

Spitzkehren mit dem Motorrad fahren lernen – Technik, Fehler, Übungen

22. Oktober 2026 · Irene Seidler

Spitzkehren gelingen mit drei Dingen: weit außen anfahren, langsam und kontrolliert mit Kupplung und Hinterradbremse fahren und den Blick in definierten Sequenzen durch die Kehre führen zum Ausgang richten. Wer das in Ruhe übt, verliert die Angst vor engen Passkehren – bergauf wie bergab.



Bild 1: Motorrad- und Mentaltraining in den Alpen & Dolomiten (Bild: Privat)

Warum Spitzkehren so schwierig sind

Eine Spitzkehre ist eine sehr enge Kurve, in der die Straße fast vollständig umkehrt – oft mit starkem Gefälle oder Anstieg. Gleich mehrere Dinge kommen zusammen:

- **Sehr niedriges Tempo:** Das Motorrad stabilisiert sich bei Schrittgeschwindigkeit nicht mehr selbst- Kreiselkräfte durch Geschwindigkeit fehlen. Jede ruckartige Bewegung mit Gas, Kupplung oder Lenker wird spürbar.
- **Großer Lenkeinschlag:** Anders als in schnellen Kurven wird in der Kehre aktiv eingelenkt – das fühlt sich ungewohnt an.
- **Steigung und Gefälle:** Bergauf droht das Abwürgen, bergab das Überbremsen des Vorderrads oder Umfallen im Lenkereinschlag.
- **Wenig Platz und Gegenverkehr:** Die enge Fahrbahn verleitet dazu, zu weit innen anzufahren – und genau das macht die Kehre noch enger.

- **Die Angst vor dem Umfallen:** Sie führt zu Verkrampfung und zum Blick nach unten direkt vors Vorderrad – dem häufigsten Grund, warum es nicht klappt.

Die Technik Schritt für Schritt

1. **Früh bremsen und runterschalten.** Vor der Kehre in gerader Linie auf Kehrentempo verzögern und meist in den ersten oder zweiten Gang schalten. In der Kehre selbst möglichst nicht mehr mit der Vorderradbremse arbeiten.
2. **Weit außen anfahren.** So weit an den äußeren Rand der eigenen Fahrspur, wie es Verkehr und Fahrbahn zulassen. Das öffnet den Radius und schafft Platz – niemals über die Mittellinie.
3. **Blick durch die Kehre.** Bevor eingelenkt wird, wandert der Blick in strukturierten Sequenzen zum Kurvenausgang – Kopf deutlich drehen, nicht auf den Asphalt vor dem Vorderrad schauen. Zu Beginn ist der übertriebene „Eulenblick“ jedoch eher hinderlich. Die Kehre in „Überblick, $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{4}$, Ferne“ zu unterteilen bringt zu Beginn wesentlich mehr Sicherheit für den Kopf und die Fahrstabilität.
4. **Mit Kupplung und Hinterradbremse dosieren.** Leicht Gas, Kupplung am Schleifpunkt, Tempo über die Hinterradbremse regeln. Diese Kombination hält das Motorrad auch bei Schrittgeschwindigkeit stabil.
5. **Einlenken und Balance finden.** Bei sehr niedrigem Tempo das Motorrad mit dem Kurvenäußeren Knie durch die Kehre führen und den Oberkörper aufrecht halten. Atmen und Arme locker.
6. **Am Ausgang aufrichten und beschleunigen.** Sobald der Ausgang frei einsehbar ist, Kupplung sauber schließen und gleichmäßig herausbeschleunigen.

Bergauf: Etwas mehr Gas und eine selbstbewusste Kupplungsarbeit, damit der Motor nicht abstirbt. Hinterradbremse nur leicht.

Bergab: Tempo vor der Kehre konsequent reduzieren. In der Kehre vor allem mit der Hinterradbremse verzögern und das Vorderrad im Lenkeinschlag nicht hart bremsen – sonst klappt der Lenker ein.

Typische Fehler – und wie du sie vermeidest

Fehler	Folge	Besser
Zu weit innen anfahren	Kehre wird enger, das Motorrad läuft tendenziell nach außen	Außen anfahren, später einlenken
Blick vors Vorderrad	Unsicherheit, Wackeln, Fuß muss runter	Kopf drehen, Blick zur nächsten Sequenz in „Überblick, $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{4}$, Ferne“
Vorderradbremse im Lenkeinschlag	Lenker klappt ein, Umfaller	Vorher verzögern, in der Kehre Hinterradbremse
Kupplung ganz gezogen	Motorrad rollt unkontrolliert, Antrieb fehlt	Kupplung am Schleifpunkt, leicht Gas
Verkrampfte Arme	Lenker blockiert, unruhige Linie	Ausatmen, Schultern locker, Knieführung

Übungen für Parkplatz und Trainingsplatz

- **Langsamfahren:** Auf einem leeren Parkplatz in Schrittgeschwindigkeit geradeaus fahren – nur mit Schleifpunkt und Hinterradbremse. Ziel: so langsam wie möglich, ohne Fuß.
- **Wendekreis verkleinern:** Enge Kreise und Achten fahren, den Radius Schritt für Schritt verkleinern. Den Blick dabei konsequent über die Schulter zum Ausgang richten.
- **Kehre mit Pylonen:** Eine U-Kurve mit Markierungen aufbauen, zuerst breit, dann enger. Erst eben, dann – wenn möglich – an einer leichten Steigung.
- **Mental vorbereiten:** Vor einer Passfahrt die Abfolge im Kopf durchgehen: verzögern, außen, Blick, Schleifpunkt, Ausgang.

Häufige Fragen

In welchem Gang fährt man Spitzkehren? Meist im ersten oder zweiten Gang- abhängig von Kehre, Steigung UND Motorrad. Der richtige Gang bietet genug Zugkraft bergauf und Motorbremse bergab. Mit der Kupplung am Schleifpunkt lässt sich das Tempo fein dosieren. Automatikmotorräder regeln je nach Modus mit starker oder weniger starker Motorbremse. Elektrofahrzeuge bringen dafür die Rekuperation mit.

Warum soll ich in der Kehre nicht vorne bremsen? Im starken Lenkeinschlag kann eine harte Vorderradbremse den Lenker einklappen lassen – das Motorrad fällt um. Deshalb vor der Kehre verzögern und in der Kehre mit der Hinterradbremse arbeiten.

Ist bergab oder bergauf schwieriger? Viele empfinden Kehren bergab als schwieriger, weil das Motorrad schiebt und die Bremsdosierung wichtiger wird. Bergauf ist die Herausforderung eher das Anfahren und die Kupplungsarbeit.

Kann man Spitzkehren gezielt trainieren? Ja. Langsamfahr- und Wendeübungen auf dem Platz schaffen die Grundlage, ein Training auf der Straße überträgt sie auf echte Kehren – mit Rückmeldung zu Linie und Blick.

Training dazu

- [Intensivtraining on Tour – Kurven & Spitzkehren](#) – auf der Straße in Kleinstgruppen, max. 4–5 Teilnehmende
- [Motorrad-Einzeltraining](#) – Spitzkehren und Wenden am Berg in deinem Tempo
- [Training & Reisen](#) – Passstraßen mit Trainerbegleitung
- Mentaltraining- Spitzkehren mental trainieren

Irene Seidler, Kurven-Räubertochter – zertifizierte Fahrsicherheits- und Mentaltrainerin, Ausbilderin für Motorradtrainer (ISO/IEC 17024, PersCert TÜV Rheinland). motorradtraining-mental.de

Hinweis: Die Technik beschreibt bewährte Grundlagen aus der Trainingspraxis. Sie ersetzt kein angeleitetes Training. Fahre immer im eigenen Fahrstreifen und angepasst an Sicht und Verkehr.