

- Sind alle elektrischen Anschlüsse fest und auch nicht korrodiert?

Die "drei großen B" inspiziert und in Ordnung befunden? Gut, aber ein paar wichtige Dinge kommen noch dazu:

- Sind alle **Befestigungen** ok? Ist nirgends etwas locker geworden oder gar angebrochen, auch nicht an den Stoßdämpfern und Federn, der Motorblock-Aufhängung oder den Rädern?
- Stimmt der **Ölstand** im Motor und im Getriebe; deuten Ölspuren am Triebwerk auf eine Undichtigkeit hin? Tröpfelt auch nichts aus der **Kraftstoffleitung**; ist sie ohne Scheuer- und sonstige Schadstellen?
- Ist die **Kette** richtig gespannt – also weder zu schlapp noch zu straff –; ist sie auch gut gefettet?
- Sind die **Stoßdämpfer** und **Federn** an der linken und rechten Seite richtig eingestellt – also auf gleicher Höhe?
- Ist die **Lenkung** frei- und leichtgängig? Sind ihre Endanschläge einwandfrei; ist ihr Spiel nicht zu groß?

Schließlich: Auch von rutschsicheren, gut festsitzenden **Fußrasten** hängt die Sicherheit des Bikers ab – und ebenso von tadellosen **Rückspiegeln**.

Die "amtliche" Seite der Winterpause

Nicht vergessen: Die Winterpause hat auch eine "amtliche" Seite, also das Ab- und Wiederanmelden, die alternative Wahl eines Saisonkennzeichens und die Geltungsdauer der Prüfplakette von der letzten Haupt- und Abgasuntersuchung. Hierzu einige Hinweise:

- Wird das Motorrad durch Abmeldung bei der Zulassungsstelle vorübergehend stillgelegt, und fällt seine nächste Haupt- und Abgasuntersuchung in diese Periode, muss die Maschine nicht extra "ausgemottet" werden. Doch wenn sie wieder in Betrieb geht, ist die Untersuchung "unverzüglich" nachzuholen, sprich im Zusammenhang mit der Wiederanmeldung.
- Steht fest, für welche Zeit das Motorrad alljährlich gefahren und in den Winterschlaf geschickt werden soll, ist ein Saisonkennzeichen die beste Lösung. Innerhalb der gewählten Frist – zum Beispiel vom März bis zum November – ist dann die Maschine in jedem Jahr zum Verkehr zugelassen. Das jeweilige Ab- und Wiederanmelden mit seinem Aufwand und seinen Kosten entfällt. Aber Achtung: Außerhalb seiner saisonalen Zulassung darf das Motorrad nicht im öffentlichen Verkehrsraum bewegt und dort auch nicht abgestellt werden. Eine durchgehende Ruhepause auf privatem Grund ist ihm also verordnet. Fällt eine Haupt- und Abgasuntersuchung in diese Pause, ist sie in dem Monat nachzuholen, in dem die Geltung des Saisonkennzeichens wieder auflebt.

Noch ein ergänzender Tipp zur Kfz-Versicherung: Einem unfallfreien Biker winkt die nächste Stufe des Schadenfreiheitsrabatts nur dann, wenn er sein Motorrad innerhalb des Versicherungszeitraums nicht länger als sechs Monate stillgelegt hat.

Weitere Informationen

Wenn Sie weitere Fragen haben – unsere Experten beantworten sie gerne. Und: Bei jedem TÜV SÜD Auto Partner können Sie eine große Zahl von Informationen rund ums Auto bekommen – zum kostenlosen Mitnehmen. Auch aus dem Internet können Sie diese Tipps abrufen. Auf der letzten Seite dieses Tipps finden Sie die näheren Angaben.



Auto Partner

Der TÜV SÜD Auto Partner in Ihrer Nähe:

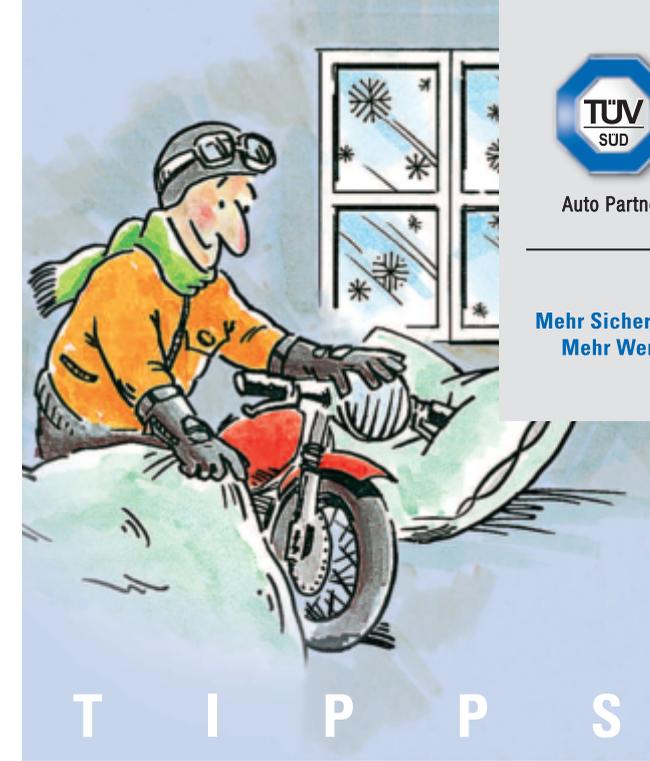
Ingenieurbüro Mentis
Kfz-Prüfstelle
Rheinlandstr. 26 / Ecke Herrenbergstr.
72070 Tübingen
07071 7704-413
www.mentis.autopartner-portal.de

Besuchen Sie uns auch im Internet.

Auf unserer Homepage finden Sie unter anderem ca. 50 weitere TÜV SÜD-Tipps rund ums Fahrzeug unter:

www.tuev-sued.de/fahrzeug-tipps

1.1.13 AS-ZW 12.07 (ISC-BS-DR MUC)



Motorradpflege: Richtig einwintern – sicher ins Frühjahr starten

TÜV SÜD Auto Partner GmbH



Wenn der Winter ins Land kommt, ist Motorradfahren kein reines Vergnügen mehr: Kälte, Regen, Eis und Schnee setzen der sommerlichen Freiheit auf zwei Rädern ein Ende. Also die Maschine einfach in irgendeinen Schuppen stellen? So wird kein erfahrener Biker handeln. Er weiß, dass sein Motorrad vor dem Winterschlaf gepflegt sein will. Auch beim Wieder-Aufwecken wird er nicht unbesehen losbrausen, sondern erst mal sein gutes Stück durchchecken. Doch auf welche Punkte kommt es besonders an? In diesem TÜV SÜD-Tipp haben wir sie zusammengestellt.

Noch ein zusätzlicher Hinweis: Auch der Biker tut gut daran, sich wieder fit zu machen, wenn er wochen- oder monatelang nicht mehr auf seinem Motorrad gesessen ist. Selbst wenn seine Kondition dank Wintersport noch bestens ist – ein wenig Feingefühl fürs Zweiradfahren ist ihm durch die Pause doch abhanden gekommen. Also: Ein bisschen "Handling" abseits der Straße trainieren und ein paar kleinere Runden drehen, ehe es auf größere Touren geht.

Vorbereitung für die Winterpause

Zu allererst ist eine gründliche **Reinigung** angesagt, wenn Sie Ihren "schnellen Hirsch" in den Winterschlaf schicken wollen. Aber Achtung beim Abbrausen – die Elektrik und Elektronik von Motorrädern lieben keine Feuchtigkeit! Um so dankbarer sind die lackierten Teile für das Ausbessern kleiner Schadstellen und die anschließende Behandlung mit einem Pflegemittel: Damit sich keine Korrosion während der Ruhezeit einfrassen kann. Putzaufgabe geschafft? So geht es weiter:

- Anstehende **Reparaturen** möglichst noch vor der Winterpause erledigen. Klar, technisch versierte Biker können da eine Menge selbst tun. Doch überschätzen sollten sie sich nicht und – soweit nötig – eine Fachwerkstatt einschalten. Die hat zum Saisonende auch mehr Zeit als in den ersten Wochen des Motorrad-Frühlings.
- Prüfen, ob **Ölwechsel** angezeigt sind, sei es im Motor, im Getriebe, im Kardan oder in der Gabel. Eine Erneuerung des Motoröls (das alte in betriebswarmem Zustand ablassen!) kann vor dem Winter nie schaden – und auch nicht ein Austausch des Ölfilters nach dem Motto "Lieber früher als später".
- Gelenke, Bowdenzüge, Hebel** und sonstige bewegliche Teile abschmieren. Bei dieser Gelegenheit lässt sich auch checken, wie es mit dem Spiel bzw. Verschleiß der Antriebskette, der Bremsen und der Kupplung bestellt ist.
- Zündkerzen heraus-schrauben, in jeden Zylinder etwas Motoröl (etwa 15 cm³) einfüllen und den Motor ein paarmal mit dem Starter durchdrehen. Dann Zündkerzen wieder einsetzen. Spezielle **Motor**-Konservierungssprays tun den gleichen Dienst wie Öl und machen die Sache einfacher.

- Bei wassergekühlten Motoren **Frostschutz** prüfen und – wenn nötig – erneuern. Dabei die Hersteller-Vorgaben beachten.
- Batterie** ausbauen, den Säurestand checken und – wenn erforderlich – mit destilliertem Wasser wieder auf die richtige Marke bringen. In einem trockenen und warmen Raum gehört die Batterie gelagert; für Nachladen in Abständen von etwa sechs bis acht Wochen ist sie dankbar.

- Tank** ganz auffüllen, um Korrosion im Behälter zu verhüten. **Benzinleitung** und **Vergaser** leeren; **Kraftstoff- und Luftfilter** reinigen bzw. erneuern.
- Kunststoff- und Chromteile** mit geeigneten Mitteln (Sprays, Schutzwachs u. ä.) konservieren. Den **Auspuff** mit einem ölgetränkten Lappen einreiben und das Endrohr mit diesem verschließen.
- Den **Reifen-Luftdruck** um 0,3 bis 0,5 bar erhöhen; variable Federelemente auf niedrigste Vorspannung einstellen.

Abstellen – das Wo und Wie

Genug der schweißtreibenden Pflege vor dem Einwintern? Ja, aber auch auf das richtige Abstellen des guten Stücks kommt es an. Das bedeutet:

- Einen luftigen und trockenen Raum braucht das Motorrad für seinen Winterschlaf.
- Wenn die Maschine so aufgebockt wird, dass das Vorder- und Hinterrad möglichst gut entlastet ist, danken es die Reifen, die Federn und das Lenkkopflager.

- Zur Abdeckung empfiehlt sich ein Staubschutz, der Luft durchlässt, und unter dem sich kein Kondenswasser bilden kann. Geeignet sind beispielsweise alte Wolldecken; dringend abzuraten ist von einer Kunststoffumhüllung.

Schließlich: Lassen Sie den Motor nicht während der Winterpause laufen – nicht einmal ganz kurz. Sonst wird seine Konservierung beeinträchtigt und korrosives Kondenswasser freigesetzt.

Vor dem Start in den Frühling

Winter vorbei – Frühling in Sicht? Ehe sich der Biker in den Sattel schwingt, wird er seine Maschine noch einmal unter die Lupe nehmen: Vor allem im Blick darauf, ob sie die Ruhezeit gut überstanden hat. Ein paar ergänzende Checks sind ebenfalls angezeigt, um absolut auf "Nummer Sicher" zu gehen. Besonders gilt das für die "großen drei B", also Bereifung, Bremsen und Beleuchtung.

Eine Luftdruck-Nachschaubrauchen die **Reifen**. Ist der Druck übermäßig abgesackt, heißt es die Ursache ergründen. Hat sich ein Nagel in die Lauffläche eingeschlichen; ist der Reifen sonstwie beschädigt oder vielleicht überaltert? Wenn das nicht schon vor der Winterpause geschehen ist, darf auch ein kritischer Blick auf die Profiltiefe (mindestens 1,6 Millimeter) und den allgemeinen Zustand der "Motorrad-Schuhsohlen" nicht fehlen. Auszumustern sind Reifen, wenn sie ernsthafte Defekte aufweisen, zum Beispiel ausgebrochene Profilstücke oder Schnitte in den Flanken. Im übrigen: Sind auch noch alle Ventilkappen vorhanden?

Auch die **Bremsanlage** wird der Biker vor dem Start ins Frühjahr durchsehen:

- Sind die Leitungen und Schläuche dicht; ist irgendwo Flüssigkeit während der Winterpause ausgetreten? Haben sie nirgends Dellen, Scheuerstellen oder Risse? Sind die Schläuche an der Vorderradgabel beim Ein- und Ausfedern freigängig?
- Stimmt der Stand der Bremsflüssigkeit im Ausgleichsbehälter? Ist die Flüssigkeit auch nicht überaltert? Alle zwei Jahre gehört sie erneuert, um gefährliche Dampfblasenbildung zu verhüten. Vorsicht beim Austausch: Bremsflüssigkeit ist giftig und muss ordnungsgemäß entsorgt werden. Und Achtung beim Auffüllen: Die Gummimembran im Ausgleichsbehälter muss ohne Luftblasen auf der Flüssigkeit aufliegen.
- Ist kein Öl bzw. Fett von der Winterpflege auf die Brems-scheiben, -sättel oder -klötze gekleckert? Haben die Bremsklötze und -beläge noch ausreichende Stärke, oder ist ein Wechsel fällig?

Zum nächsten Hauptpunkt für den Check, also zur **Beleuchtung** und zur sonstigen **Elektrik**:

- Sind alle Leuchtgehäuse intakt, also ohne Sprünge in der Abdeckung, ohne "erblindete" Verspiegelung und ohne lichthemmende Verstaubung im Innern? Sind die Rückstrahler weder angebrochen noch zerkratzt?
- Funktionieren alle Leuchten nebst den zugehörigen Schaltern und Kontrollämpchen, angefangen vom Fern- und Abblendlicht über die Blinker und die Kennzeichenbeleuchtung bis zur Brems- und zur Schlussleuchte? Sind die Glühbirnen noch einwandfrei? Überalterte Exemplare sind am geschwärzten Glaskolben bzw. – bei Halogenlampen – am Glitzern der Drähte zu erkennen.