

A
KLASSE

DEGENER WORKBOOK 360° Fahraufgaben

Handlungsabläufe verinnerlichen

HERZLICH WILLKOMMEN!

Liebe Fahrschülerin, lieber Fahrschüler,

willkommen in deiner Fahrschule. Wir freuen uns sehr, dass du dich für uns als deinen starken Partner für deine Fahrausbildung entschieden hast.

Vor dir liegt ein völlig neuartiges Arbeitsbuch.

Das besondere an diesem Praxis-Arbeitsbuch ist seine Entstehung: Hier sind die praktischen Erfahrungen aktiver Fahrlehrer, die sie in der Fahrschüler-Ausbildung sammeln konnten, von einem Fachverlag professionell aufbereitet worden. So eine gelungene Kooperation ist selten und erfreulich! Gemeinsam haben die Autoren und der Verlag sich zum Ziel gesetzt, Theorie und Praxis der Fahrausbildung in der Fahrschule enger miteinander zu verbinden. Das Ergebnis dieser Kooperation liegt gerade vor dir.

Im Mittelpunkt stehen die so genannten Handlungsabläufe.

Das sind die regelmäßig wiederkehrenden Tätigkeiten beim Motorradfahren, über die man gar nicht mehr nachdenkt, wenn man sie erst einmal beherrscht. Zum sicheren Motorradfahren gehört eine solche Abfolge von oft wiederkehrenden Handlungen. Sie zu kennen, hilft nicht nur bei der Beantwortung von Fragen in der Theorieprüfung, sondern auch in der praktischen Fahrprüfung. Deshalb bietet dieses Handbuch neben dem theoretischen Wissen auch wichtige und interessante Anleitungen, die sowohl auf die Fahrprüfung als auch auf die spätere Fahrpraxis vorbereiten.

Wir bringen die Fahrpraxis in den Theorie-Unterricht – und nach Hause.

Das DEGENER WORKBOOK 360° kann nicht nur im Unterricht eingesetzt werden. Du kannst damit auch allein und wo immer du möchtest zusätzlich für deine Prüfung lernen. Solltest du dann noch Fragen haben, notiere sie auf der entsprechenden Seite und du bekommst die Antwort in der nächsten Unterrichtsstunde von deiner Fahrlehrerin oder deinem Fahrlehrer.

Wir wünschen dir viel Spaß bei deiner Fahrausbildung – denn mit Spaß lernt es sich einfach besser – und viel Erfolg!

Die Autoren
Volker Kessler, Daniel Voss

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung

Vorwort	3
Gebrauchs-Anleitung	6
Die Fahrkompetenzbereiche (FKB)	7

Fahrtechnische Vorbereitung

Sicherheitskontrollen	8
Andere Verkehrsteilnehmer	14
Bekleidung/Aufsteigen	16
Lenkerhaltung/Spiegel und Verkehrsbeobachtung.....	17
Lenken/Schalten	18

Am Ende der Fahrt

Absteigen/Abstellen	22
---------------------------	----

Fahrerassistenzsysteme

Ein Überblick	24
---------------------	----

Fahraufgaben Klasse A (in der Reihenfolge ihrer amtlichen Nummerierung)

1.1	Befahren von Einfädungsstreifen	30
	Autobahn-Auffahrt	30
1.2	Befahren von Ausfädungsstreifen	36
	a) Autobahn-Ausfahrt	36
	b) Umkehren über ein Autobahnkreuz	40
1.3	Durchführung von Fahrstreifenwechseln	42
	Beispiel 1: Fahrstreifenwechsel nach rechts	42
	Beispiel 2: Fahrstreifenwechsel nach links	44
2.	Kurve	46
	Linkskurve, Rechtskurve	48
	Doppelkurve	48
3.1	Vorbeifahren an Hindernissen und Engstellen	50
3.2	Überholen anderer Verkehrsteilnehmer	54
4.1	Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen	58
	(a) Rechts vor links	58
	(b) Vorfahrt gewähren	62
	(c) STOP-Schild	64
	(d) Abknickende Vorfahrt – Vorfahrtzeichen	68
	(e) Abknickende Vorfahrt – Vorfahrt gewähren und STOP	72
	(f) Ampelphasen und Entscheidung	76

4.2	Rechtsabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen	78
	I) Rechtsabbiegen	80
	II) Verlassen des Verkehrsberuhigten Bereichs	82
	III) Rechtsabbiegen mit Verkehrsinsel	83
4.3	Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen	84
	I) Mehrspuriges Linksabbiegen	88
4.4	Einfahren	90
	a) Anfahren in der Ebene	90
	b) Anfahren in einer Steigung	92
5.	Kreisverkehr	94
6.1	Heranfahen an und Überqueren von Bahnübergängen	98
6.2	Annäherung an Straßenbahnen und/oder Straßenbahnschienen	102
7.1	Annähern und Vorbeifahren an Haltestellen für Busse/Straßenbahnen	104
7.2	Annähern an und Überqueren von Fußgängerüberwegen	108
8.	Geradeausfahren	112
	(a) In der Stadt – Kinder	114
	(b) In der Stadt – Sonderfahrzeuge	116
	(c) Auf dem Land – Wildwechsel	118
	(d) Auf der Autobahn – Rettungsgasse	122
9.	Besondere Situation – Verhalten nach Unfall	126
Grundfahraufgaben Klasse A (in der Reihenfolge ihrer amtlichen Nummerierung)		
1.	Slalom mit Schrittgeschwindigkeit (nicht für Klasse AM)	132
2.	Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung	134
3.	Ausweichen ohne Abbremsen	136
4.	Ausweichen nach Abbremsen	138
5.	Slalom	140
6.	Langer Slalom (nicht für Klasse AM)	142
7.	Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus	144
8.	Stop and Go	146
9.	Kreisfahrt	148
Anhang		
	Glossar: Begriffe	150
	Abkürzungen	152

DIE FAHRKOMPETENZBEREICHE (FKB)

Der Prüfer bewertet die Prüfungsfahrt mithilfe des sogenannten Fahraufgabenkatalogs. Darin sind bestimmte Anforderungen und Bewertungskriterien festgelegt. Damit möchte man erreichen, dass jede Prüfung möglichst gleich und transparent abläuft. Im Katalog werden die verschiedenen Fahrsituationen und das korrekte Verhalten beispielhaft aufgeführt. Zu jeder Situation werden die entsprechenden Handlungsabläufe beschrieben und erläutert. Damit wird die Bewertung der Prüfungsfahrt durch den Prüfer verständlich und nachvollziehbar. Wie der Prüfer die Fahrt im Einzelnen bewertet hat, kann im Prüfprotokoll nachgelesen werden.



VERKEHRSBEOBACHTUNG

Hier geht es um meine Aufmerksamkeit. Ich beobachte mein Umfeld und andere am Verkehr Teilnehmende. Auch das Wahrnehmen von Verboten und die Orientierung im Fahrstreifen sind hier wichtig. Durch eine angemessene Beobachtung erkenne ich die Aufgaben rechtzeitig und kann mich auf das (Fehl-)Verhalten anderer besser einstellen. Dabei muss ich mir stets der Gefahr des Übersehen-Werdens durch andere bewusst sein.



FAHRZEUGPOSITIONIERUNG

Bei diesem Punkt geht es hauptsächlich darum, wo ich mich mit meinem Fahrzeug bewege oder stehe. Ist ausreichend Abstand zu anderen am Verkehr Teilnehmenden? Nutze ich den Fahrstreifen bis zum Ende aus, fahre ich die Kurven richtig an? Beachte ich bei der Benutzung meines Fahrstreifens die Gefahren durch z. B. Gullydeckel oder Fahrbahnmarkierungen (Rutschgefahr!)? Das alles sind wichtige Punkte bei der Fahrzeugpositionierung.



GESCHWINDIGKEITSANPASSUNG

In diesem Bereich ist gefragt, ob ich die Geschwindigkeit der Situation entsprechend wähle. Das kann zügig und flüssig bedeuten, z. B. bei einem Fahrstreifenwechsel, oder eher langsamer, wenn ich eine Situation nicht genau überblicken kann, z. B. an einer Engstelle.



KOMMUNIKATION

Wie zeige ich den „anderen Verkehrsteilnehmern“, was ich vorhabe? Die Möglichkeiten sind im oder auf dem Fahrzeug sehr begrenzt. Ich zeige meine Absichten mit den vorhandenen Mitteln rechtzeitig und deutlich an, z. B. Fahrtrichtungs-Änderungen mit dem Blinker. Klares und deutliches Verhalten ist eine der besten Möglichkeiten, um den Anderen zu zeigen, wie ich mich verhalten werde. Auch Lichtzeichen (Aufblenden), Handzeichen (Zeigen, Winken) können in bestimmten Situationen zur Klärung beitragen.



FAHRZEUGBEDIENUNG UND UMWELTSCHUTZ

Der technische Umgang mit dem Fahrzeug steht hier im Vordergrund. Dabei geht es hauptsächlich um einen vorausschauenden Fahrstil und darum, möglichst wenig Umweltbelastung mit meinem Fahrzeug zu verursachen. Richtige Gangwahl, sanftes Beschleunigen, frühzeitiges Verzögern und rechtzeitiges Bremsen sind hier Ziele, um umweltschonend im Verkehr „mitzuschwimmen“.

Sicherheitskontrollen

Überprüfung des ordnungsgemäßen Zustandes von (soweit vorhanden und ohne Werkzeuge oder Hilfsmittel möglich).



Reifen

z. B. Beschädigung, Profiltiefe, Reifendruck

Not-Aus-Schalter

Antriebs Elemente

z. B. Kette, Riemen Antrieb, Kardan



Scheinwerfer, Leuchten, Blinker, Hupe

Ein- und Ausschalten

Funktion prüfen von: Standlicht / Abblendlicht / Fernlicht / Schlussleuchte(n) mit Kennzeichenbeleuchtung / Warnblinker / Blinker / Hupe / Bremsleuchten (Vorder- und Hinterradbremse)

Kontrollleuchten benennen



Rückstrahler

Vorhandensein prüfen
Beschädigungen

Andere Verkehrsteilnehmer

Im öffentlichen Straßenverkehr begegnen sich VIELE unterschiedlich schnelle und schwere Verkehrsteilnehmer, die alle EINEN gemeinsamen Verkehrsraum nutzen. Aus der räumlichen Nähe und den „speziellen“ Verhaltensweisen ergibt sich ein gewisses Gefahrenpotenzial. Deshalb ist es wichtig zu wissen, worauf ich bei den anderen Verkehrsteilnehmern jeweils besonders zu achten habe.

Je besser ich ihre Besonderheiten kenne, desto eher kann ich ihre Absichten erkennen. Das erhöht die Sicherheit für mich und die anderen. Mit diesem Abschnitt möchten wir versuchen, den Blick für die anderen etwas zu schärfen und den Umgang mit ihnen zu erleichtern.

VERKEHRSTEILNEHMER	GEFAHREN	UMGANG
 <p>Fußgänger</p>	<p>ALTERSUNTERSCHIEDE sind von großer Bedeutung: Kinder sind unberechenbar, Ältere trauen sich aus Respekt vor Kraftfahrzeugen nicht auf die Fahrbahn.</p>	<p>Kinder und Ältere erfordern besondere Aufmerksamkeit und Rücksicht! An Ampeln, Überwegen oder Querungshilfen vollständig stehen bleiben, ggf. Handzeichen geben.</p>
 <p>frei</p> <p>Elektro-Kleinstfahrzeuge (auch: E-Scooter) gemäß eKfV</p>	<p>Sie sind als besonders unberechenbar einzustufen, auch was die Nutzung des Verkehrsraumes angeht. Ohne Helm oder besondere Kleidung sind sie schlecht vor Verletzungen geschützt. Keine Fahrausbildung nötig, Verkehrsregeln meist unbekannt. Die Geschwindigkeit der Scooter wird oft falsch eingeschätzt.</p>	<p>Ich muss mich darauf einstellen, dass sie sehr wendig sind, plötzlich die Richtung ändern und sowohl auf dem Radweg als auf dem Gehweg fahren. Weil sie relativ schutzlos sind und oft die Verkehrsregeln nicht kennen, ist besondere Vorsicht und Rücksicht von mir gefordert.</p>
 <p>frei</p> <p>Straßenbahn/Tram</p>	<p>Eine Herausforderung für viele, die ihnen eher selten begegnen. Je nach Stadt. Mein Fahrzeug ist beim Fahren auf den Gleisen ggf. schwer zu kontrollieren. Wichtig: Schienenfahrzeuge haben sehr lange Bremswege.</p>	<p>Ich muss erkennen, dass ich parallel zur Tram fahre. Erhöhte Aufmerksamkeit: Beim Queren von Straßenbahnschienen auf einen möglichst „stumpfen“ Winkel achten, um nicht in die Schiene zu geraten. STURZGEFAHR!</p>
 <p>frei</p> <p>Fahrrad</p>	<p>Fast wie Elektroroller: leicht zu übersehen, wenig geschützt, ohne Fahrausbildung, aber oft auf der Straße. Verkehrsregeln meist unbekannt. Als E-Bikes besonders schnell, werden oft unterschätzt.</p>	<p>Ich muss Rücksicht nehmen auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer – auch, wenn sie sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Erhöhte Vorsicht bei E-Bikes.</p>

Bekleidung



Bei dem Thema Schutzkleidung sollte ich mir bewusst sein, dass ich auf einem Zweirad keine Schutzzone durch ein Fahrzeug (z. B. in einem Pkw) habe. Ich muss also in Eigenverantwortung dafür sorgen, dass mir im Falle eines Sturzes möglichst wenig Schaden zugefügt wird. Während der Ausbildung gesetzlich vorgeschrieben, aber selbstverständlich auch danach ist ein hoher Standard an Schutzausrüstung sinnvoll (z. B. EN 17092-2 Bekleidung, ECE 22-06 Helme) – Vorsicht bei sehr günstigen oder stylischen Angeboten auf Online-Plattformen! Ich achte auch auf eine gute Sichtbarkeit, z. B. durch auffällige Farben oder Reflektoren.

TIPP: Am besten vor der Ausbildung eine passende – und bequeme – Ausrüstung zulegen. Einige Fahrschulen bieten für ihre Fahrschüler Teile der Ausrüstung auch leihweise an. Aber für später lohnt sich unbedingt der Kauf einer eigenen, exakt sitzenden Bekleidung!

Helm

Er ist gesetzlich genormt (z. Z. ECE 22-06) und vorgeschrieben. Ich achte auf eine genaue Passform, sodass ich ihn nicht zu einfach nach vorne oder hinten vom Kopf ziehen kann. Auch die Art (Integral-, Klapp-, Jet- oder Crosshelm) hat großen Einfluss auf Bequemlichkeit und Sicherheit. Integralhelme sind die beste Wahl.



Integralhelm



Klapphelm



Jethelm



Crosshelm

Lenkerhaltung



Lenkerhaltung

- Links ist der Kupplungshebel und rechts ist der Hebel für die Vorderradbremse. Beide müssen während der Fahrt ständig erreichbar bzw. umfassbar sein. Die ungewohnte Belastung der Muskulatur setzt Gewöhnung voraus.
- Die Hände sollten die Griffe immer locker umfassen: Wer sich mit gestreckten Armen am Lenker festklammert, verkrampft und kann keinen flüssigen Fahrstil entwickeln. Außerdem wird das Loslassen und Zurückschnellen des Gasdrehgriffs unnötig erschwert.
- Zu schmale, zu stark nach vorne oder hinten geneigte und zu tiefe Lenker verursachen Schmerzen in den Handgelenken, Schultern und im Rücken. Zudem ist das schlechter zu kontrollieren, insbesondere bei niedriger Geschwindigkeit.
- Zu hohe und zu breite Lenker verursachen Schmerzen in den Armen und Schultern und machen Fahrten bei Autobahn-Tempo anstrengender.

TIPP

Der Gasdrehgriff (rechts) schnell beim Öffnen der Hand automatisch in die Ausgangsposition zurück. Bei drohendem Kontrollverlust: Die rechte Hand leicht öffnen und die Kupplung (linke Hand) ziehen.



Spiegel und Verkehrsbeobachtung



Spiegel

Beim Einstellen der Spiegel darauf achten, dass die eigene Schulter bzw. der Oberkörper im inneren Bereich der Spiegelfläche zu sehen ist (Bild). Spiegel am besten im Sitzen und „überkreuz“ einstellen.

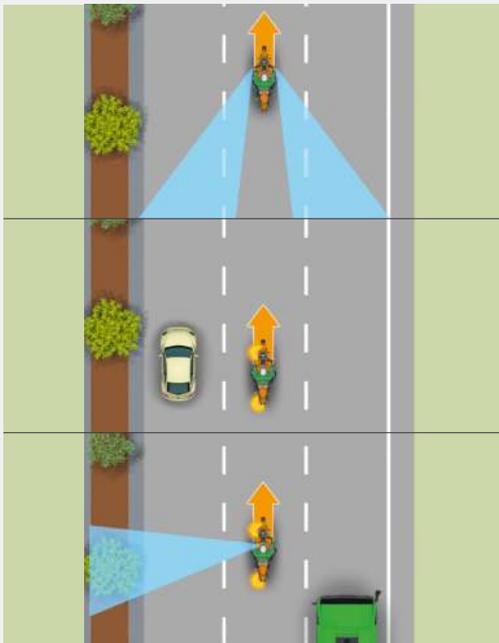


Einstellung „überkreuz“

linker Spiegel – rechte Hand
rechter Spiegel – linke Hand

Verkehrsbeobachtung (Blinken und Blicken)

Dieser Handlungsablauf erfordert besondere Aufmerksamkeit und ist in fast allen Fahrsituationen zu finden. Er muss möglichst „in Fleisch und Blut“ übergehen. Es geht um die Beobachtung der anderen und das Anzeigen des eigenen Handelns, kurz, den Dreiklang: Spiegel - Blinker - Schulterblick!



In den meisten Fahrsituationen beginnt die Verkehrsbeobachtung mit dem Blick in die **Spiegel**. Sie zeigen die Verkehrssituation, die sich schräg hinter mir befindet. Bevor ich das Fahrzeug nach rechts oder links bewege, muss ich den entsprechenden Außenspiegel benutzen.

Mit dem **Blinker** signalisiere ich den anderen, was ich beabsichtige. Deshalb muss ihn rechtzeitig und verkehrserklärend einsetzen – und so meine geplante Fahrtrichtung deutlich anzeigen. Nicht vergessen: Blinker nach dem Abbiegen oder Spurwechsel wieder ausschalten!

Der **Schulterblick** ist die einzige Möglichkeit, in die toten Winkel der Spiegel zu blicken. So sehe ich, was direkt neben mir los ist. Er kann Leben retten – auch das eigene. (HINWEIS: Schulterblick nach rechts entsprechend.)

TIPP

Der Blinker stellt sich – anders als beim Auto – nach dem Lenken nicht selbstständig wieder zurück. Daraus entsteht eines der häufigsten Missverständnisse mit Zweiradfahrern: Andere Verkehrsteilnehmer rechnen nicht mit dem „Vergessen“ des Blinkers, sondern mit einem Abbiegevorgang.

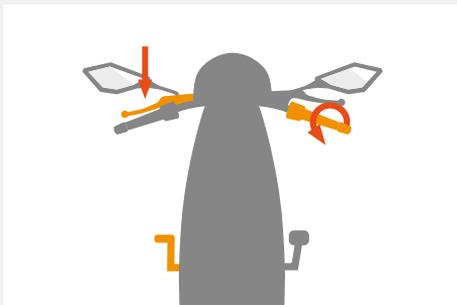


Schalten

Damit der Schaltvorgang möglichst kurz gehalten werden kann, sollte die linke Hand schon vor dem Kupplungshebel sowie der linke Fuß unter (beim Hochschalten) bzw. über (beim Runterschalten) dem Schalthebel positioniert sein. Beim Motorrad befindet sich der Leerlauf zwischen dem ersten und zweiten Gang. Aufgrund der höheren Kräfte beim Anfahren Vorsicht: Den ersten Gang (nach unten) möglichst weich einkuppeln.

TIPP

Neuere Motorräder haben im Cockpit eine Ganganzeige. Aber Vorsicht, den Blick nicht zu lange von der Straße wenden! Steht der linke Fuß beim Losfahren unterm Schalthebel, ist das Hochschalten stressfreier.



Schaltvorgang

Bei jedem Schaltvorgang sind zwei Dinge gleichzeitig zu erledigen: Erst Gas weg (rechte Hand), dann den Kupplungs-Hebel ziehen (linke Hand).

- **Schalten (beim Anfahren)**
Aus dem Leerlauf den Fußhebel (links) nach unten drücken » 1. Gang.
- **Hochschalten**
Den Fußhebel (links) nach oben drücken » Leerlauf, dann 2. bis 6. Gang.
- **Runterschalten**
Achtung! Beim Motorrad muss man Gang für Gang einzeln herunterschalten, also: Kupplung ziehen und mit dem linken Fuß den Schalthebel nach unten drücken. Nach jedem Schaltvorgang den Druck auf dem Schalthebel kurz lösen und dann erneut drücken – bis zum gewünschten Gang.
- **Leerlauf**
Den Fußhebel (links) erst bis in den ersten Gang nach unten drücken, danach leicht nach oben. Eine grüne Kontrollanzeige zeigt den Leerlauf an.

TIPP

Bin ich im Stand unsicher, ob ein Gang eingelegt ist, löse ich einfach leicht den Handhebel der Kupplung: Spüre ich den Schleifpunkt, ziehe ich den Hebel erneut. Für den 1. Gang schalte ich so lange runter, bis es nicht mehr weiter geht. Wichtig: Währenddessen den linken Fuß leicht vom Schalthebel abheben, sonst lässt sich kein weiterer Gang nach unten schalten.

FAHRAUFGABEN

Klassen A, A1, A2, AM

Aufgaben in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

1.1 Befahren von Einfädelungstreifen (Autobahn – Auffahrt), gilt nicht für AM

In diesem Beispiel geht es um eine Standard-Autobahnauffahrt ohne Komplikationen. Bei der Autobahnauffahrt ist es besonders wichtig, die Verkehrslage und Geschwindigkeit auf den Fahrstreifen richtig einzuschätzen.



Nicht alle Einfädelungssituationen sind gleich, nicht einmal an derselben Stelle. Baustellen oder andere Besonderheiten können entscheidende Veränderungen mit sich bringen, auf die ich mich jeweils einstellen muss:

- Fehlender oder verkürzter Einfädelungstreifen (z. B. im Baustellenbereich)
- Kombierter Ein- und Ausfädelungstreifen (durchgehender Fahrstreifen), erkennbar an den breiten Leitlinien („Blockmarkierung“)

EXPERTENTIPP

Wer den Einfädelungstreifen bis zum Schluss ausnutzt, hat mehr Zeit zum Beobachten und Beschleunigen. Als Fahrer eines Zweirades rechne ich damit, dass andere mich übersehen.



Erkennen

Die Hinweisschilder zur Autobahn sind immer blau. Große Vorwegweiser zeigen, ob ich für mein Ziel nach links oder rechts auffahren muss. Der blaue Richtungspfeil zeigt Fernziele der Richtung, in die ich will. Vor dem Pfeil fahre ich über den Zubringer zur Autobahn.

Vorfahrt/Vorrang

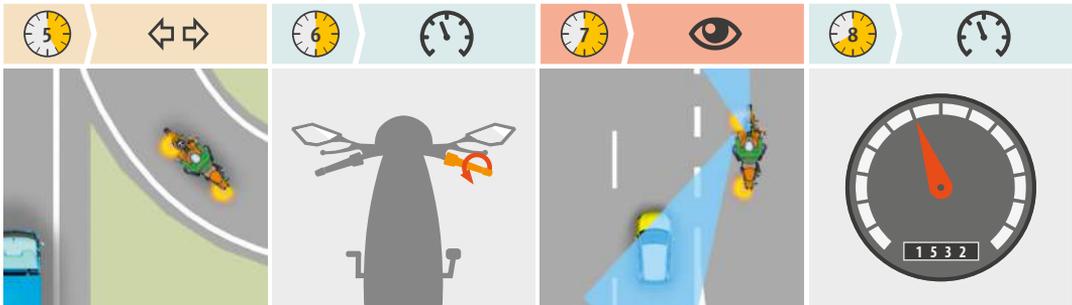
Geht es nach RECHTS auf den Zubringer, muss ich meist Vorfahrt gewähren. Geht es nach LINKS, muss ich auf Gegenverkehr achten. In beiden Fällen ist ggf. mit Radfahrern oder Fußgängern zu rechnen.

Geschwindigkeit

Der Zubringer zur Autobahn kann eine sehr enge, scharfe Kurve haben! Nicht zu schnell fahren! Hier sollten 40 – 50 km/h reichen. Bei der Annäherung an den Einfädelungsbereich kann ich den Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn beobachten.

Gang wählen

Für angemessene Beschleunigung auf dem Zubringer in den 3. Gang schalten. Bei manchen Motorrädern kann bei dieser Geschwindigkeit auch schon in den 4. Gang geschaltet werden, wichtig ist die „Reserve“ für die Beschleunigung.



Blinker

Die Autobahn liegt links von mir. Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen zeige ich deutlich, was ich vor habe: Ich setze den Blinker nach links.

Beschleunigen

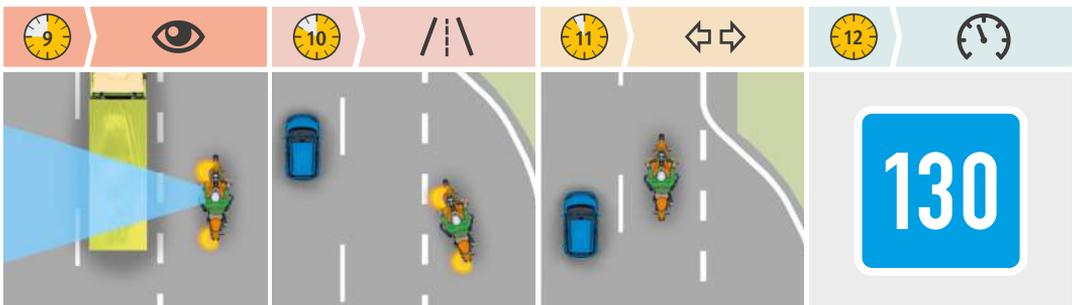
Auf dem Einfädungsstreifen müssen mehrere Dinge fast gleichzeitig passieren: Jetzt wird Gas gegeben (auch Lkw fahren auf der Autobahn schon ca. 80 – 90 km/h schnell) ...

Spiegelblick

... und immer wieder wechselt der Blick, um den fließenden Verkehr zu beobachten: SPIEGEL – NACH VORNE – SPIEGEL – NACH VORNE. Wenn die passende Lücke gefunden ist, ...

Geschwindigkeit

... die eigene Geschwindigkeit dem Verkehr auf der Autobahn anpassen. TIPP: Wer den Einfädungsstreifen bis zum Schluss ausnutzt, hat mehr Zeit zum Beobachten und Beschleunigen.



Schulterblick

Der Einfädungsstreifen endet gleich. Ich sichere den „Toten Winkel“ mit dem Schulterblick zur Autobahn ab.

Fahrstreifen wechseln

Ist auch da alles frei, wechsele ich zum Ende des Einfädungsstreifens mit einer leichten, vorsichtigen Lenkbewegung auf den durchgehenden Fahrstreifen.

Blinker prüfen

Der Blinker schaltet sich nach solchen Fahrmanövern nicht (immer) selbsttätig wieder aus. Also prüfen und ggf. ausschalten.

Beschleunigen

Je nach Verkehrs- und Wetterverhältnissen kann ich beschleunigen, bis ca. 130 km/h (Richtgeschwindigkeit). Hochschalten nicht vergessen!

DEGENER WORKBOOK 360° Fahraufgaben – Klasse A (AM, A1, A2)

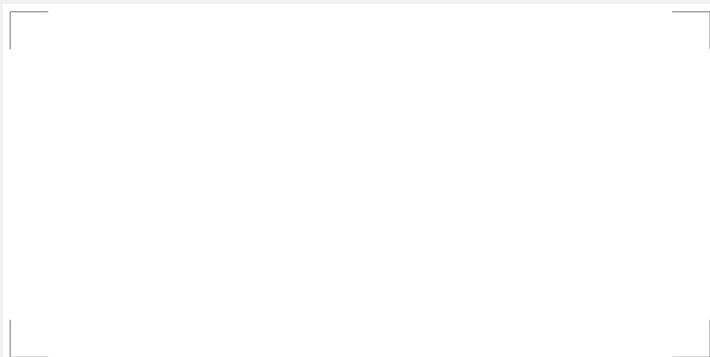
Das **Buch zur Fahrpraxis** auf zwei Rädern – mit konkreten Anleitungen zu den Handlungsabläufen.

In der Fahrausbildung wird zunehmend Wert darauf gelegt, Theorie und Praxis in der Fahrausbildung enger miteinander zu verknüpfen und einen ganzheitlichen Standpunkt einzunehmen. Eines der zentralen Konzepte in diesem Zusammenhang ist der amtliche Fahraufgabenkatalog für die praktische Fahrerlaubnisprüfung. Hier sind ausführlich und detailliert die Eckpfeiler dafür gesetzt, welche Fahrleistungen von Fahranfängern in der Prüfung erwartet werden – und welche Auswirkungen die Bewältigung dieser Aufgaben jeweils auf das Bestehen oder Nicht-Bestehen hat. Darauf müssen und wollen Prüflinge deshalb besonders vorbereitet sein!

Nach der erfolgreichen Umsetzung dieser intensiveren Verknüpfung von Theorie und Praxis in einem Workbook für die Klasse B hat der DEGENER Verlag – in enger Kooperation und Abstimmung mit Motorrad fahrenden Ausbildern – auch für die A-Klassen ein völlig neues Praxis-Arbeitsbuch zusammengestellt.

Zu allen amtlichen 8 Fahraufgaben und 9 möglichen Grundfahraufgaben haben die Autoren konkrete praktische Anleitungen sowie Aufgaben zu den Handlungsabläufen beim Fahren zusammengestellt, die sowohl in der Vor- als auch in der Nachbereitung eingesetzt werden können. Mit einigen Fallbeispielen und Szenarien, die die amtlichen Vorgaben deutlich erweitern – inklusive Erläuterungen und einer Übersicht über die Assistenzsysteme, die gemäß amtlichem Datenblatt in Prüfungsfahrzeugen verbaut sein dürfen und ggf. in die Prüfungsfahrt integriert werden.

Viel Spaß bei der Arbeit an IHREN Fahraufgaben!



DEGENER WORKBOOK 360°
Fahraufgaben – Klasse A

Art.-Nr. 11147

DEGENER Verlag GmbH
Sydney Garden 7
30539 Hannover
www.degener.de