

Winterschlaf und Frühlingserwachen

Eigentlich sollte nicht erst ein plötzlicher Wetterumschwung dazu führen die Motorradsaison zu beenden und das Motorrad hektisch zu dem Winterstellplatz zu bringen. Vielmehr sollte für die eigene Sicherheit und die technische Werterhaltung eine große Inspektion vorgenommen werden. Ob und wie viel von den hier beschriebenen Arbeiten durchgeführt werden, liegen im persönlichen Ermessen, aber der Winter ist lang und einige Tätigkeiten sorgen für Kurzweil in der motorradfreien Zeit.

- **Reinigung / Konservierung** -Gründliche Reinigung, auch an den schwer zugänglichen Stellen, da sich dort durch verbleibende Restfeuchte+Schmutz schnell ein Rostnest bilden kann. Nachfolgend gut abtrocknen lassen. Zum Konservieren können/müssen verschieden Produkte benutzt werden: für den Lack , Politur und Wachsprodukte - für die Kunststoffteile, Amoral - für die Aluteile, WD40 -für Schrauben / Muttern, Hohlraumwachs.
- **Sichtkontrolle** -Gabelstandrohre, Bremsscheiben, Bremsbeläge, Bremsleitungen, Speichen, Beleuchtungsanlage, Reifenprofil auf Verschleiß, Funktion und Dichtigkeit prüfen. Lenkkopf-, Rad- und Schwingenlager auf Spiel geprüft. Bremsflüssigkeitsstand prüfen, Flüssigkeit auffüllen oder komplett wechseln.
- **Schmieren** -Nach der Reinigung sollten alle Hebel und Züge mit WD40 oder Teflonspray abgeschmiert werden. Die Umlenkhebele mit Mehrbereichsfett abschmieren. Die Antriebskette reinigen und schmieren (Kettenöl, Kettenspray, WD40 etc.). - Nachspannen nicht vergessen!
- **Luftdruck** -Die Räder sollten keinen Bodenkontakt haben oder wenn das nicht möglich ist, den Reifendruck um 0,3-0,5 bar erhöhen.
- **Tank** Stahltanks sollten voll getankt, Kunststoff- und Alutanks vollständig entleert werden.
- **Motor / Getriebe** -Wegen des besseren Korrosionsschutzes sollte ein kompletter [Ölwechsel](#) durchgeführt werden. Etwas Motoröl über das Zündkerzenloch in den Brennraum geträufelt schützt Kolben und Zylinder.
- **Vergaser** -Benzinhahn schließen und über die Schwimmerkammerablassschraube den Vergaser restentleeren. Nach 2-3 Monaten Standzeit werden alle flüssigen Bestandteile verflüchtigt sein und die verbleibenden Ablagerungen verhindern sonst eine fehlerfreie Funktion.
- **Elektrik** -Feuchtigkeit kann die Elektrische Anlage des Motorrades stark beeinträchtigen. Deshalb sollten alle zugänglichen Steckverbindungen mit Kriechöl oder Polfett versehen werden.
- **Batterie** -Das Optimum ist die trockene und frostfreie Lagerung der Batterie mit permanenter Frischhaltung durch ein geeignetes Ladegeräte. Es reicht aber auch, wenn mindestens das Massekabel von der Versorgung getrennt wird, um eine Tiefentladung zu vermeiden (wichtig bei Hawker-Batterien). Allerdings muß die Batterie dann im Frühjahr nochmals geladen werden.
- **Zündkerze** -Kerze entnehmen, Kerzenbild begutachten evtl. die Kerze reinigen und den Elektrodenabstand prüfen oder gegen eine neue Zündkerze wechseln.

- **Luftfilter** -Auf Verunreinigung prüfen und reinigen oder ersetzen.
Luftfilterkasten und Anschlüsse auf Beschädigungen überprüfen (Falschluff).
- **Kühlwasser** -Kann das Motorrad nicht frostfrei überwintern, sollte bei wassergekühlten Motoren unbedingt der Frostschutzmittelgehalt des Kühlwasser überprüft und reguliert werden (nur Frostschutz für Alu-Motoren).

Ventilspiel / Ventileinstellung

Durch das Ventilspiel wird die unterschiedliche Wärmeausdehnung am Ventiltrieb ausgeglichen, somit können die Ventile auch bei betriebswarmem Motor anständig schließen und die Wärme an den Zylinderkopf abgeben. Da die Ventile sich hauptsächlich über den Zylinderkopf abkühlen, überhitzen sie, sobald ein sauberer Ventilschluß nicht gewährleistet ist, d.h. der Schaft brennt durch und der Ventilteller fällt in den Zylinder !!

Aus den genannten Gründen ist die regelmäßige Kontrolle und Wartung der Ventile (alle 6.000 km) wichtig. Zu diesem Zweck sollte der Motor höchstens handwarm sein. Die erste Tätigkeit ist Ballast entfernen, soll heißen alle Verkleidungen, Sitzbank und Tank müssen runter. Danach wird es etwas filigraner - Zündspule mit Ölsteigleitung lösen (nur Lösen, dann seitlich wegdrücken!!), Ventilator abschrauben. Wenn dann noch die Zündkerze entnommen wird ist das Drehen der Kurbelwelle ein Kinderspiel. Um den Kolben in die O.T. Stellung zu bringen, müssen am Limadeckel die Abdeckungen für das Schauloch und die Kurbelwellenschraube entfernt werden, dann wird über die Kurbelwelle der Kolben und die Nocke bewegt (**Achtung, gegen den Uhrzeigersinn drehen!**). Wenn die T-Markierung des Polrades im Schauloch sichtbar wird steht der Kolben im O.T. , da die Kurbelwelle jedoch im Verhältnis 2:1 auf die Nockenwelle übersetzt, steht der Kolben nur jede zweite Umdrehung im oberen Totpunkt. Erkennbar ist das dann nur an den entlasteten Ventilen. Zu diesem Zweck müssen die Abdeckungen am Ventildeckel entfernt werden (Auslassventilabdeckung 17er Maulschlüssel, Einlaßventilabdeckung .. Inbusschlüssel). Gemessen wird mit der Fühlerlehre zwischen Kipphebel und Ventil, die Lehre sollte stramm dazwischen passen (Einlass 0,10-0,15mm und Auslass 0,15-0,20mm), wenn der Abstand nicht innerhalb der zulässigen Parameter liegt, kann durch lösen der Kontermutter das Spiel am Kipphebel eingestellt werden. Achtung, nach erfolgreichen Servicetätigkeiten, muß das Ventilspiel trotzdem mehrfach geprüft werden, da sich die Einstellung durch das Kontern wieder verändert! Kleiner Tipp am Rande, die Auslassventile lieber auf 0,20mm Einstellen beim Kontern wird das Spiel dann entsprechend zwischen 0,18-0,19 mm liegen! Beim Einsetzen der Abdeckungen sind die Dichtringe mit Öl zu benetzen.