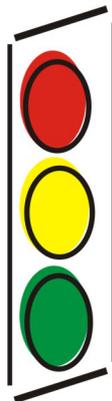


Technische Referenz für die praktische Führerscheinprüfung

Klasse A, A1, A2, AM,
Mofa & B196



Fahrschule Seidensticker

Inh. Lars-Oliver Fischer

Friedrich-Ebert-Str. 52

42719 Solingen

Tel.: 0212 / 318673

Fax : 0212 / 6427462

WWW.FAHRSCHULE-SEIDENSTICKER.DE

Infos zu diesem Heft

Nachdem Du jetzt die erste Fahrstunde überstanden hast, geben wir Dir dieses Heft mit an die Hand, damit Du eine kurze Übersicht über Dein Fahrzeug hast. Da diese Heft für alle unsere Fahrzeuge geschrieben ist, musst Du Dir aber nur die Bedienungs- und Beleuchtungselemente für Deinen Fahrschulwagen zu Gemüte führen.

Dies ist Dein ganz persönliches Exemplar, d.h. Du kannst Dir Notizen machen. Solltest Du noch Fragen zu dem einem oder anderem Thema haben, so stelle uns bitte die Fragen, denn nur wer fragt, dem kann auch geholfen werden.

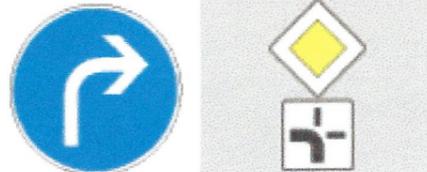
Einen Großteil der Fahrzeugtechnik wird aber im Rahmen der Prüfungsvorbereitung noch mit Dir besprochen. Genau so öffnen wir auch noch vorne die Motorhaube und schauen uns alles dann noch live an.

Am Ende des Heftes findest Du einige Beispielfragen, die öfters mal von Prüfern gestellt werden. Diese Fragen können zu Beginn oder am Ende der praktischen Prüfung kommen.

Infos zum Fahren

Hier noch einmal ein paar Infos zum Fahren. Wie in der Fahrstunde besprochen fahren wir generell immer geradeaus bis eine andere Richtung angesagt wird oder eine vorgeschriebene Fahrtrichtung beschildert ist. Wie zum Beispiel so.

Dann geht es nicht anders weiter und Du musst selbst erkennen, dass Du nur nach rechts fahren kannst.



Des Weiteren gilt, dass wir bei mehreren Fahrstreifen für eine Richtung immer im rechten Fahrstreifen fahren. Es gilt ja schließlich das Rechtsfahrgebot. Wir folgen immer den abknickenden Vorfahrtsstraßen.

Ferner gibt es ein paar Straßen, in die wir generell nicht rein fahren.



In die Sackgassen fahren wir nur auf direkter Anweisung. Sollte an einer Kreuzung nur eine Möglichkeit zum weiter fahren sein, so musst Du diesen Weg selbständig wählen.



Bezahlung:

Fahrstunden werden direkt bezahlt oder es wird ein größerer Betrag vorabgezahlt, den man dann abfahren kann. Ist die Fahrstunde nicht bezahlt, so fällt diese kostenpflichtig aus !!!

Infos zur Ausbildung

Wir dürfen nur vollgekleidet Fahrstunden absolvieren. Dazu gehören:

Motorradhelm (normales bis leicht getöntes Visir)
Motorradjacke mit Protektoren an Ellenbogen, Schultern und Rücken
Motorradhose
Motorradschuhe (Stiefel, halbhohle Schuhe, keine im Chucksstyle)
Handschuhe

Thema Notfallnummer (Handynummer)

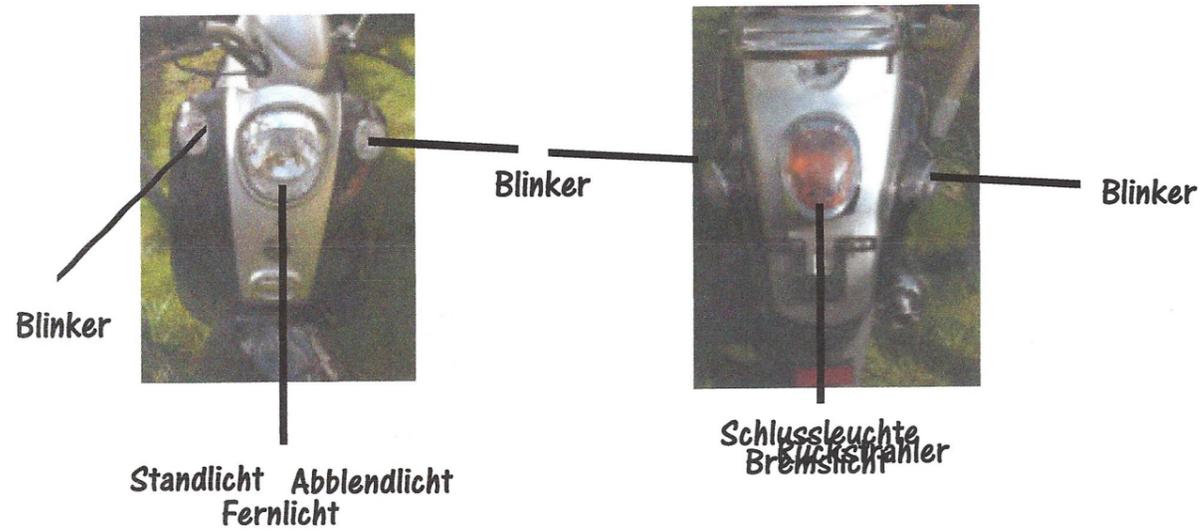
Fahrstunden müssen 48 Stunden im voraus abgesagt werden (lt.AGBs).

Fahrstunden werden dann ansonsten berechnet.

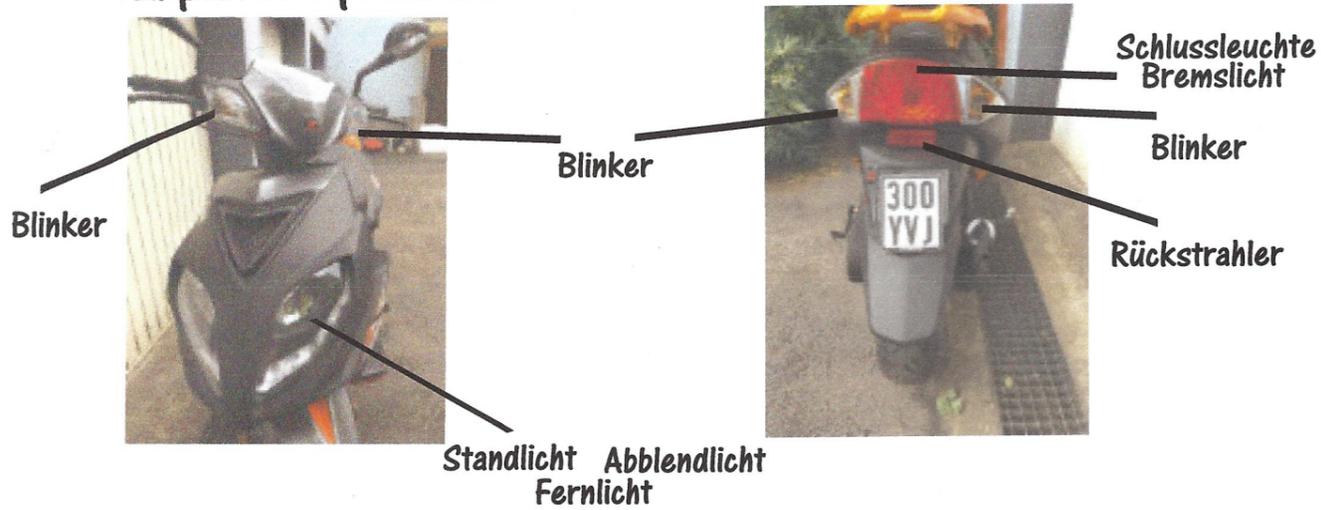
Da sich aber ein Durchfall zum Beispiel nicht so früh ankündigt, haben wir die Notfallnummer (Whatsapp). Wer dort bis 7.00 Uhr morgens drauf schreibt muss die Fahrstunde dann nicht bezahlen, wenn dies auf Grund solch einer Krankheit beruht, die nicht schon am Tag zuvor hätte abgesagt werden können.

Beleuchtungseinrichtungen an Zweirädern

Rex RS Classic 50 ccm Mofa

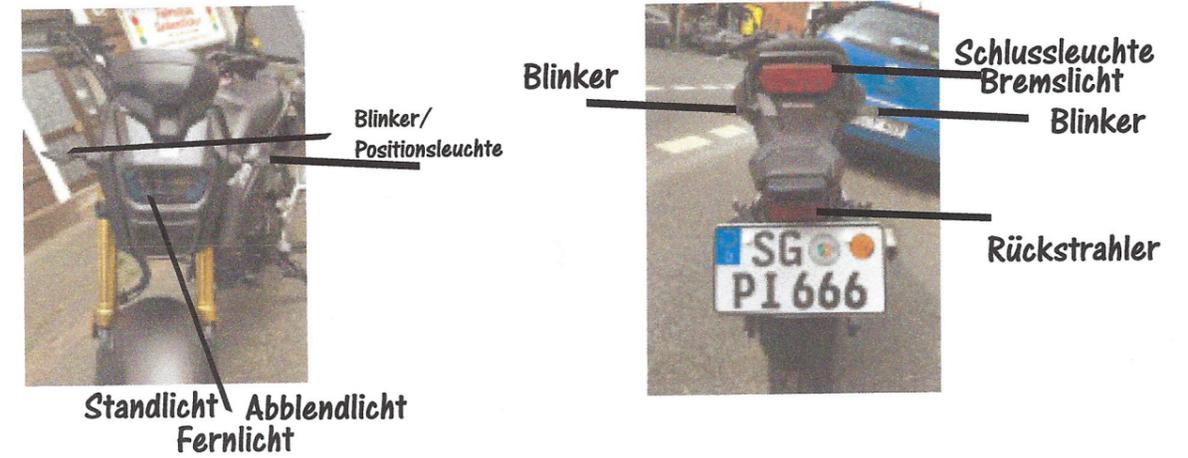


Explorer Speed 50



Beleuchtungseinrichtungen an Zweirädern

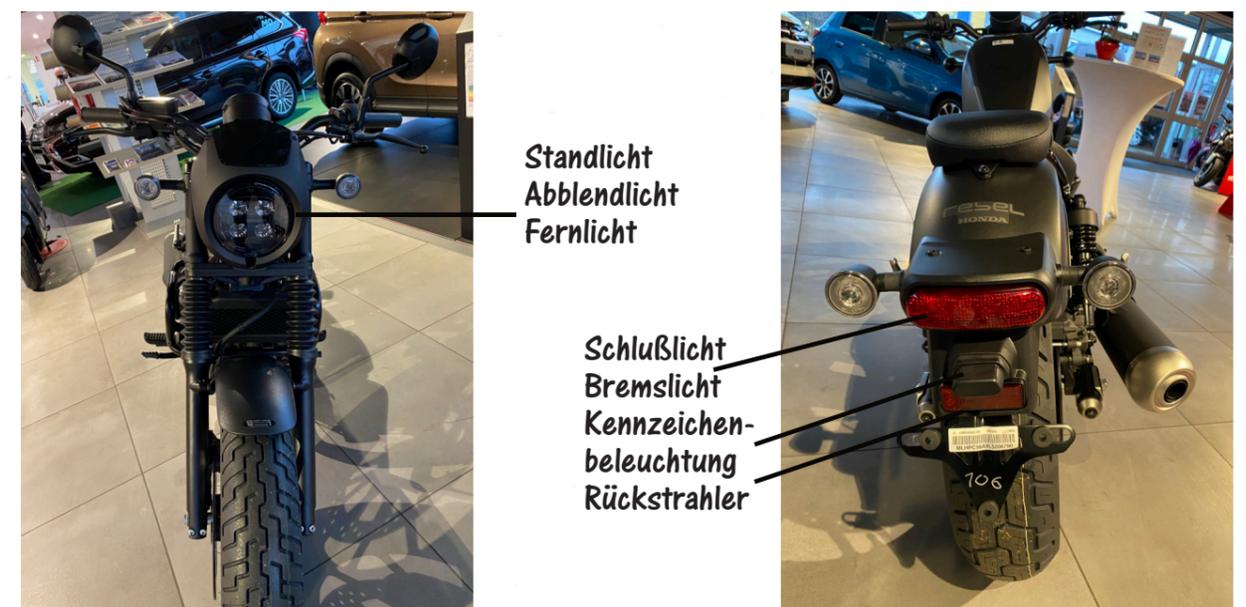
Honda MSX 125



Honda CB 125 F

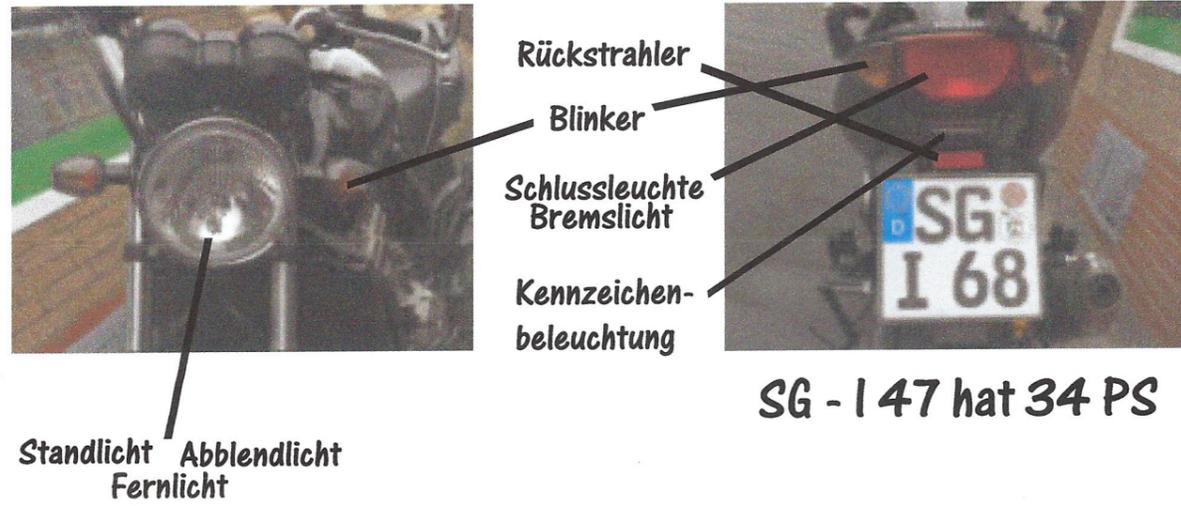


Honda CMX 500 Rebel



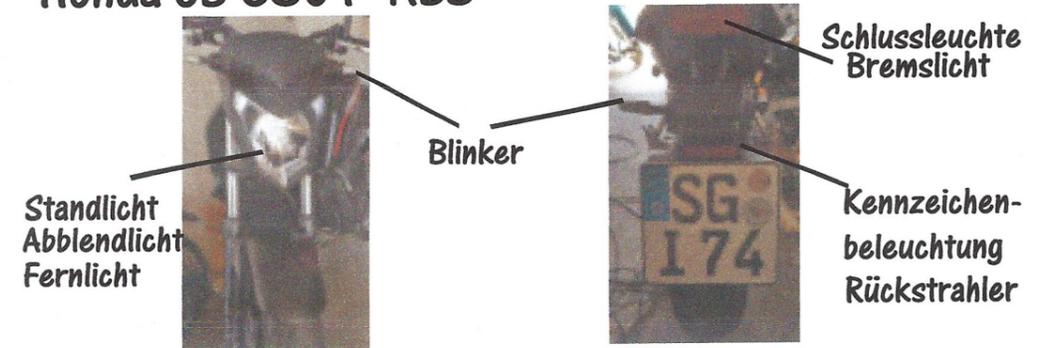
Beleuchtungseinrichtungen an Zweirädern

Honda CBF 600 ABS



Beleuchtungseinrichtungen an Zweirädern

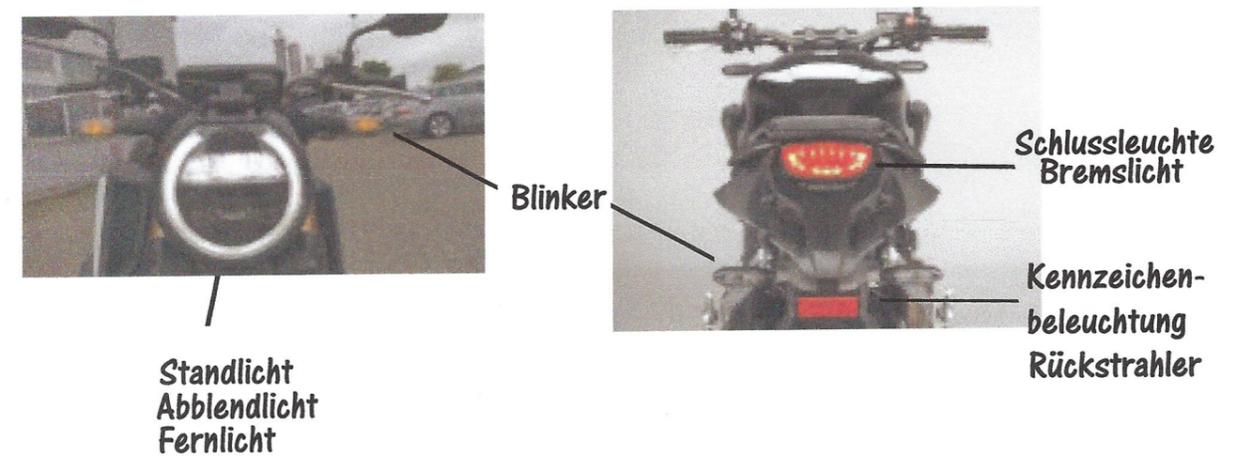
Honda CB 650 F ABS



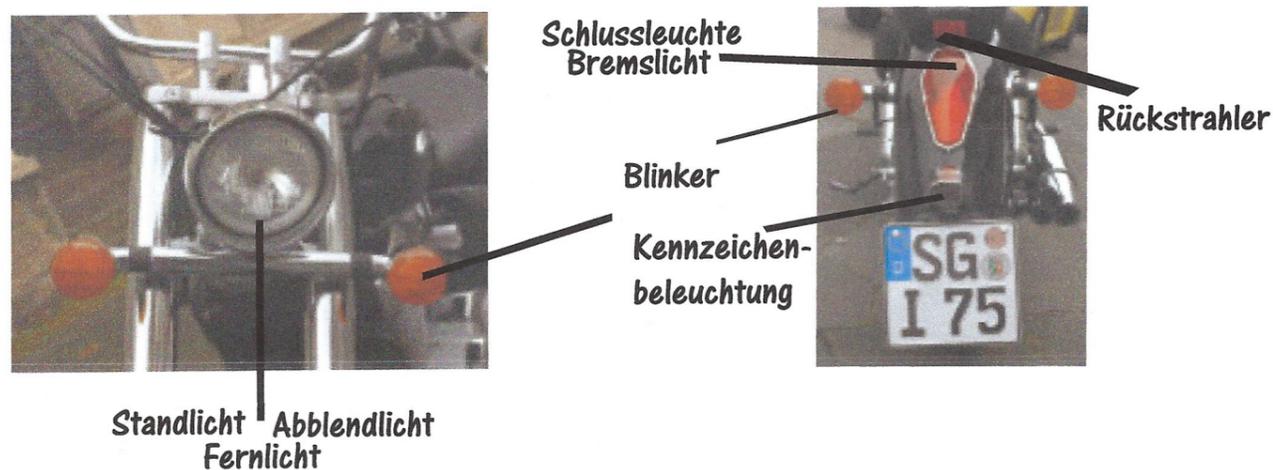
Honda CB 500F



Honda CB 650 F ABS



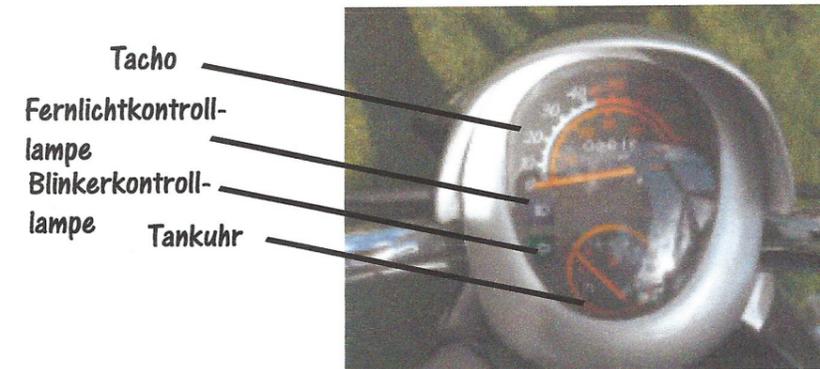
Honda VT 750





Instrumente/Schalter an Zweirädern

Rex RS Classic Mofa



Instrumente und Schalter an den Zweirädern

Zu Beginn als auch am Ende der Prüfung kann der Prüfer Fragen zu den Instrumenten stellen.

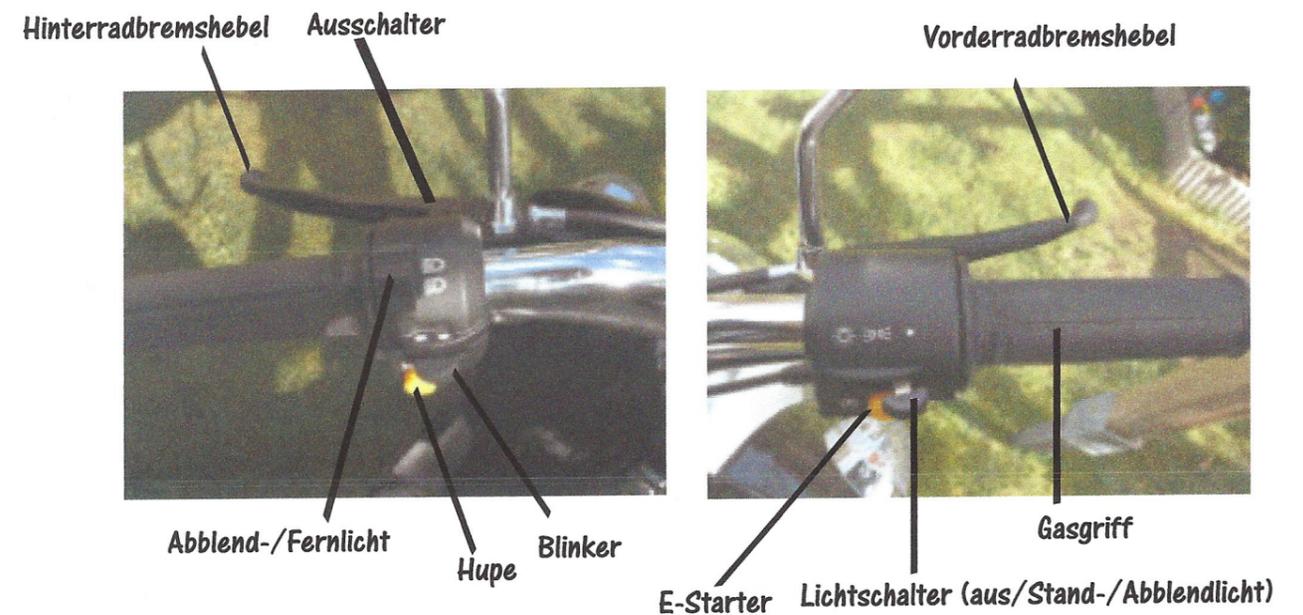
Diese könnten beispielsweise sein:

Wie schalte ich zwischen Abblendlicht und Fernlicht um???

Wo ist die Hupe???

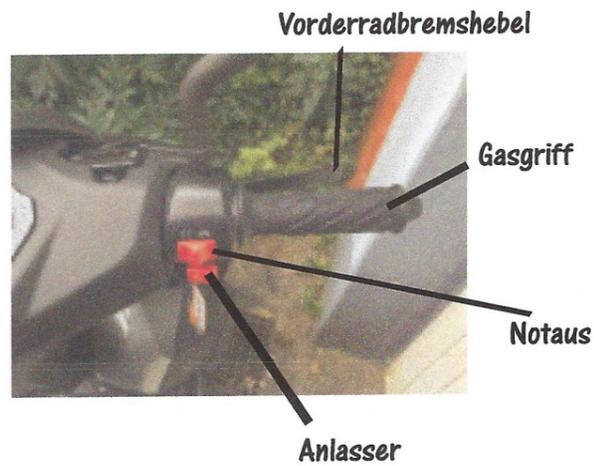
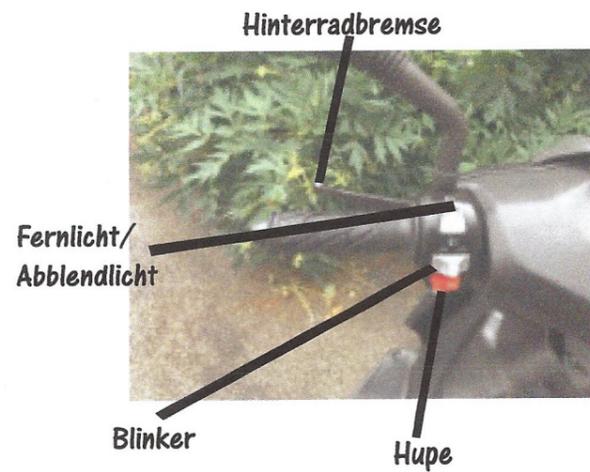
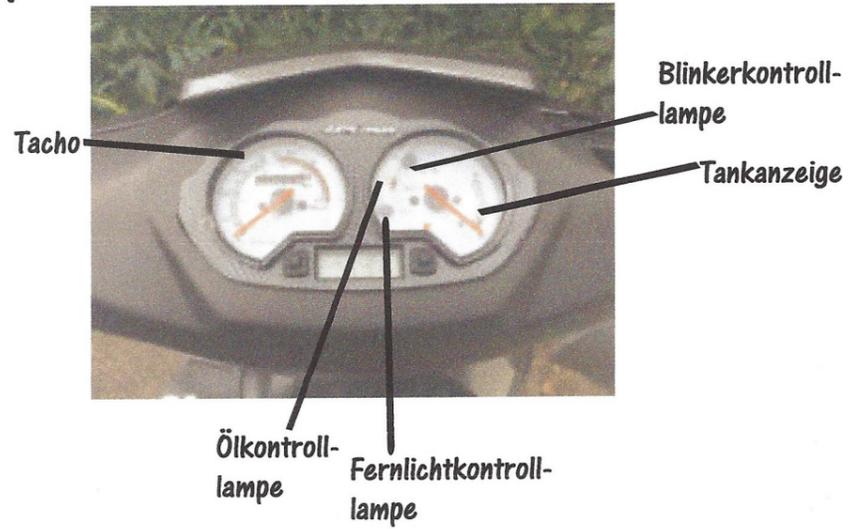
Woran kann ich erkennen, ob das Fernlicht an ist???

Wo kontrolliere ich das Öl???



Instrumente/Schalter an Zweirädern

Explorer Speed 50 ccm (Klasse AM)

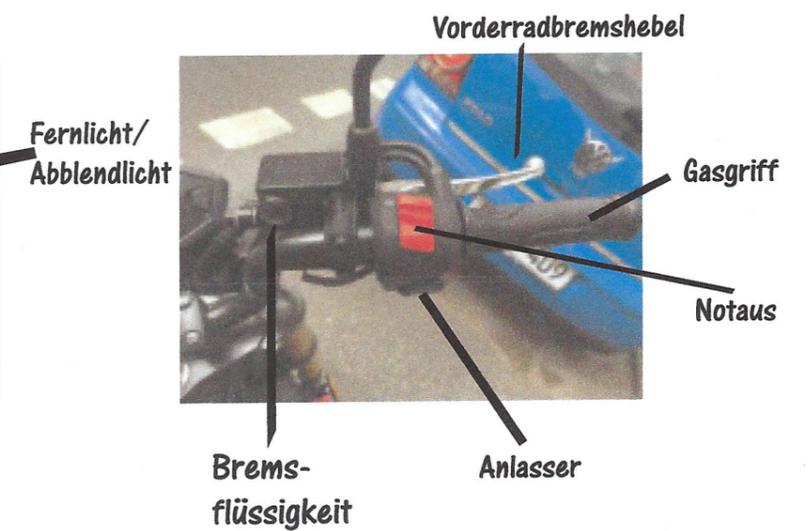
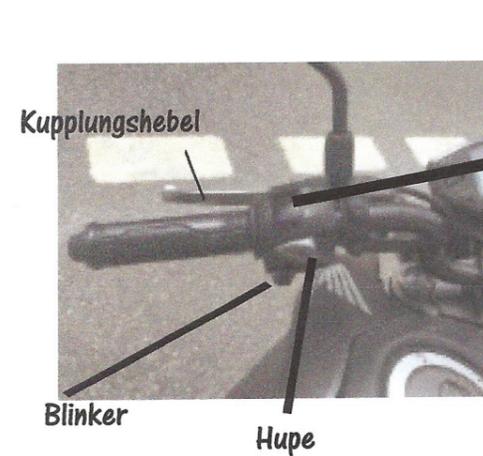


Instrumente/Schalter an Zweirädern

Honda MSXI 125ccm (Klasse A1)



Kombiinstrument mit:
 Tacho Tageskilometerzähler
 Leerlaufkontrolllampe Blinkerkontrolllampe
 Fernlichtkontrolllampe



Oil - Kontrolle über Meßstab

Instrumente/Schalter an Zweirädern

Honda CB 125 F (Klasse A1)



Kombiinstrument mit:
 Tacho Tageskilometerzähler
 Leerlaufkontrolllampe Blinkerkontrolllampe
 Fernlichtkontrolllampe

Notaus

Anlasser

Fernlicht/
Abblendlicht

Blinker

Hupe



Bremsflüssigkeit

Öl

Instrumente/Schalter an Zweirädern

Honda CBF 600 ABS (Klasse A2)



Tacho
 Tageskilometerzähler

Drehzahlmesser

Ölstandskontrolllampe

Zündschloss an/aus

ABS Kontrolllampe

Leerlaufkontrolllampe

Blinkerkontrolllampe

Fernlichtkontrolllampe

Lichthupe

Kupplungshebel

Vorderradbremshel

Gasgriff

Notaus

Fernlicht/
Abblendlicht

Blinker

Hupe

Anlasser

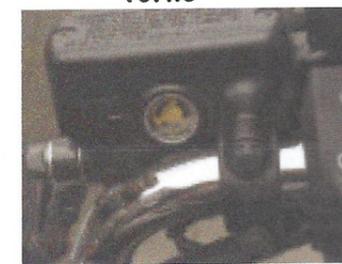
Warnblinkanlage

Öl

Bremsflüssigkeit

Vorne

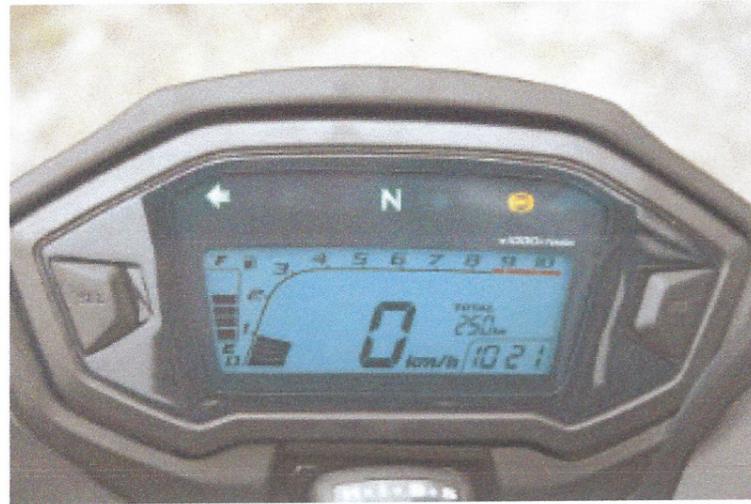
Hinten



Kühlwasser

Instrumente/Schalter an Zweirädern

Honda CB 500 F (Klasse A2)



Kupplungshebel

Bremshebel



Abblendlicht
Fernlicht
Lichthupe

Hupe
Blinker



Notaus
Warnblinker
Starter



Kühlwasser



Öl



Bremsflüssigkeit
vorne/hinten



Instrumente/Schalter an Zweirädern

Honda CMX 500 Rebel (Klasse A2)



Kupplung



Abblendlicht
Fernlicht

Hupe

Blinker



Notaus

Warnblinker

Starter



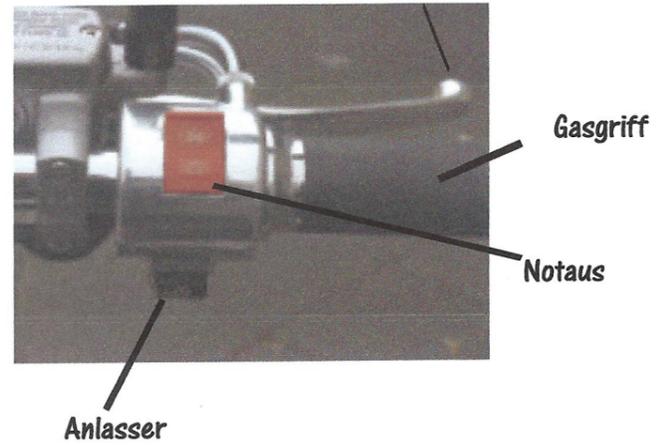
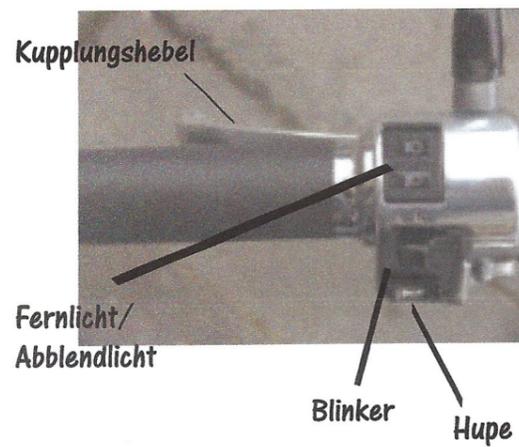
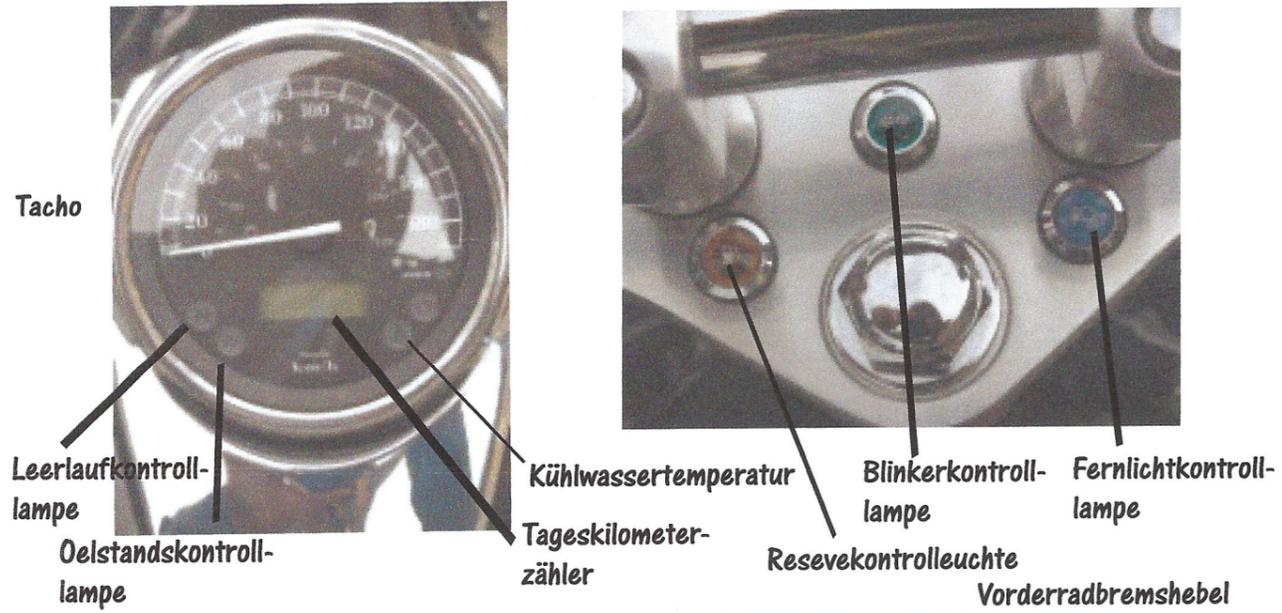
Öl



Bremsflüssigkeit
hinten

Instrumente/Schalter an Zweirädern

Honda VT 750 (Klasse A2)



Öl



Bremsflüssigkeit



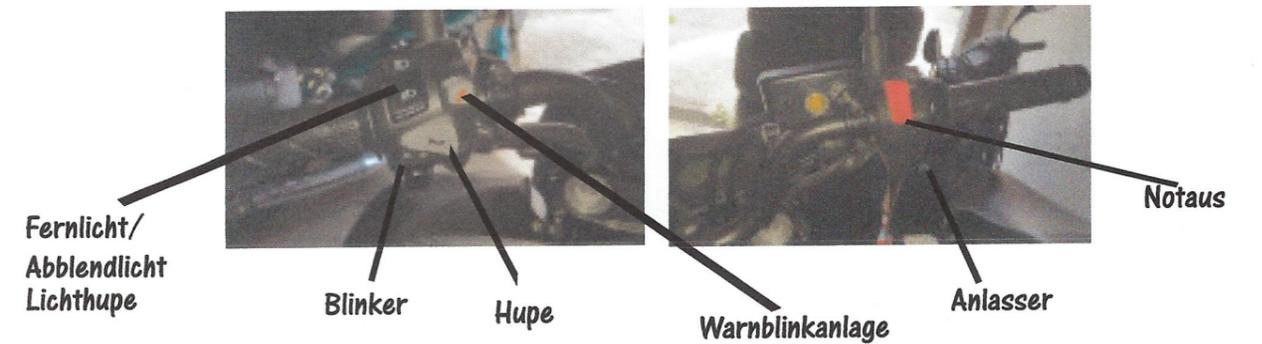
Zündschloss an/aus



Kühlwasser

Instrumente/Schalter an Zweirädern

Honda CB 650 F (Klasse A)



Öl



Kühlwasser

Bremsflüssigkeit



Vorne

Hinten



Instrumente/Schalter an Zweirädern

Honda CB 650 Neo Cafe Racer (Klasse A)



Fernlicht/
Abblendlicht
Lichthupe

Blinker

Hupe

Warnblinkanlage

Notaus

Anlasser

Brems-
flüssigkeit
Öl
Kühlwasser



Brems-
flüssigkeit



Sicherheitsüberprüfungen an den Zweirädern

Auch diese Sicherheitsüberprüfungen können zu Beginn als auch am Ende der Prüfung durch den Prüfer abgefragt werden



Sicherheitsüberprüfungen

Lenkkopflager

- Aufbocken
- Vorderrad entlasten
- Drehen von rechts nach links, dabei darf kein rucken auftreten (Rastpunkt)
- Aufbocken
- Vorderrad entlasten
- Teleskopgabel unten anfassen und kräftig nach vorne und hinten ziehen
- Es darf kein Spiel spürbar sein
- Abbocken
- Sitzend Vorderradbremse betätigen
- Kräftig eintauchen
- Dabei darf es nicht knacken (oben am Lenkkopflager)

Radlagerspiel

- Aufbocken
- Mit beiden Händen Rad gegen die Achse verdrehen
- Sitzt das Rad nicht fest in der Achse, so wäre zu viel Spiel im Radlager

Stossdämpfer/Federung/Gabel

- Lose Befestigung
- Oelspuren am Gleitrohr oder am Dichtungsring zu Standrohr
- Bei einer Wipp-Prüfung im Stand schwingt die Maschine nach

Schwingenlagerung

- Aufbocken
- Schwinge quer zur Laufrichtung bewegen
- Dabei die andere Hand auf den Lagerpunkt legen, hier darf kein merkliches Spiel sein

Sicherheitsüberprüfungen

Rahmenkontrolle

- Risse
- abgeblätterte / abgesprungene Farbe
- Rost
- Beulen

Bremsanlage

Mechanische Bremsen

- Seilzüge / Gestänge
- Zustand
- Einstellung

Hydraulische Bremsen

- Stand der Bremsflüssigkeit (vorn/hinten, max. zwei Jahre alt)
- Bremsleitungen

Überprüfen des Bremslichtes auf Funktion (vorn/hinten)

Überprüfung der Rückstrahler

- Vorhandensein
 - Beschädigung
- mittels einer Taschenlampe

Überprüfung der Reifen

- Beschädigung (Einschnitte, Beulen)
- Profiltiefe (Min. 1,6 mm)
- Luftdruck
- Alter



Die Grundfahraufgaben

Bevor wir nicht alle Grundfahraufgaben können, dürfen wir nicht durch den Strassenverkehr fahren.

Hier die Übersicht über die Grundfahraufgaben während der Prüfung:

Grundfahraufgabe	Nr.	Klasse A1, A2, A o = obligatorisch
Fahren eines Slaloms mit Schrittgeschwindigkeit (5 x 3,5 m Abstand)	2.1	o
Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung	2.2	o
Ausweichen ohne Abbremsen	2.3	o
Ausweichen nach Abbremsen	2.4	o
Slalom (4 x 7m Abstand)	2.5	Von diesen zwei Aufgaben ist eine auszuwählen
Langer Slalom (4 x 9m / 2 x 7m Abstand)	2.6	
Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus	2.7	Von diesen drei Aufgaben ist eine auszuwählen
Stop and Go	2.8	
Kreisfahrt (4,5 m Halbmesser)	2.9	
Summe der zu fahrenden GFA		6

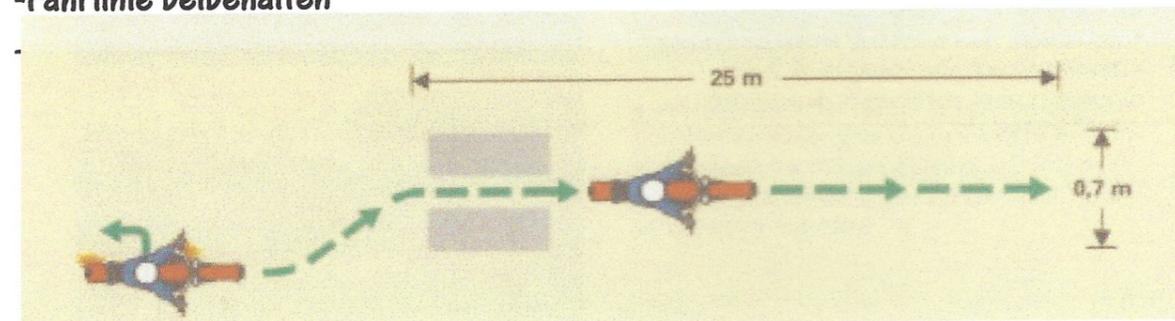
Grundfahraufgabe	Nr.	Klassen A2 und A (stufenweiser Zugang) o = obligatorisch
Fahren eines Slaloms mit Schrittgeschwindigkeit (5 x 3,5 m Abstand)	2.1	o
Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung	2.2	o
Ausweichen ohne Abbremsen	2.3	o
Ausweichen nach Abbremsen	2.4	o
Summe der zu fahrenden GFA		4

Grundfahraufgaben



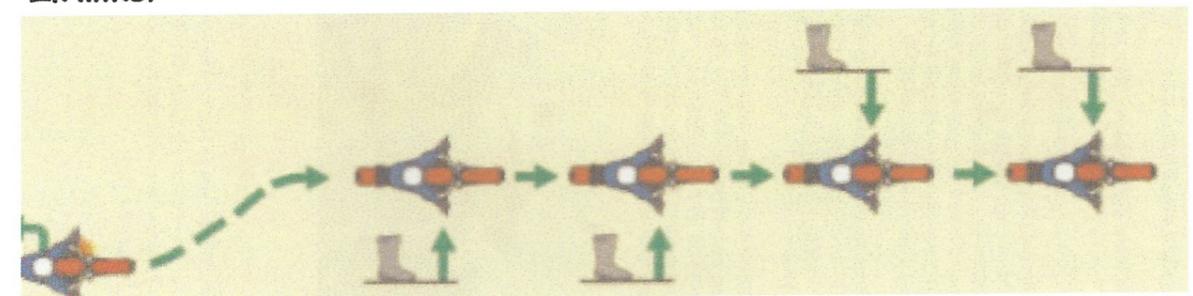
Fahren mit Schrittgeschwindigkeit

- Anfahren und Maschine stabilisieren
- Schritttempo fahren durch Zusammenspiel von Kupplung, Gas und evt. Fußbremse
- Blick weit nach vorne, keinesfalls auf das Vorderrad schauen
- Die Füße auf die Rasten
- Fahrlinie beibehalten



Stop and Go

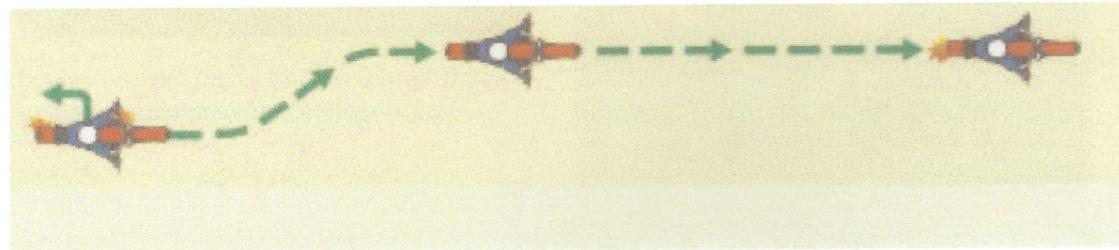
- Anfahren und leicht beschleunigen
- Im ersten Gang bleiben
- Anhalten und die Maschine mit nur einem Fuß abstützen
- Insgesamt viermal wiederholen (2x rechts, 2x links)



Grundfahraufgaben

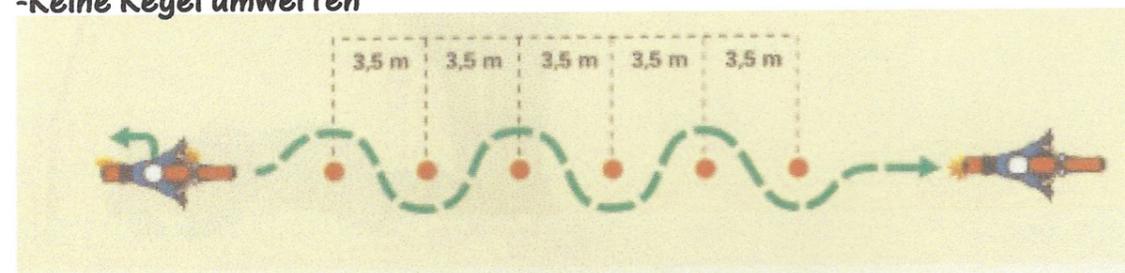
Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung

- Beschleunigen auf ca. 50 km/h (Klasse AM auf ca. 40 km/h)
- Gleichzeitig mit Hand- und Fußbremse maximal verzögern
- Blick nach vorne
- Knie am Tank
- Gerade sitzen, nicht einknicken
- Bremsen der Witterung anpassen
- Spur halten (blockierendes Hinterrad)
- Vorderrad darf nicht blockieren



Slalom mit Schrittgeschwindigkeit (nur Klasse A & A1)

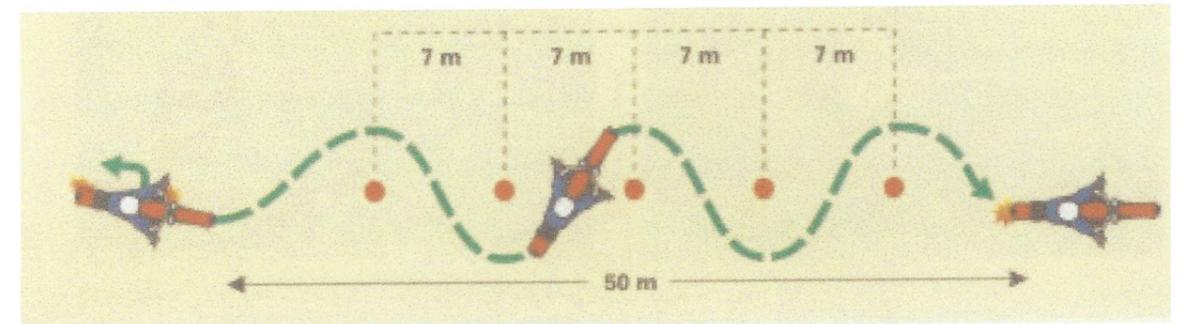
- Anfahren und Maschine stabilisieren
- Schritttempo fahren durch Zusammenspiel von Kupplung, Gas und evtl. Fußbremse
- An allen Leitkegeln so früh wie möglich einschwenken und vorbeifahren
- Beim Durchfahren des ersten Feldes den Blick auf die vorgeplante Linie durch das zweite Feld richten usw. Nicht auf die Kegel schauen.
- Dabei aktiv lenken und Körpergewicht verlagern
- Füße bleiben auf den Rasten
- Keine Kegel umwerfen



Grundfahraufgaben

Slalom

- Beschleunigen auf 30 km/h
- den richtigen Gang wählen
- An allen Leitkegeln so früh wie möglich einschwenken und vorbeifahren
- Beim Durchfahren des ersten Feldes den Blick auf die vorgeplante Linie durch das zweite Feld richten usw. Nicht auf die Kegel schauen.
- Maschine dabei drücken und intensiv schwingen
- Keine Kegel umwerfen

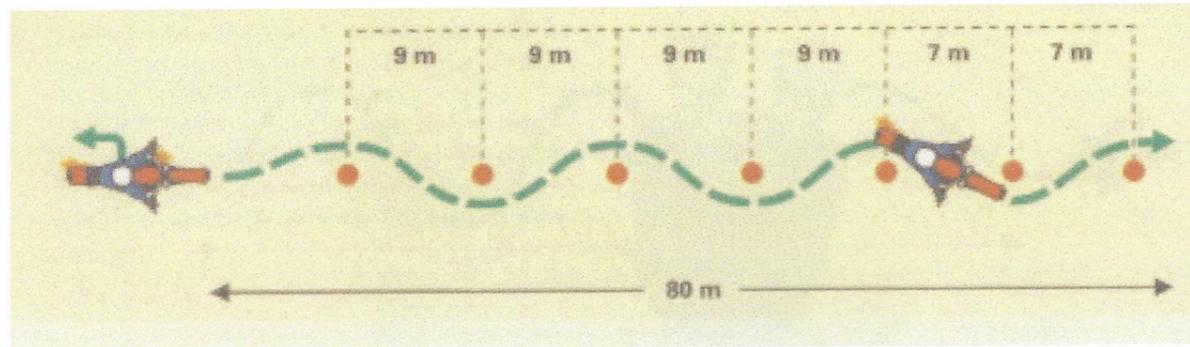


Langer Slalom (nur Klasse A & A1)

- Beschleunigen auf 30 km/h
- Den richtigen Gang wählen
- An allen Leitkegeln so früh wie möglich einschwenken und vorbeifahren
- Beim Durchfahren des ersten Feldes den Blick auf die vorgeplante Linie durch das zweite Feld richten usw. Nicht auf die Kegel schauen.
- Maschine dabei drücken und intensiv schwingen
- Beim Durchfahren der letzten beiden Felder die Maschine stärker drücken, da diese Felder enger sind (7 m statt 9 m)
- Keine Kegel umwerfen

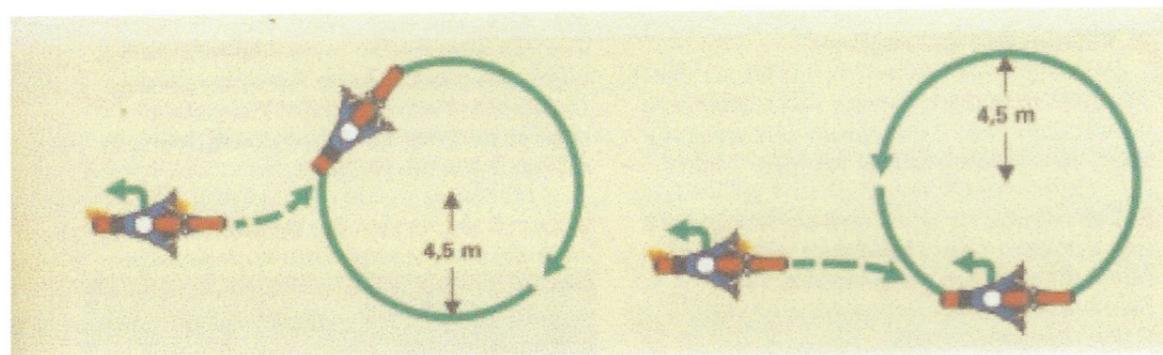


Grundfahraufgaben



Kreisfahrt

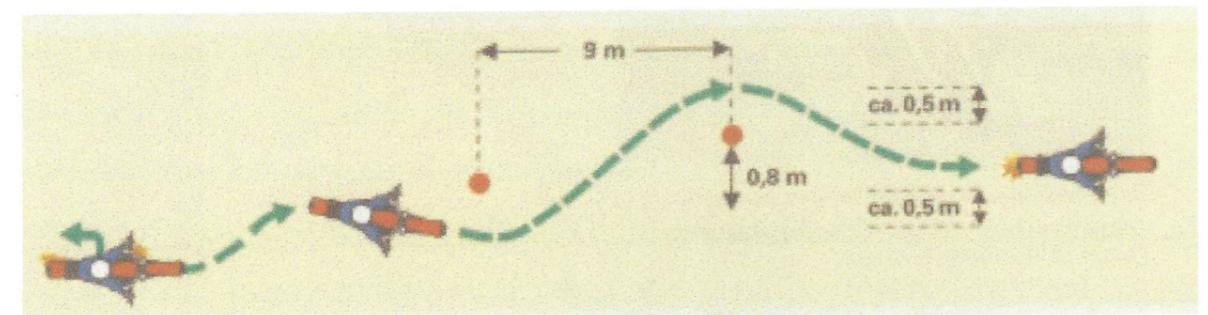
- Anfahren und den richtigen Gang wählen
- In den Kreis einfahren
- Geschwindigkeit so wählen, dass Schräglage entsteht
- Fahrer und Maschine bilden eine Linie (Legen)
- Blickrichtung in die Kreismitte
- Kreislinie beibehalten
- mehrfaches Durchfahren



Grundfahraufgaben

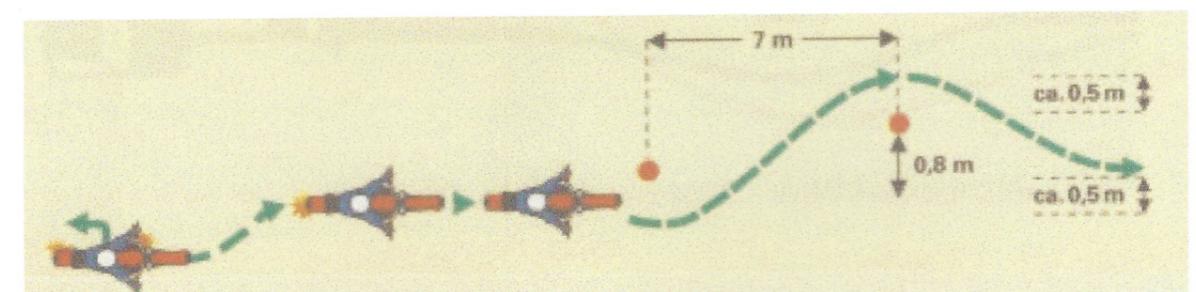
Ausweichen

- Maschine auf ca 50 km/h (Klasse AM ca. 40 km/h) beschleunigen
- Unmittelbar hinter dem ersten Leitkegel die rollende Maschine nach links drücken
- Direkt nach dem Ausweichen um den nächsten Leitkegel wieder in die Fahrspur nach rechts zurück schwenken
- Dann anhalten



Ausweichen nach Abbremsen

- Maschine auf ca 50 km/h (Klasse AM ca. 40 km/h) beschleunigen
- Vor dem ersten Leitkegel auf 30 km/h abbremsen
- Bremse lösen (sonst Sturzgefahr)
- Unmittelbar hinter dem ersten Leitkegel die rollende Maschine nach links drücken
- Direkt nach dem Ausweichen um den nächsten Leitkegel wieder in die Fahrspur nach rechts zurück schwenken
- Dann anhalten



Fakten zum Thema Bremsen:

BITTE ANHALTEN!



Dass bremsen, ist ein Vergleich zwischen dem Fahrer und der Maschine. Die Maschine ist ein Werkzeug, das dem Fahrer zur Verfügung steht. Die Maschine ist ein Werkzeug, das dem Fahrer zur Verfügung steht.

78 MOTORRAD 11/2015

benutzen. Hinzu kommt die Blockiergrenze des Verzerrers des schrägen der Unter- schied. Das zeigt, dass die Haftung auf nassen Unter- grund - bei gleicher Tempera- tur - nur um etwa diesen Pro- zentsatz schlechter ist als bei trockener Straße. Weiterhin macht der Versuch klar, dass Bremsen in erster Linie Kopfsache ist. Auch bei einem Profi-Fahrer

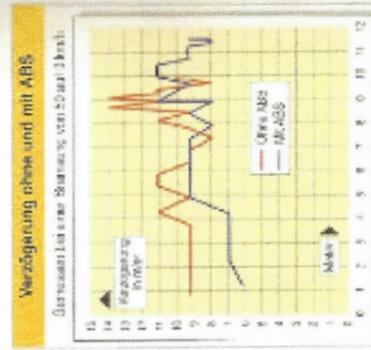
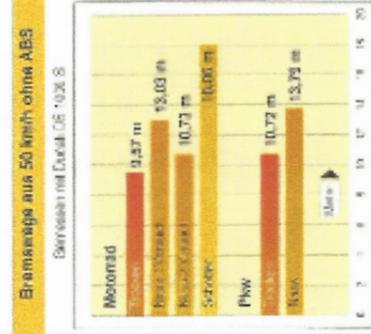
Trotz aller Technik steht fest: Bremsen ist und bleibt Kopfsache

die Maschine hat eine Blockiergrenze des Verzerrers des schrägen der Unter- schied. Das zeigt, dass die Haftung auf nassen Unter- grund - bei gleicher Tempera- tur - nur um etwa diesen Pro- zentsatz schlechter ist als bei trockener Straße. Weiterhin macht der Versuch klar, dass Bremsen in erster Linie Kopfsache ist. Auch bei einem Profi-Fahrer

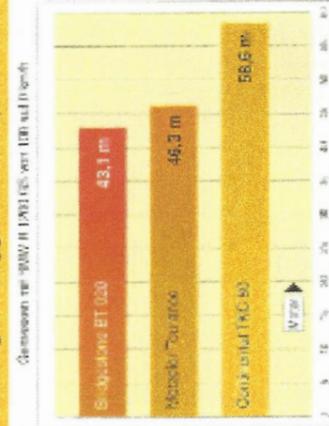
unvollständigen aufzutreten, und dementsprechend beachtet für die nächste Rennrunde nur sehr wenig Zeit. Um diese Defizite zu- nächst einzugleichen, ist die Motor- rad-ABS ein Muss. Die ABS-Systeme sind in der Lage, bei einer Voll- bremsung unter Vermeidung von Wank und mit einem professionellen Fahrer kann das ABS von der rezenten Verzögerung und entsprechend der Länge des Bremsweges nicht mit einer konventionellen Bremse mithalten (siehe Ver- zögerungsdiagramm). Doch der Straßenverkehr findet nicht unter Versuchsbedingungen statt. Und in Stresssituationen

wird der Mensch behandelt. Das ist ein Problem, weil sich der Mensch nicht so verhalten kann wie ein Roboter. Die ABS-Systeme sind in der Lage, bei einer Voll- bremsung unter Vermeidung von Wank und mit einem professionellen Fahrer kann das ABS von der rezenten Verzögerung und entsprechend der Länge des Bremsweges nicht mit einer konventionellen Bremse mithalten (siehe Ver- zögerungsdiagramm). Doch der Straßenverkehr findet nicht unter Versuchsbedingungen statt. Und in Stresssituationen

Messwerte im Vergleich



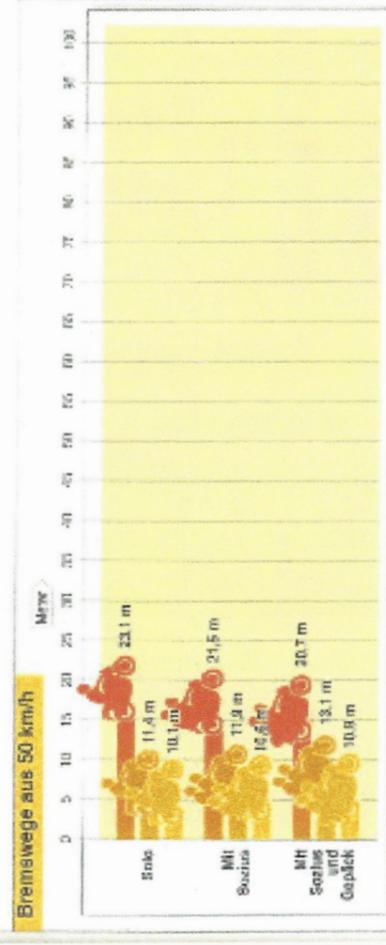
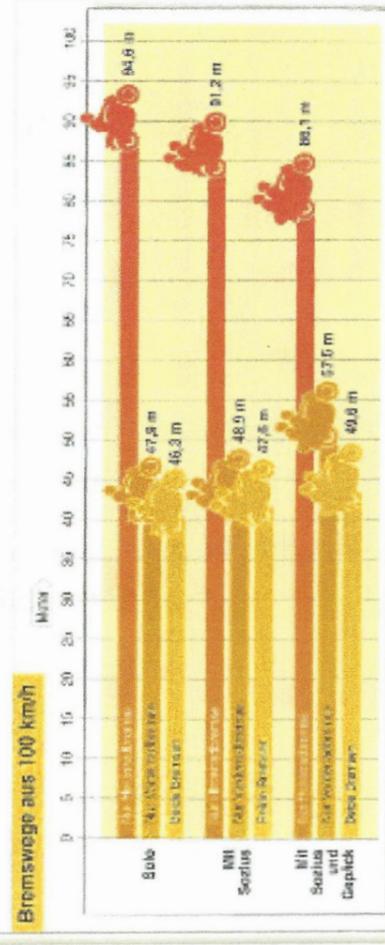
Bremsweg in Abhängigkeit vom Reifenprofil mit ABS



Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft. Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft. Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft.

Sie bremsen und freizeiten. Das ist ein Problem, weil sich der Mensch nicht so verhalten kann wie ein Roboter. Die ABS-Systeme sind in der Lage, bei einer Voll- bremsung unter Vermeidung von Wank und mit einem professionellen Fahrer kann das ABS von der rezenten Verzögerung und entsprechend der Länge des Bremsweges nicht mit einer konventionellen Bremse mithalten (siehe Ver- zögerungsdiagramm). Doch der Straßenverkehr findet nicht unter Versuchsbedingungen statt. Und in Stresssituationen

Bremswege im Vergleich



Auf der Bremselemente sind die Bremsen. Die Bremsen sind ein Maß für die Bremskraft. Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft.

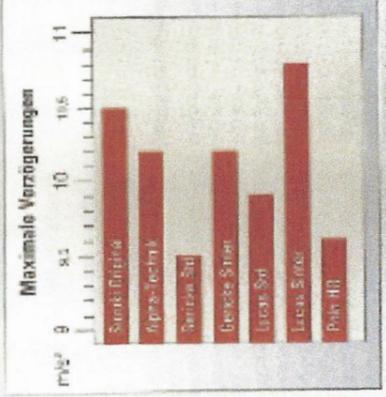
Der Mensch ist ein komplexes System. Die Bremsen sind ein Maß für die Bremskraft. Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft.

11/2015 MOTORRAD 79

Feintuning für die Bremse

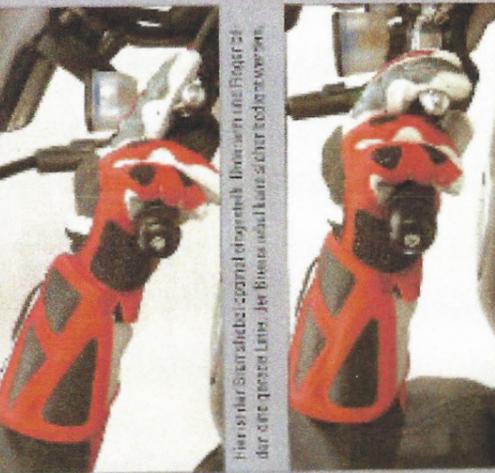


Die Bremselemente sind ein Maß für die Bremskraft. Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft.



Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft. Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft.

Ergonomie am Hebel



Die Ergonomie am Hebel ist ein Maß für die Bremskraft. Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft.



Die Ergonomie am Hebel ist ein Maß für die Bremskraft. Die Verzögerung ist ein Maß für die Bremskraft.

Fahraufgabenkatalog



Fahraufgabenkatalog

Zusatzvideos



VivaLaMopped-Assistenzsysteme



VivaLaMopped-Wetter und Reifen



VivaLaMopped-Blickführung



Downloadlink für Technische Referenzen
und Zusatzvideos (Grundfahraufgaben, Technik etc)