

GEFAHRENSTELLEN ERKENNEN

Beschleunigen, Bremsen, Lenken, Schräglage: Der Reifen überträgt die Kräfte auf die Fahrbahn. Die Reifenaufstandsfläche, der so genannte „Latsch“, ist etwa so groß wie eine Scheckkarte.

Wieviel Kräfte der Reifen übertragen kann, hängt ab von

- Dem Gewicht, mit dem der Reifen belastet wird
- Der Reibung zwischen Reifen und Fahrbahn

Je stärker Sie bremsen, umso weniger Haftung steht für Schräglagen in Kurven zur Verfügung. Je höher die Schräglage in schnell durchfahrenen Kurven ist, umso weniger Haftung steht Ihnen zum Bremsen zur Verfügung. Auch das Beschleunigen aus der Kurve kann bei großer Schräglage die Haftkraft des Reifens überfordern.

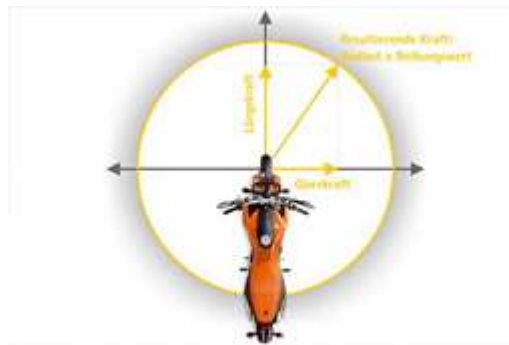
Plötzliche Änderungen der Fahrbahngriffigkeit sind daher besonders gefährlich für Sie. Fahren Sie bei rutschigen Stellen mit verstärktem Knieschluss und ohne zu beschleunigen oder zu bremsen, wenn möglich neben den verschmutzten Fahrbahnteilen. Müssen Sie schalten, kuppeln Sie gefühlvoll mit ein wenig Vorgas ein. Schauen Sie nicht zu Boden, sondern weiter in die gewünschte Fahrtrichtung, mit Blicksprüngen in den Bereich Fünf bis zehn Sekunden vor Ihnen.

Geringere Geschwindigkeit und besondere Vorsicht ist in vielen Situationen erforderlich:

- Verunreinigungen der Fahrbahn durch Streusplitt, Erde (vor allem bei Baustellen oder Feldwege-Einmündungen, Tierkot in Weidegebieten, ...)



- Verunreinigungen der Fahrbahn durch Laub, vor allem bei Nässe: Der Bremsweg verlängert sich bei nasser Fahrbahn ca. auf das Doppelte. Sie müssen ca. 1/3 langsamer fahren als bei trockener Fahrbahn. Bei beginnendem Regen nach längerer Trockenheit, auf nassen Bodenmarkierungen, nassem Laub oder Schnee ist der Bremsweg ca. vier Mal länger: fahren Sie nur mehr halb so schnell wie bei trockener Fahrbahn



- Verunreinigungen der Fahrbahn durch Kraftstoffe oder Öl (erkennbar an regenbogenfarbenen Schlieren) sowie Erde, ...



- Bei Kanalbaustellen etc. setzt sich oft noch das Material unter dem frisch asphaltierten Teil der Fahrbahn. Fahren Sie am dunkleren Teil der Fahrbahn und erwarten Sie beim Überfahren des Asphaltstoßes einen leichten Spurversatz



- Fahrbahnen aus Katzenkopfpflaster, Schotter und Streckenstücke, an denen die Fahrbahnoberfläche abgefräst wurde



- Bodenmarkierungen und Fahrbahneinbauten aus Metall (Schienen, Deckel, Weideroste): Fahren Sie neben den Schienen. Beim (rechtwinkligen!) Überqueren vermeiden Sie es zu beschleunigen oder zu bremsen und wählen Sie eine geringe Schräglage



- Bitumenausbesserungen, vor allem bei hohen Temperaturen
- Fahren bei niedrigen Temperaturen – der Fahrbahnbelag ist relativ rutschig
- Fahrbahnunebenheiten – durch das Ein- und Ausfedern ändern sich die Radlasten und damit die Haftung der Reifen



- Tunnel, die gegen wasserführende Gesteinsschichten nicht abgedichtet sind
- Brücken (diese können auf kleinen Nebenstraßen auch aus Holz sein) und schattige (und damit kühlere) Stellen: Feuchtigkeit trocknet nicht so rasch auf



- Schneereste auf der Fahrbahn



Ein durchdrehendes oder blockierendes Rad kann keine Seitenführungskräfte übertragen. Rutscht das Vorderrad, ist ein Sturz praktisch unausweichlich. Rutscht das Hinterrad aus der Kurve, ist bei „normalen“ Fahrern ein Sturz wahrscheinlich. Ein blockierendes Hinterrad bei einer Vollbremsung ist hingegen weniger gefährlich.

