

Wissenswertes

Ausmotten Mopped nach dem Winter oder längerer Standzeit

Winterschlaf aus - Mopped wieder raus

Was man vor Saisonbeginn alles beachten sollte:

So langsam werden die Tage wieder länger, Schnee und Eis ziehen sich in ihre Winterquartiere zurück, und ein Blick auf das Saisonkennzeichen sagt unserem Biker, dass die entbehrungsreichen Monate sich dem Ende zu neigen.

Höchste Zeit also, mal vor Saisonbeginn nach der Maschine zu sehen, will man nicht bei der ersten größeren Tour ein Pleite erleben. Aber auch diejenigen, die ganzjährig durchgefahren sind, sollten jetzt ruhig mal nach dem Rechten sehen. Der Winter hinterlässt halt seine Spuren.

Dabei gibt es eine ganze Menge, was selbst der Laie tun kann.

Als erstes befreien wir die Maschine von grobem Schmutz und / oder Streusalzresten - am besten mit viel warmem Wasser und einem Schwamm. Als preiswerter Waschzusatz hat sich dabei ein billiges Spülmittel aus dem Supermarkt bestens bewährt.

Dabei darauf achten, dass auch versteckte Ecken hinter Federbeinen, Lampenhaltern und Seitendeckeln sorgfältig abgewaschen werden (nach Möglichkeit Tank und Sitzbank abnehmen) - Felgen nicht vergessen! Mit reichlich klarem Wasser nachspülen.

Wer zu Hause keinen Waschplatz hat, kann (wenn das Bike denn angemeldet ist) auch zu einem Waschpark fahren.

Wissenswertes

Aber Vorsicht: Nicht mit Hochdruck auf Elektrik, Lack und Radlager halten! So vom Schmutz befreit, bieten sich uns die sensiblen Teile in mehr oder minder einwandfreiem Zustand. Zunächst sollten wir uns um die sicherheitsrelevanten Dinge kümmern:

Stimmt der Bremsflüssigkeitsstand noch? Spätestens wenn im Schauglas Ebbe ist oder der Stand nicht mehr zwischen den Markierungen liegt, ist der Gang zur Werkstatt angesagt. Baut der Bremshebel noch Druck auf, oder fühlt er sich schwammig an?

Scheibenbremsklötze sollten noch wenigstens 2 mm Belag auf der Trägerplatte aufweisen, bei Trommelbremsen findet man meist Markierungen außen auf der Bremsankerplatte und auf dem Bremshebel, über deren Bereich der Hebel auch bei voller Betätigung nicht gedreht werden darf.

Seilzüge oder Gestänge werden auf "toten Gang" kontrolliert. Das heißt, dass der Weg des Hand- beziehungsweise Fußhebels bis zum Packen der Bremsbeläge möglichst kurz eingestellt wird. Anschließend bei aufgebocktem Rad durch Drehen von Hand kontrollieren, ob das Rad bei gelöster Bremse frei läuft! Kupplungsspiel ähnlich prüfen. 3-5 mm Spiel sind ok.

Ganz zum Schluss gönnen wir den Handhebeln und den Gelenken des Bremsgestänges noch ein Tröpfchen Nähmaschinenöl (zuerst die Liebste fragen!).

Die Überprüfung des Fahrwerks beschränkt sich auf wenige, aber wichtige Kontrollen: Zuerst schauen wir nach dem Restprofil der Reifen. Mindestens 1,6 mm an jeder Stelle der Lauffläche sind Pflicht. Halbplatte Reifen nach längerer Standzeit lassen bei schlauchlosen Reifen (Aufschrift "tubeless") auf einen Fremdkörper im Profil schließen. Lauffläche in diesem Fall auf steckende Nägel oder Ähnliches prüfen. Bei Schlauchreifen ("tube type") spätestens beim nächsten Reifenwechsel neue Schläuche einziehen lassen - die alten sind porös.

Ventile können mittels des allseits bewährten Spucke-Klecks gecheckt werden. Zur Überprüfung des Lenkkopflagers wird eine Hilfsperson benötigt, die bei aufgebockter Maschine (Hauptstaender) auf dem Soziussitz Platz nimmt, bis das

Wissenswertes

Vorderrad freikommt. Jetzt die Gabelholme in Geradeausstellung in Fahrtrichtung vor und zurück bewegen. Dabei darf kein Spiel feststellbar sein. Mit der hinteren Schwinge wird ähnlich verfahren. Auch hier darf im unbelasteten Zustand beim Bewegen des Rades quer zur Fahrtrichtung (oben anfassen) nichts wackeln.

Ein letzter Blick gilt jetzt noch den Federbeinen und Gabelholmen. Bei Öl-Undichtigkeiten heißt es: Dämpfung dahin - ab in die Werkstatt. Die Kontrolle der Elektrik beschränkt sich in der Regel auf optische Überprüfung der Beleuchtungseinrichtungen und Kontrolle der sichtbaren Kabel und Stecker. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf eventuelle Quetsch- und Scheuerstellen gelegt werden.

Grüne Steckverbinder deuten auf Oxidation hin und sollten zumindest mit einem Kontaktspray (gibt's in Elektronik-Shops) behandelt - besser ausgetauscht - werden. Batteriepole säubern und fetten, Säurestand prüfen und gegebenenfalls mit destilliertem Wasser (nicht Säure!) auffüllen. Nichts ist unangenehmer als ein Ausfall der Elektrik unterwegs, der Fehler ist meist nur schwer zu orten.

Kette und Ritzel kontrollieren: Weisen die Zahnräder "Haifischzähne" auf, ist ein Wechsel des Kettensatzes fällig. Ist das Ritzel ok., wird frisch gefettet - bei starker Verschmutzung kann die Kette mit Diesel abgepinselt und gebürstet werden. Kardan-Piloten kontrollieren den Ölstand (Unterkante Einfüllschraube ist voll) und das Gehäuse auf Undichtigkeiten.

Wer sich's zutraut, kann jetzt noch Zündkerzen, Motoröl und Ölfilter wechseln. Schraubfilter vor dem Ansetzen an der Dichtung mit Öl benetzen. Kerzen am Gewinde mit ein wenig Graphit- oder Kupferfett einfetten und nicht zu fest anziehen! Ein Hauch Vaseline in die Innenseiten der Kerzenstecker schützt vor unangenehmen Überraschungen durch eingedrungenes Wasser bei Regenfahrten. Schließlich kann auch ein Wechsel des Luffilters nicht schaden. Nachdem wir somit der Technik genügend Aufmerksamkeit geschenkt haben, können wir uns nun der optischen Aufbereitung unseres Schätzchens zuwenden. Hier hat wohl jeder seine eigenen Hausmittelchen zur Beseitigung von akutem Flugrost und latenter Glanzschwäche.

Ganz zum Schluss bringen wir noch eine Schicht Hartwachs auf, wobei wir darauf achten, dass die Bremsscheiben von dieser Art schützendem Überzug verschont bleiben. Somit steht unserer ersten Frühjahrsausfahrt nichts mehr im Wege. Der erste Stopp sollte uns jedoch zur Tankstelle unseres Vertrauens führen. Hier wird

Wissenswertes

nochmals der Luftdruck kontrolliert und frischer Sprit gebunkert. Auf den ersten Kilometern fahren wir behutsam die Bremsen neu ein (Flugrost!) und gewöhnen uns wieder an das Leben auf zwei Rädern. So gerüstet gehen wir gut vorbereitet in die neue Saison.

Quelle: Wingleader bei [Bikerszene](#)

Eindeutige ID: #0

Verfasser: Sash

Letzte Änderung: 2003-07-15 12:19