggf .ohne Pylonen)	Ja	?	?	Ja	
Schwyz	Ja	Ja	Ja	Ja (ohne Pylonen, nur Schnittpunkt am Boden markiert)	Ja	Ja	Nein	Ja	Befahren einer klein schmale Metallramp Die Rampe ist A-Fö toeff-forum.ch/galler Man muss ohne Hilf Demonstriert wird d

1.1 Allgemeine Hinweise

Generell gilt es die Fähigkeiten der sicheren Fahrzeugführung zu prüfen. Der Experte wird nicht versuchen den Prüfling zu verunsichern oder gar zu sabotieren. Gerade die Angst vor der Soziusfahrt im Verkehrs-Teil der Prüfung macht vielen Angst. Der Experte wird sich aber unauffällig verhalten und ist daher in den meisten Fällen kaum zu spüren.

In Basel wird auch die Bremsung bei ausgeschaltetem Motor geprüft (siehe den Teil über die Gefahrenbremsung). Dabei bleibt aber das ABS in jedem Falle während der gesamten Prüfung aktiv da nur der Motor per Killswitch ausgeschaltet wird und die Zündung und damit das ABS aktiv bleibt. Sollte das Prüfungsmotorrad bei ausgeschaltetem Motor nicht über ABS verfügen ist es zu empfehlen diesen Umstand dem Experten vor der Prüfung mitzuteilen. Sicheres anhalten auch bei nicht laufendem Motor kann also auch Teil der Prüfung sein. Scheint aber nur in Basel aktiv geprüft zu werden.

1.2 Spurgasse

Bei der Spurgasse geht es darum das Motorrad möglichst langsam zu bewegen. Die Schwierigkeit dabei ist es, dass das Motorrad instabil wird wenn es im Schritttempo gefahren wird.
In den meisten Kantonen muss der Prüfuling bei der Spurgasse eine Gasse von 10m länge und 1m breite durchfahren und sollte dabei für diese Strecke mindestens 15 Sekunden benötigen.

Dabei steht der Prüfer in den seltensten Fällen mit der Stoppuhr daneben. Es geht darum zu sehen, dass der Prüfling auch bei fast stehendem Motorrad die Balance halten kann.

Als Fehler gewertet wird das aufsetzen des Fusses auf dem Boden. Generell sollte die Spurgasse auch in einer geraden Linie und nicht im wilden Zickzack innerhalb der Spurgasse gefahren werden.

Ziele der Übung:

- Sichere Bedienung von Gas/Kupplung/Bremse
- Strecke in langsamer, gleichmässiger Fahrt durchfaren
- Spurabweichungen vermeiden
- Durchfahrzeit einhalten
- Kein Fahrtunterbruch
- Kein Dauerbremsen

1.2.1 Kantonsspezifische Spurgassen

Kanton	Länge [m]	Breite [m]	Mindestzeit [sekunden]
Standard	10	1	15
Schaffhausen	15	1	22
Basel	15	1	15
Schwyz	15	1	22.5

1.2.2 Tipps zur Spurgasse

Spurgasse kann man an jeder Ampel üben. Einfach wenn es rot wird auf den letzten Metern so langsam wie möglich fahren bevor man anhält und den Fuss auf den Boden setzt.
Die Spurgasse kann am einfachsten im ersten Gang mit gezogener Kupplung gefahren werden. Lässt man die Kupplung leicht bis zum Schleifpunkt kommen reicht das für den nötigen Vortrieb. Beginnt das Motorrad zu kippen sollte man die Kupplung kommen lassen um etwas an Fahrt aufzunehmen. Dabei aber vorsichtig sein, denn wer zu schnell einkuppelt würgt gerne den Motor ab und das führt häufig dann zum umkippen. Also immer sanft am Schleifpunkt bleiben. Wer seine Fahrt verlangsamen will kann leicht auf die Hinterradbremse drücken. In manchen Kantonen ist es unerwünscht wenn während der ganzen Übung die hintere Bremse betätigt wird. Beim üben kann das aber helfen da bei gleichzeitigem Einsatz von Bremse und Kupplung am Schleifpunkt das Motorrad stabilisiert wird.
Gerade bei ruppigen 1- und 2- Zylinder Maschinen ist hier viel Feingefühl an der Kupplung gefragt.

ACHTUNG: FINGER WEG vom vorderen Bremshebel! Ein leichter Druck kann hier zu abruptem stoppen und meist zum umkippen führen.

Anfängern fällt es meist schwer eine gerade Linie zu halten da sie schon bei leichter Neigung Angst vor dem umkippen haben. Kippt das Motorrad zur Seite lässt man die Kupplung leicht kommen um das Motorrad zu stabilisieren.

Der Blick sollte bei der gesamten Spurgasse an einen Fixpunkt am Horizont gehen. Nicht auf die Strasse direkt vor dem Motorrad.

Wer Mühe damit hat, dass das Motorrad zur Seite kippt sollte die Spurgasse erst etwas schneller fahren und dann schrittweise langsamer.
Versucht auch den Hampelmann auf dem Motorrad zu machen. Wedelt mal das Motorrad hin und her, fahrt die Spurgasse im stehen, hüpft auf den Fussrasten, schwenkt euren Hintern auf der Maschine hin und her...
Es ist essentiell wichtig bei der Spurgasse, dass man locker auf dem Motorrad sitzt und unverkrampft mit der Hüfte arbeiten kann. Sitzt man verkrampft im sattel führt das sehr schnell dazu, dass man mit dem Fuss am Boden landet.

1.3 Slalom (gerade)

Hierbei wird eine Reihe von 10 Pylonen im Slalom umfahren. Die Pylonen stehen dabei meist in einem Abstand von rund 3m (Kategorie A) oder 2.5m (Kategorie A1, Roller) oder gelegentlich auch 3.5m für schwer manövrierbare Fahrzeuge.
Achtung: Selbst für schwere Chopper wird meist kein erweiterter Pylonenabstand gewährt. Verlasst euch also nicht darauf.

Es wird geprüft ob der Prüfling die Pylonen sauber in moderatem Tempo umfahren kann ohne die Pylonen umzuwerfen. Achtet dabei auch auf die Fussrasten. Gerne werden die Pylonen mit den Fussrasten umgeworfen und nicht überfahren.
In manchen Kantonen wollen die Experten den Slalom flüssig gefahren sehen. In den Meisten Kantonen wird ein durchfahren im Schrittempo akzeptiert. Ggf. vor der Prüfung den Experten Fragen was er sehen möchte und beides üben.

Beim Slalom wird erwartet, dass man NICHT die Pylonen vor dem Motorrad ansieht sondern sich einen Fixpunkt am Horizont sucht und seinen Blick dabei immer geradeaus richtet.

Der Slalom trainiert das Manövrieren am Lenkanschlag. Bei langsamer Fahrt zählt nicht die Schräglage sondern der Lenkeinschlag welcher bei jedem Fahrzeug individuell ist. Lenkt man zu stark ein und kommt an den Lenkanschlag kippt das Motorrad meist zur Seite. Ein abstehen mit dem Fuss oder umwerfen einer Pylone wird im Slalom als Fehler gewertet. Je nach Experte darf man es dann aber manchmal noch einmal probieren wenn es bis zum Fehler gut und sicher ausgesehen hat. Also nicht gleich Panik schieben wenn es nicht zu 100% klappt.

Ziele der Übung:

- Kein Berührer oder Auslassen der Pylonen
- Kein Fahrtunterbruch
- Sicheres Bogenfahren
- Sicheres Manöverieren am Lenkanschlag bei langsamer Fahrt (Kantonsspezifisch)

- Flüssiges Bogenfahren (Kantonsspezifisch)

1.3.1 Kantonsspezifischer Slalom

Die Abstände können je nach Kanton leicht variieren.

Kanton	Abstand (Standard) [m]	Abstand (schwer manöverierbar) [m]	Abstand (A1/Roller) [m]	Geschwindigkeit	Hinweise
Luzern	3	3.5	2.5	langsam	Fahren am Lenkanschlag
Zürich		3			Siehe hier
Solothurn	4	4	4		
Basel	7	7	7	zügig	Anfahrt aus Gefällstrecke, danach parkieren auf Parkplatz

1.3.2 Tipps zum Slalom

Da der Abstand nicht ganz klar ist empfiehlt es sich schrittweise bis auf 2.5-3m herunter zu gehen. Das ist mit den meisten Motorrädern problemlos machbar. Um den Frustfaktor anfangs niedrig zu halten kann man erst einmal auch bei 4m Pylonenabstand starten und dann schrittweise verkleinern.

Eine gute Übung für den Slalom ist es auch einfach mal bei ca. 10km/h geradeaus zu fahren und den Lenker schnell nach links und rechts zu bewegen ohne eine Kurve zu fahren. Mit etwas Übung kann man so von Lenkanschlag zu Lenkanschlag drehen und lernt kennen wo sich der Lenkanschlag bei dem Motorrad befindet.

Der Slalom sollte auch mit gezogener Kupplung und permanent leichtem Zug gefahren werden. Auch hier kann ggf. die Hinterradbremse eingesetzt werden. Das Motorrad stabilisiert sich wenn man hinten bremst und die Kupplung ziehen lässt. Permanent so zu fahren wird aber auch hier wie bei der Spurgasse manchmal ungern gesehen.

WICHTIG: Finger weg von der Vorderradbremse! Wer im Slalom die vordere Bremse betätigt wird sehr schnell sein Motorrad hin legen. Im Slalom und generell beim Manövrieren wird immer nur hinten gebremst!

Beim Slalom immer genügend ausholen, ansonsten droht das umwerfen der Pylonen mit den Fussrasten.

Wenn das Motorrad zu kippen beginnt: Kupplung kommen lassen, dann stellt sich das Motorrad auf. Nur ist dann meist der Slalom-Durchlauf gelaufen und man erwischt die nächste Pylone nicht mehr.

1.4 Versetzter Slalom

Bei dieser Übung werden die Pylonen in rund 5m Abstand mit ca. 2.5m Versatz aufgestellt und flüssig umfahren. Als Fehler gilt auch hier wieder ein Fuss auf dem Boden oder umgeworfene Pylonen.

Ziele der Übung:

- Kein Berührer oder Auslassen der Pylonen
- Kein Fahrtunterbruch
- Sicheres Bogenfahren
- Sicheres Manöverieren am Lenkanschlag bei langsamer Fahrt (Kantonsspezifisch)
- Flüssiges Bogenfahren (Kantonsspezifisch)

1.4.1 Kantonsspezifischer versetzter Slalom

Kanton	Abstand [m]	Versatz [m]	Geschwindigkeit	Bemerkungen
Standard	5	2.5		
Zürich	4.5	1.8		Siehe hier.
Schaffhausen	4.5	2		
Basel	7	4	zügig	Durchfahrt jeweils zwischen 2 Pylonen. Erste und letztes Pylonenpaar nur 3m versetzt.

1.4.2 Tipps zum versetzten Slalom

Man sollte immer versuchen schon beim einfahren in den Slalom eine enge Kurve zu fahren und die nächste Pylone nicht spitz anzufahren sondern möglichst weit auf der äusseren Seite anzufahren. Ansonsten muss hinter der Pylone eine sehr enge Spitzkehre gemacht werden um die nächste Pylone noch zu erwischen.

1.5 8 Fahren

Die 8 gilt allgemein als eine der schwierigsten Aufgaben. Hier werden meist 2 Pylonen in einer 8-Bewegung umfahren. Die Kurvenradien sollen dabei möglichst eng sein und nahe am Lenkanschlag liegen.

Der Pylonenabstand beträgt hier meist 5-6m. Iuf einigen Prüfarealen sind nicht die Mittelpunkte der Kreise eingezeichnet sondern entweder eine 8 aufgemalt oder eine Art "Parkfeld" innerhalb dessen man sich bewegen soll.

In manchen Kantonen (Luzern) wird die 8 mit Sozius gefahren. Das heisst der Experte sitzt während der gesamten Übung auf dem Motorrad (ausser bei Prüfungskategorie A1). Es empfiehlt sich diese Übung in dem Fall auch mit einem Fahrlehrer oder Freunden zu üben.

Ziele der Übung:

- Sichere Bedienung von Gas/Kupplung/Bremse
- Sicheres Fahren von engen Kurvenradien bei langsamer Geschwindigkeit (Kantonsspezifisch)
- Gleichmässige, zügige Geschwindigkeit (Kantonsspezifisch)
- Runde und gleichmässige Kreisfahrt
- Kein Fahrtunterbruch

1.5.1 Kantonsspezifische 8

Kanton	Pylonenabstand [m]	Mit Sozius	Geschwindigkeit	Besonderheiten
Standard	6	Nein	langsam, nahe am Lenkanschlag	
Luzern	6	Ja	langsam, nahe am Lenkanschlag	2 Pylonen
Schaffhausen	6	Nein	langsam, nahe am Lenkanschlag	Schulterblick erwartet
Basel	-	Nein	zügige Geschwindigkeit	Kreise Fahren wird auch geprüft, links und rechts um eine zentrale Pylone, für die 8 ist nur der Krezungspunkt markiert rund 4m vom Bordstein weg
Zürich	6	Nein	So eng wie möglich	
Aargau	6	Nein	So eng wie möglich, so langsam wie möglich. Am Lenkanschlag.	

Schwyz	-	Nein	langsam, nahe Lenkanschlag	Keine Pylonen. Nur Schnittpunkt der 8 ist markiert.

1.5.2 Tipps zur 8

Blicktechnik ist die halbe Miete!
Man sollte immer die Pylone im Zentrum des Wendekreises im Blick behalten. Also den Kopf deutlich zur Innenseite drehen und die Pylone ansehen. So fährt man automatisch einen gleichmässigen Kreis und merkt auch wenn man plötzlich näher oder weiter weg von der Pylone fährt. Auf dem Kreuzungspunkt in der Mitte der 8 dreht man dann langsam den Kopf auf die andere Seite und fixiert wiederum den Mittelpunkt des Wendekreises.

Achtung: Dabei machen viele den Fahler und lenken zu früh ein. Was dazu führt, dass sie die Pylone zu nahe anfahren und dann nicht mehr so stark einlenken können um wieder in die Bahn zu kommen. Der Trick ist es beim überfahren des Kreuzungspunktes lange genug geradeaus zu rollen um das Motorrad weit genug aussen um die Pylonen herumzuführen. Wer die 8 in einem eingezeichneten Rechteck fährt sollte beim Kreuzungspunkt immer bis ganz zur äusseren Markierungslinie fahren bevor eingelenkt wird. Sonst reicht der Wendekreis nicht mehr.

Holt euch beim üben jemanden dazu der das ganze von aussen beurteilen kann oder zeichnet es auf Video auf.

Eine gute Einstiegsübung ist es einfach nur eine Pylone aufzustellen und Kreise zu fahren. Erst grosse und dann immer engere. Bis zum Lenkanschlag. Auch hier sollte der Blick immer zum Kreis-Mittelpunkt gerichtet sein. Wer saubere Kreise mit gleichmässigem Abstand um eine einzelne Pylone fahren kann schafft auch die 8.

1.6 Gefahrenbremsung

Hierbei wird die Fähigkeit geprüft in einer Gefahrensituation eine Vollbremsung mit maximaler Verzögerung zu beherrschen.
Dabei fährt der Prüfling mit 50km/h auf einer geraden Strecke und leitet bei der Markierung eine Vollbremsung mit maximaler Verzögerung ein.

Ziele der Übung:

- Bremsbeginn bei Markierung einhalten
- Sichere Bedienung der Bremsen
- Maximale Verzögerung / Kurzer Bremsweg

- Geschwindigkeitsvorgabe einhalten (+/- 5km/h)
- Sicher zum Stillstand kommen
- Fuss erst beim Stillstand zum Boden, abstehen mit linkem Fuss

1.6.1 Tipps zur Gefahrenbremsung

Generell sollte man es nicht übertreiben und einen Sturz riskieren. Die Experten wollen eine saubere Bremsung mit guter Verzögerung ohne zögerliches bremsen sehen. Es ist nicht nötig einen Stoppie zu provozieren.

Man sollte sich der Fähigkeiten des eigenen Motorrades bewusst sein. Einige ABS-Motorräder haben eine Anti-Stoppie-Kontrolle die aber nur funktioniert wenn die Hinterradbremse voll betätigt wird. Wer sich getraut kann das ausprobieren indem Bremsungen nur mit der Vorderradbremse und mit beiden Bremsen gleichzeitig durchgeführt werden. Hebt sich das Hinterrad an wenn nur die Vorderradbremse betätigt wird aber nicht wenn beide betätigt werden, dann hat das Motorrad eine Anti-Stoppie-Kontrolle.

ABS-Bremsung
Bei Motorrädern mit ABS ist die Gefahrenbremsung generell etwas einfacher als ohne:

- Vollen Druck auf die Hinterradbremse ausüben
- Vollen Druck auf die Vorderradbremse ausüben
- Blickrichtung geradeaus zum Horizont! (NICHT vor dem Motorrad auf die Strasse)
- Abbremsen bis zum Stillstand
- Linkes Bein von der Fussraste nehmen und abstehen

Hat das Motorrad keine Anti-Stoppie Kontrolle muss ggf. die Vorderradbremse wieder leicht gelöst werden um ein Überschlagen zu verhindern! ABS selbst verhindert zwar das blockieren der Räder aber nicht einen Überschlag!
Bei ABS Motorrädern muss in der Regel auch nicht zwingend auf eine progressive Bremsung geachtet werden. Man kann sofort maximal am Vorderrad-Bremshebel ziehen.

Nicht-ABS-Bremsung
Bei Motorrädern ohne ABS ist die Gefahrenbremsung etwas schwieriger aber unter diesen kontrollierten Bedinungen auf dem Prüfungsplatz gut machbar:

- Vollen Druck auf die Hinterradbremse ausüben (Hinterrad darf blockieren)
- Starken Druck auf die Vorderradbremse ausüben ohne das Vorderrad blockieren zu lassen
- Hebt sich das Hinterrad muss der Druck auf der Vorderradbremse reduziert werden
- Abbremsen bis zum Stillstand
- Linkes Bein von der Fussraste nehmen und abstehen

Besonders die Regulierung des Bremsdrucks für die Vorderradbremse ist individuell bei jedem Motorrad und muss ertastet und geübt werden. Ein blockieren des Vorderrades muss in jedem Fall verhindert werden denn das führt oft zum Sturz.
Dabei sollte die Bremsung progressiv erfolgen. Das heisst, dass man den Druck auf die Bremse fortlaufend erhöht und nicht gleich sofort mit voller Kraft am Hebel zieht. Wenn man das nämlich tut kann es sein, dass

das Vorderrad ins rutschen kommt und es zu einem Sturz kommt.

Wichtig: Während der gesamten Bremsung bleibt die Hinterradbremse maximal gedrückt. Das blockierende (oder bei ABS rotierende aber maximal verzögernde) Hinterrad stabilisiert die Fahrt des Motorrades.

Achtet darauf den Fuss nicht zu früh von der Fussraste zu nehmen. Ist das Motorrad noch nicht zum Stillstand gekommen zieht es euch den Fuss nach hinten weg. Also immer warten bis das Motorrad steht; und nein, es Kippt nicht sofort um, da ist genug Zeit den Fuss von der Fussraste zu nehmen.

Übt das Ganze progressiv. Also zuerst mit 20km/h, dann mit 30km/h usw. Es schadet auch nicht zur Vorbereitung das Ganze mal mit 80km/h zu machen. Bedenkt allerdings, dass der Bremsweg bei 80km/h über doppelt so lang ist:

```
Bremsweg = (<Geschwindigkeit in km/h>/10)^2/2
```

- 50km/h: 12.5m
- 80km/h: 32m

Hinweis: Dabei handelt es sich um die Formel für den Bremsweg bei Gefahrenbremsung alleine und bei guten Bedinungen (trockene Strasse). Nicht zu verwechseln mit dem Anhalteweg inkl. Reaktionszeit. Da hier ein fester Bremspunkt gegeben ist muss keine Reaktionszeit eingerechnet werden.
Hier nur der vollständigkeit halber die Formel für den Anhalteweg bei normalen Bedinungen:

```
Anhalteweg = Reaktionsweg + Bremsweg
```

```
Anhalteweg = (<Geschwindigkeit in km/h>/10)*3 + (<Geschwindigkeit in km/h>/10)^2
```

Siehe auch Wikipedia.

In einigen Kantonen wird stärker darauf geachtet, dass die Bremsung nicht langsamer als bei 50km/h durchgeführt wird. Manchmal sogar mit Radar-Messung. Daher wird hier empfohlen die Bremsung mit ca. 55-60km/h Tachogeschwindigkeit durchzuführen und zu üben.

1.7 Anhalten / Losfahren

Natürlich gehört auch das anhalten und Losfahren zu einer Prüfung. Besonders beim Losfahren werden aber viele Fehler gemacht. Wichtig ist insbesondere der Schulterblick:

- Blick in den linken Rückspiegel
- Schulterblick
- Blinker setzen
- Losfahren (ca. 3m am Strassenrand entlang fahren)
- Seitenblick/Kontrollblick
- In die Spurmitte (normale Fahrposition) fahren
- Blinker ausschalten
- Nachkontrolle

1.8 Anfahren am Berg

Auch hier ist das feinfühlige Spielen mit der Kupplung gefragt.
In Luzern gehört diese Übung zum fahren auf der Strasse. Irgendwann bittet einem der Experte rechts anzuhalten und dann wird wieder los gefahren. Das Prinzip ist das gleiche wie beim anhalten/losfahren. Bloss, dass es meist an einer Steigung passiert.

1.8.1 Kantonsspezifische Übungen zum Berganfahren

In Basel gehört das Wegfahren vom Parkplatz in eine Steigung nach links oder rechts sowie Anhalten/Wegfahren in einer Steigung zur Manöverprüfung. Auch das parkieren auf einem Parkplatz gehört dazu.
Wichtig ist es dabei besonders beim Wegfahren nach rechts/links nicht auf die Gegenfahrbahn zu geraten.

Bei der Manöverprüfung in Basel erfolgt eine Bremsung am Hang. Bei dieser wird man gegebenenfalls aufgefordert den Motor mittels Kill-Switch auszuschalten. Die Zündung bleibt jedoch an. Dies hat in der Regel keinen Einfluss auf das ABS! Das ABS regelt, sofern die minimale nötige Geschwindigkeit erreicht ist, mit eingeschalteter Zündung aber mittels Kill-Switch abgeschaltetem Motor normal und wie gewohnt. Sollte das bei deinem Motorrad nicht der Fall sein (was die grosse Ausnahme wäre) so kann man den Prüfer auf diesen sehr aussergewöhnlichen Umstand hinweisen. In Basel darf man die Manöverprüfung explizit mit aktiven ABS absolvieren.

1.8.2 Tipps zum halten/anfahren am Berg

Beim Anhalten kann ganz normal angehalten werden. Also Schulterblick, blinker setzen, rechts ran fahren und anhalten. Erst mit beiden Bremsen die Geschwindigkeit verringern und dann vorne immer weniger bremsen und auf den letzten Metern nur noch mit der hinteren Bremse. Das geht Bergauf sogar einfacher als geradeaus da alleine schon die Steigung dabei hilft langsamer zu werden. Ggf. reicht es einfach nur mit der hinteren Bremse anzuhalten.

Dann aber sobald das Motorrad steht fest auf der Fussbremse stehen. Dann rutscht das Motorrad auch nicht nach hinten.

Beim losfahren dann den Fuss auf der Bremse halten und im ersten Gang mit genügend Gas die Kupplung kommen lassen. Das lässt sich auch perfekt alleine und auf ebener Strasse üben. Einfach hinten auf die Bremse stehen und Kupplung kommen lassen bis man merkt der Motor "zieht". Man hört wie die Drehzahl runter geht und ggf. auch die Spannung an der Kette zunimmt (je nach Motorrad). Und keine Angst, die Bremse ist stärker als der Motor (sofern die Bremse ganz gedrückt ist). Am Besten versucht man das ein paar mal im Stand. Einfach auf der Bremse stehen und Kupplung kommen lassen bis man den Motor abwürgt. Mit der Zeit kennt man den Schleifpunkt.
Beim Anfahren am Berg macht man das gleiche. Bei Gedrückter Hinterradbremse Kupplung bis zum Schleifpunkt kommen lassen und dann langsam von der Bremse gehen. Rollt das Motorrad dann langsam rückwärts sollte man sofort wider auf die Bremse drücken und die Kupplung weiter kommen lassen.

Generell getrauen sich Neulinge zu wenig die Kupplung mit etwas Gas kommen zu lassen. Da passiert aber nichts. Im schlimmsten Fall würgt man den Motor ab. Wenn die Kupplung schon zu stark greift und man von der Bremse geht wird das Motorrad nicht sofort einen Satz nach vorne machen. Das verhindert schon die Massenträgheit. Ausserdem löst man die Fussbremse nur langsam.

Beim anhalten im Gefälle sollte man ebenfalls falls möglich vor dem Anhalten die Vorderradbremse lösen. Wenn das Gefälle zu stark ist auch die Vorderradbremse gefühlvoll einsetzen. Beim Losfahren im Gefälle sollte man auch erst die Vorderradbremse lösen und die Hinterradbremse gedrückt halten und auch dann durch sanftes Einkuppenln den Schleifpunkt suchen und die Bremse lösen. Hier braucht es nicht ganz so viel Zug an der Kupplung wie beim Anfahren am Berg. Wenn das Gefälle zu stark ist und die Vorderradbremse zum anhalten und vor dem Losfahren gezogen werden muss reicht dafür meist die Bremse zu lösen und das Motorrad anrollen zu lassen. Einkuppeln kann man dann einfach (sanft) während das Motorrad schon rollt.

2 Fahren im Verkehr

Der Teil der Prüfung wo im Verkehr gefahren wird wird allgemein als der leichteste Teil angesehen. Hier sollte man sich insbesondere auf folgende Punkte konzentrieren:

- Geschwindigkeitsgestaltung
- Blicktechnik
- Rechtsvortritt
- Bremsbreitschaft
- Einspuren

Das fahren mit Sozius ist selbst mit einem schweren Sozius nach ein paar Meter kaum schwieriger als ohne. Darüber macht man sich generell viel zu viele Gedanken.
Allerdings sollte man darauf achten feinfühlig mit Kupplung und Gas und insbesondere der Bremse umzugehen da es dem hinten sitzenden ein besseres Sicherheitsgefühl vermittelt wenn man vorausschauend fährt, langsam ausrollen lässt und sanft los fährt anstatt heftig zu bremsen und zu beschleunigen wie ein irrer.

Ebenfalls sollte man auch wenn der Experte beim zweiten Prüfling aufsitzt nicht ganz sorglos sein. Manche Experten tragen einen Spiegel mit sich und sehen auch wenn der Prüfling hinten die Kurve schneidet oder einen Rollstopp macht. Einige Experten führen auch einen Handspiegel mit sich um den hinterher fahrenden Prüfling im Blick zu haben.

Bei Prüflingen welche bereits eine Prüfung einer anderen Kategorie (B) haben werden gerne Überland und schöne Motorradstrecken gefahren. Bei Prüflingen bei denen die Kategorie A die erste Fahrprüfung ist wird auch gerne in die Stadt gefahren um fahren im Stadtverkehr und lesen von Verkehrsschildern zu prüfen.

2.1 Kantonsspezifisches fahren im Verkehr

Auch das fahren im Verkehr ist teilweise Kantonsabhängig:

Kanton	Fahren mit Sozius	Kommentare
Standard	Ja (ausser A1/11kW)	
Wallis	Nein	2 Experten fahren im Auto hinterher.
Bern		2 Prüflinge, ca. 30 Minuten abwechselnd vor oder hinter dem Auto des Experten. Anweisungen via Funk. Fahren nach Beschilderung.

category3

Quellenangaben	PM, Forumsmitglieder