Zu schwungvoll, zu schnell

Setzt die Road-King auf diesem Stahlbügel, der auch den Seitenständer trägt, schwungvoll auf, kann es selbst solch einen schweren Tourer aushebeln.

Zwei auf den ersten Blick völlig unterschiedliche Ereignisse werden in dieser Folge für die Unfallakte beleuchtet. Beide Male geht es um Schräglage und Fahrdynamik.
Am 13.10.2018 befährt ein 53-jähriger Motorradfahrer aus Oberfranken mit seiner Harley-Davidson Road-King die Kreisstraße KU 8 von Wonsees kommend in Richtung Grossenhül. Auf einer – später von der Polizei nicht

feststellbaren – Bodenwelle setzt er nach eigenen Angaben in einer Linkskurve mit dem Trittbrett auf. Das Motorrad wird dadurch ausgehebelt. Es kommt zum Sturz, bei dem der Motorradfahrer unter seiner Maschine begraben und lebensgefährlich verletzt wird.
Ein ebenfalls auf einer Harley-Davidson vorausfahrender Begleiter bemerkt in der nächsten Ortschaft das Fehlen des Verunglückten hinter ihm. Er kehrt zu Unfallstelle zurück, um Erste Hilfe zu leisten. Laut seiner Aussage gegenüber der Polizei war die Tour nur als "kleiner Motorradausflug" geplant.

Im zweiten Fall befährt ein 22-jähriger Ortskundiger mit seiner Yamaha R1 am 15. Juli 2018 die Staatsstraße 2244 (ehemals B4) zwischen Neuses und Altendorf. Er überholt am Ausgang einer Rechtskurve einen Pkw und schert vor diesem und der nun folgenden Linkskurve wieder ein. Dabei kann er dem Verlauf der Fahrbahn nicht folgen. Er gerät nach rechts ins Bankett und in den Straßengraben. Insgesamt fährt er ca. 100 Meter neben der Fahrbahn, bevor er stürzt und nach

weiteren 50 Metern Rutschstrecke zum Stillstand kommt. Bei dem Unfall wird der junge Motorradfahrer schwer verletzt.

An dieser Stelle bremst der Fahrer der R1 bereits rechts auf dem Bankett. Im Hintergrund die Endlage von Verunglücktem und Motorrad.

Zunächst ist festzustellen: Beide Unfälle sind ohne Fremdeinwirkung, also Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer entstanden. Beide Fahrzeuge unterscheiden sich von der Gattung her extrem. Bei der Harley-Davidson ist es ein Trittbrett mit seiner massiven Rohrunterkonstruktion, welches aufgrund seiner Hebelwirkung die Reifen so stark entlastet, dass das Fahrzeug

mangels Traktion ins Rutschen kommt. Beim zweiten Unfall kommen mangelnde Fahrpraxis und die Leistungsstärke des Motorrades (175 PS) zusammen.

Der Fahrer hatte sein Motorrad beschleunigt, um den Überholvorgang möglichst zügig zu beenden und wieder auf die eigene Fahrbahnseite zu gelangen. Mit der R1 sind Beschleunigungen im Geschwindigkeitsbereich zwischen 100 und 200 km/h unter 10 Sekunden möglich. Wer hier bei einem Überholvorgang nur 2 Sekunden zu lange beschleunigt, findet sich schnell in einer Geschwindigkeitsregion wieder, bei der die Straße mit ihren Kurven nicht mit der anliegenden Geschwindigkeit vereinbar sind. Das Ganze spielt sich blitzschnell in wenigen Augenblicken ab.
Wenn der Fahrer realisiert, dass er aufgrund der hohen Beschleunigung für den Überholvorgang viel zu schnell für die nächste Kurve ist, befindet er sich bereits in einer Situation, die ihn – gerade als Anfänger – fahrdynamisch völlig überfordert. Und hat er in diesem Geschwindigkeitsbereich, der aufgrund der nachgewiesenen Meterangaben im Bankett und Straßengraben weit jenseits der

100 km/h gelegen sein dürfte, einmal die Straße verlassen, ist ein folgender Sturz unvermeidbar.
Beim Fahrer der Harley-Davidson Road-King war nicht die gefahrene Geschwindigkeit, sondern die eingeschränkte Schräglagenfreiheit ausschlaggebend. Cruiser und Chopper besitzen bauartbedingt wenig Bodenfreiheit. Das insofern nicht weiter bedeutsam, weil ihre Benutzer vom Fahrstil her eher konservativ unterwegs sind. Das Aufsetzen des Trittbrettes bedeutet auch nicht automatisch einen Sturz. Wobei hier nicht das klappbare Trittbrett selbst, sondern ein darunter liegender Stahlbügel aufsetzt. Bei 375 kg Fahrzeuggewicht ist dieser Bügel sinnvoll, denn so klemmt das Motorrad bei einem Umfaller im Stehen dem Fahrer nicht das Bein ein. Kommt es im normalen Fahrbetrieb zum Aufsetzen dieser Unterkonstruktion, so entsteht – hauptsächlich bei Dunkelheit – spektakulärer Funkenflug. Gefährlich wird es, wenn der Fahrer sich mit zu großer Dynamik „in die Kurve wirft“, also zu schwungvoll eine Schräglage einleitet. Dann ist das Trittbrett samt Stahlbügel durchaus in der Lage, selbst die mit Fahrer bereits knapp eine halbe Tonne wiegende Fuhre auszuhebeln – wie in diesem Fall auch geschehen. Wenn dann bei einem Sturz noch der Fahrer

unter seinem Fahrzeug zu liegen kommt, sind schwere Verletzung unvermeidlich.
Aus diesen beiden Unfällen lassen sich als Lerneffekt zwei wichtige Schlüsse ziehen. Im Falle der R1 muss sich der Fahrer immer vor Augen halten, zu welchen Fahrleistungen binnen kürzester Zeit Motorräder der Kategorie Supersport/Superbike in der Lage sind. Dabei genügen bereits Augenblicke der Unaufmerksamkeit, der Selbstüberschätzung oder fehlender Fahrpraxis, um aus einem sicheren Fahrzustand in eine schwer oder nicht mehr beherrschbare Situation zu geraten
Das Aufsetzen der Trittbretter bei verschiedenen Harley-Fahrzeugen ist nicht nur bekannt, sondern wird von allen Besitzern diese Kategorie auch akzeptiert. Dabei kündigt sich das Aufsetzen der Trittbretter mit einem lautstarken, kratzenden Geräusch an und signalisiert dem Fahrer, dass nun das Schräglagenmaximum erreicht ist.

Gefährlich wird es wie beim geschilderten Unfall immer dann, wenn der Fahrer mit Schwung in die zu durchfahrende Kurve einlenkt.
Ist nun die Geschwindigkeit zu groß und die Schräglagenfreiheit nicht mehr ausreichend, bleiben ihm als

Erstmaßnahme zwei Möglichkeiten: entweder das Fahrzeug aufzurichten und geradeaus die Straße zu verlassen. Oder auf dem Trittbrett rutschend und schlingernd zu versuchen, die Situation noch irgendwie zu retten.
Was manchmal gelingen kann – aber nicht immer.