

# Motorradfahren in Gruppen

ein Beitrag von Michael Euteneuer

## Vorwort:

Wer einmal mit einer Motorradgruppe, mit mehr als 5 Fahrzeugen, gefahren ist kennt die Probleme, die durch unterschiedliche Fahrzeugleistung und ungleiches, persönliches Fahrkönnen entstehen. Dadurch entsteht unnötig Frust bei allen Teilnehmern und trübt die Freude am Motorradfahren. Die nachfolgenden Tipps und Hinweise sollen helfen, die zwangsläufig auftretenden Probleme zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

## - Klare Absprachen vor dem Start

Vor der Abfahrt sollte zunächst die Gruppe entsprechend den allgemein gültigen Regeln zum Fahren in Gruppen gebrieft werden:  
Bevor es losgeht, sollten Streckenverlauf, Treffpunkte, Tankstops und auch Handzeichen vereinbart werden. Fällt die Gruppe auseinander, kann sie sich an den verabredeten Punkten wieder sammeln. Tankstops richten sich nach der Maschine mit der geringsten Reichweite. Muss diese zum Nachfüllen, tanken besser auch alle anderen wieder voll. Unterbrechungen durch weitere Tankpausen werden so vermieden. Beim Tanken fahren alle Teilnehmer im rechten Winkel an die Zapfsäulen, so werden die Wartezeiten minimiert. Außerdem hat es sich bewährt, wenn 2 Fahrer mit ähnlichem Verbrauch, sich zum Tanken zusammentun und jeweils einer abwechselnd beim Tankstop die Rechnung für beide Motorräder bezahlt. Tourguide und Schlussmann sollten die Handynummern austauschen, außerdem empfiehlt es, sich die Handynummer des Tourguides jedem Teilnehmer mitzuteilen. Es sollte nicht vergessen werden, vor Abfahrt auf den Haftungsverzicht jeden einzelnen hinzuweisen. „Jeder fährt auf eigenes Risiko!“

## - Alle folgen dem Tourguide

Alles besprochen? Dann kann es losgehen. Größere Gruppen fahren mit ausreichend Abstand in versetzter Zweierreihe. An der Spitze sollte der erfahrenste Biker fahren, denn er trägt die Hauptverantwortung für Tempo und Strecke. **Der Tourguide wird nicht überholt!** Gut, wenn direkt hinter ihm die Fahrer mit weniger Tourenerfahrung oder schwächeren Maschinen folgen. Der Tourguide kann dann die Geschwindigkeit oder die Pausenintervalle auf die unerfahreneren Mitfahrer abstimmen. Auch das Konvoi-Ende sollte ein erfahrener Biker mit guter Streckenkenntnis bilden. So kann er bei einer Panne Hilfe leisten und bis zum Anschluss an die Gruppe die Führung übernehmen. An Kreuzungen oder Ampeln fahren die Teilnehmer möglichst nebeneinander und fahren dann in der Reihenfolge ab, die sie vor der Ampel/Kreuzung hatten, im Zweifel kurz verständigen!

## - Sicher überholen und überholen lassen

Während der Fahrt ist es wichtig, den Hintermann immer im Blick zu haben. Hat er die unübersichtliche Abzweigung gefunden? Muss er plötzlich anhalten? Ein aufmerksamer Vordermann kann schnell reagieren und die Konvoispitze informieren.

### **- Keinesfalls mitziehen lassen**

Bei Überholvorgängen oder an Kreuzungen muss sich jeder Fahrer selbst vergewissern, ob die Strecke frei ist. Sich von vorausfahrenden Bikern mitziehen zu lassen, kann gefährlich werden. Auch wichtig beim Überholen: Die Konvoi-Reihenfolge immer beibehalten und nacheinander überholen – selbst wenn der Vordermann zögert. Wird der Konvoi überholt, versteht sich von selbst, dass dem Überholenden die Möglichkeit zum Einscheren gelassen werden muss.

### **- Möglichst großer Sammelplatz**

Ziel erreicht oder ein Zwischenstopp unterwegs? Am Sammelplatz abseits der Straße sollte ausreichend Platz für alle Biker vorhanden sein. So werden auch die Schlusslichter nicht durch den vorbeifahrenden Verkehr gefährdet.

### **- Freies Fahren**

Beim „freien Fahren“ winkt der Tourguide die nachfolgenden Fahrer, durch ein vorher vereinbartes Handeichen vorbei. Dann kann jeder im selbst bestimmten Tempo bis zu einem vereinbarten Treffpunkt (Pashöhe, Ortseinfahrt, markanter Wegpunkt) fahren, ohne sich an die Gruppengeschwindigkeit zu halten. Am Treffpunkt nimmt der Tourguide die Gruppe wieder auf.

## - Der belgische Kreisel\* , eine Variante zum Motorradfahren in großen Gruppen

Bei größeren Gruppen entstehen häufig Probleme durch unterschiedliches Fahrkönnen und Leistung der Motorräder. Dadurch kann Frust bei den „schnelleren“ entstehen, weil sie von den „langsameren“ aufgehalten werden. Andererseits fühlen sich Anfänger oder vorsichtigere Fahrer häufig animiert schneller zu fahren als sie eigentlich sollten/können.

Die Lösung des Problems ist m.E. der belgische Kreisel. Dieses Verfahren ist keine Erfindung von mir, ich konnte leider nicht recherchieren, wer das Verfahren erfunden hat.

Was brauchen wir für den belgischen Kreisel?

- Einen Tourguide mit Streckenkenntnis und langjähriger Motorradpraxis, der sein Motorrad auch auf schwierigen Strecken perfekt beherrscht!
- Einen Schlussmann/Frau, der/die ebenso wie der Tourguide viel Praxiserfahrung mitbringt. Idealerweise trägt der Schlussmann eine gelbe oder orange Warnweste.
- Pylonen, das sind die restlichen Teilnehmer der Gruppenfahrt.

Zunächst stellen wir eine Reihenfolge her:

A = Tourguide

B = Pylone 1

C = Pylone 2

D = Pylone 3

usw.

Z = Schlussmann

Nun fährt die Gruppe gemeinsam los. An jeder Kreuzung oder unklarem Tourverlauf zeigt der Tourguide der nachfolgenden Pylone 1, per vorher abgemachtem Handzeichen deutlich an, wo er halten muss! Dieser steht so lange mit in Fahrtrichtung zeigendem Vorderrad an dieser Stelle, bis alle nachfolgenden Pylonen die Kreuzung oder den Abbiegepunkt passiert haben, er den Schlussmann sieht und dieser erkennen kann wie der Streckenverlauf weiter geht.

Die Pylone 1 setzt sich dann vor den Schlussmann und fährt weiter. An der Spitze verfährt der Tourguide, mit den restlichen Pylonen, nach dem oben beschriebenen Verfahren weiter. So wird jeder im Laufe der Tour mal Pylone 1 und dann nach hinten durchgereicht, bis er wieder nach vorne kommt.

Falls dem Tourguide die Pylonen ausgehen, muss er warten bis sich ihm wieder eine Pylone nähert! Kommen keine Pylonen mehr nach vorne ist das entweder ein Zeichen dafür, dass der Tourguide zu schnell fährt oder die Gruppe irgendwo einen Grund hatte anzuhalten.

Sollte dieser Fall eintreten, fährt der Tourguide die gleiche Strecke zurück und sammelt die aufgestellten Pylonen in umgekehrter Reihenfolge wieder ein bis er den Grund für den Stopp gefunden hat.

Bei diesem Verfahren ist es außerordentlich wichtig, dass die Pylonen auf ihrem Punkt stehen bleiben bis sie durch den Schlussmann abgelöst oder durch den Tourguide aufgesammelt werden. Das kann auch schon mal, je nach Streckenkonfiguration, eine Weile dauern!

Mit dem belgischen Kreisel ist es problemlos möglich auch in größeren Gruppen dynamische, lange und komplizierte Streckenverläufe abzufahren, ohne Teilnehmer zu verlieren. Außerdem kann innerhalb der Gruppe überholt werden und der Fahrspaß ist für alle gegeben.

Die langsameren Fahrer werden halt schneller nach hinten durchgereicht, können aber ihr Tempo fahren und die schnelleren Fahrer sind schneller wieder an der Spitze und fahren ebenfalls ihr Wunschtempo.

Ein Nachteil ist allerdings, dass sich die Gruppe öfter aus den Augen verliert und man teilweise sehr lange alleine unterwegs sein kann. Aber spätestens bei Ortsdurchfahrten oder mehreren Ampelphasen trifft ein Großteil der Gruppe wieder aufeinander.

Fährt die Gruppe zum erstenmal nach diesem Verfahren, sollte nach ca. 45 Minuten ein Stopp eingelegt werden und die Teilnehmer nach Problemen oder Unsicherheiten zum Verfahren befragt werden. Aus meiner Erfahrung kann ich sagen, dass der Fahrspaß beim belgischen Kreisel eher zunimmt als beim herkömmlichen Gruppenfahren!

Zum Schluss wünsche ich viel Spaß beim Motorradfahren in der Gruppe!

M.Euteneuer alias kughtreiber

\*Der belgische Kreisel, der Begriff stammt ursprünglich aus dem Radrennsport und beschreibt eine beliebte Maßnahme im Kampf gegen den Luftwiderstand. Anm. des Verfassers