

ADAC

Fahrsicherheitszentrum
Hansa/Lüneburg

Alles klar zum Start?

Die Reisezeit beginnt: Für einen ungetrübten Urlaubsspaß sollte die Maschine richtig vorbereitet werden

Der Weg ist das Ziel. Diese von Konfuzius stammende Weisheit beschreibt erstaunlich zutreffend den Sinn, den viele von uns Motorradfahrern bei einer Fahrt auf dem geliebten Mopped suchen. Eins werden mit der Maschine; beschwingt durch die Landschaft brausen; Wind und Naturgeruch wahrnehmen: Das sind einige Gesichter des viel erwähnten Freiheitsgefühls auf zwei Rädern. Und dies hat eins mit dem Konfuzius-Zitat gemeinsam: Es ist auf dem Weg zu finden. Eine Urlaubsreise mit und vor allem auf dem Motorrad ist so etwas wie die Erfüllung dieses Spruchs und für viele von uns Zentauren der Höhepunkt der Saison.

Eine gute Vorbereitung ist unerlässlich, damit auf dem Weg keine bösen Überraschungen den Urlaubsspaß verderben. Vor der Tour ist ein allgemeiner Technik-Check der Maschine hinsichtlich der geplanten Reise von grundlegender Bedeutung. Hierbei brauchen Bremsen und Reifen ein besonderes Augenmerk.

Zuerst wird die Bremsanlage mit kritischem Blick begutachtet: Wie sehen Bremsflüssigkeitsstand und -farbe aus? Wie dick ist die Reststärke der Bremsbeläge? Sieht man an der Bremsanlage verschmutzte Stellen, die auf Ölverlust hinweisen könnten? Ist zum Beispiel das Niveau der Bremsflüssigkeit abgesunken, kann es nur zwei Gründe geben: Entweder sind die Bremsbeläge stark abgefahren oder hat das in sich hydraulisch-geschlossene Bremssystem ein Leck. In beiden Fällen besteht Handlungsbedarf. Und wie immer steckt der Teufel im Detail: Mit 3mm dicken Bremsbelägen an der Vorderradbremse kann man zwar noch einige Kilometer fahren. Aber damit eine Skandinavien-Rundfahrt anzutreten, wäre nicht zu empfehlen, es sei denn, die Werkstatt des Vertrauens liegt am Nordkap.

Auch die Reifen müssen genau unter die Lupe genommen werden. Die Profiltiefe, evtl. Beschädigungen, das Abnutzungsbild, das Reifenalter sind Faktoren, die das Fahrverhalten der Gummis beeinflussen. Der Gesetzgeber verlangt bei Pneus eine Mindestprofiltiefe von 1,6mm. Nicht gerade viel. Und: Was bei trockener Straße noch zu verantworten wäre, könnte, bei nasser Fahrbahn schnell zu heiklen Situationen führen. So oder so: Wer eine längere Reise vor allem ins Ausland plant, ist gut beraten, die Reifen bereits ab 2-3mm Restprofiltiefe auszutauschen. Reifen werden mit der Zeit härter und ver-

spröden. Die Folge: Ältere Reifen haben insbesondere bei Nässe vergleichsweise weniger Haftung. Ab wann ist ein Reifen alt? Das ist ein abendfüllendes Streitthema. Ich persönlich würde nach 4-5 Jahren meine Reifen immer austauschen und selbst zwei Jahre alte Pneus gar nicht kaufen. Das Ablesen des Reifenalters ist einfach: Auf einer der Reifenflanken ist eine Zeile zu finden, die mit dem Kürzel „DOT“ anfängt. Am Ende dieser Zeile ist eine vierstellige Nummer in einem Oval eingepresst. Das ist die Herstellungswoche. „2810“ bedeutet z.B. 28. Woche des Jahres 2010. Findet man an diesem Ort eine dreistellige Zahl, stammt der Reifen aus dem letzten Jahrhundert. Und jetzt das Wichtigste: der Luftdruck. Der korrekte Luftdruck ist ausschlaggebend für die vom Reifen-Hersteller versprochenen Fahreigenschaften und muss in jedem Fall an die Reisebelastung angepasst werden. Hierfür bitte immer die Angaben der Reifen- und Motorradhersteller beachten.

Ach ja, die Beladung.

Die Beladung soll so geplant werden, dass das Gleichgewicht der Maschine so wenig wie möglich verändert wird. Also Schweres, wie z.B. Werkzeug, unten im Tankrucksack verstauen. Nahe am Schwerpunkt des Motorrades also, damit das Vorderrad so wenig wie möglich entlastet wird. Dann die Koffer gleichmäßig packen und hier auch die schwereren Gegenstände nach unten platzieren. Eine einfache Personenwaage hilft einerseits die optimale Gewichtsverteilung herzustellen und andererseits die maximale Gesamtzuladung nicht zu überschreiten. Und wenn man dabei ist, Beladungsgegenstände zu wiegen, sollte man sich selbst auf die Waage stellen, und zwar in voller Montur: Da kommen locker ca. 10 Kilo Mehrgewicht auf die Waage. Ist das Motorrad ausgewogen gepackt worden, geht es dann an das Anpassen des Fahrwerks. Eine oftmals stiefmütterlich behandelte Notwendigkeit.

Die mit Fahrer, Sozius und Gepäck vollbeladene Maschine kann Gabel und Federbein regelrecht in die Knie zwingen. Als erste Maßnahme gilt es, die Federvorspannung so zu erhöhen, dass das Normalniveau wieder hergestellt wird. Idealerweise sollte auch die Dämpfung optimiert werden, um bei Straßenebenenheiten ein schwammiges Fahrverhalten zu vermeiden, was bei einer flotten Kurvenfahrt zu heiklen Situationen führen kann.

„Viele unserer Kunden, die über Fahrwerksprobleme klagen, haben einfach das Fahrwerk und den Luftdruck für die Beladung nicht angemessen eingestellt“, sagt Jochen Ernsting, Leiter des BMW-Motorradzentrums in Hamburg. Dabei bieten manche Motorrad-Hersteller wie z.B. BMW oder Ducati die Möglichkeit, einige dieser Fahrwerkeinstellungen bequem per Knopfdruck zu erledigen. Bei der Ducati Multistrada 1200 S können unterschiedliche Parameter wie Fahrergewicht, Zug- und Druckstufe (Gabel und Federbein) sowie Federvorspannung (nur Federbein) komplett elektronisch eingestellt und gespeichert werden. Und dann heißt es: Knöpfchen drücken und losfahren.

Mein Tipp: Mit den Tourkameraden im Vorwege das Handling – aber auch das Bremsen – des vollbeladenen Motorrades auf einem leeren Parkplatz üben, um sich an die veränderten Fahreigenschaften der vollbeladenen Maschine zu gewöhnen.

Bei modernen Motorrädern spielt die Elektronik eine wichtige Rolle – z.B. für die ABS-Steuerung. Deshalb ist es wichtig, dass die Batterie immer gut in Schuss ist. Und nicht nur das: Auch die gesamte Elektrik soll funktionieren: Scheinwerfer, Blinker, Bremslicht... Sehen und gesehen werden: einleuchtend für die Sicherheit.

Selbstverständlich werden vor der Urlaubsreise Kühlflüssigkeit, Motoröl und Kette (oder Kardan) kontrolliert. Ein technischer Defekt beim Antrieb kann nicht nur eine lästige Panne hervorrufen, sondern auch plötzliche Lastwechselreaktionen. Oder gar ein blockiertes Hinterrad! Situationen, die, insbesondere während einer Kurvenfahrt, zum Sturz führen können. Im Übrigen: Unnötige, überraschende Lastwechsel werden auch vom stotternden Motor aufgrund von Spritmangel erzeugt. Ein Motorrad hat schlicht und einfach nur zwei Räder. Die Grundlage für eine sichere Fahrt ist die einwandfrei funktionierende Technik.

Beim Motorrad-Training im ADAC Fahrsicherheitszentrum Lüneburg gehört ein Technik-Check immer dazu. Der sorgfältige Trainer nimmt die Teilnehmer-Maschinen in Augenschein und thematisiert mit den Teilnehmern die Notwendigkeit einer regelmäßigen Prüfung des eigenen Motorrades – und zwar aus Sicht des Otto Normalfahrers. Denn ein gut gewartetes Mopped ist ganz gewiss sicherer, und nicht nur auf dem Weg in den Urlaub.

Alberto Salvagnini

www.fsz-lueneburg.de