



EXPOSEE

Kurz und knapp erklärt auf was Du achten musst, bevor es mit dem Motorrad auf die Straße geht

Abfahrtskontrolle

Klasse A



Inhaltsverzeichnis

Anzeigen	3
Blinker	4
Scheinwerfer	4
Rücklicht & Rückstrahler	5
Reifen	5
Tanken	6
Bremse	6
Hebelspiel	6
Bremslichtüberprüfung	7
Bremsflüssigkeit	7
Bremsprobe	7
Fahrwerk	7
Lenkkopflager	8
Kupplungsspiel	8
Kette	8
Öl	9

Als Fahrzeugführer sind vor dem Fahrtantritt regelmäßig sicherheitsrelevante Bauteile zu Prüfen. Hierzu wird unterschieden in Sichtkontrolle und/oder Funktionskontrolle. Ist ein Bauteil in einem nicht ordnungsgemäßen Zustand, kann die Betriebssicherheit nicht gewährleistet werden, was zu schwerwiegenden Unfällen führen kann. Die Fahrt kann nicht angetreten werden

Anzeigen



Armaturen



Beleuchtung

Blinker

Der Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker) wird am Schiebeknopf an der Linken Armatur bedient. Ist der Blinker eingeschaltet, blinkt im Tachodisplay die entsprechende Kontrollleuchte. Zum Ausschalten den Schieber nach Innen drücken. Für die Kontrolle nacheinander die Blinker einschalten und prüfen ob alle Blinklichter funktionsfähig sind. An der linken Armatur befindet sich der Warnblinker. Dieser ist separat zu prüfen, da dieser einen eigenen Schaltkreis hat.



Scheinwerfer

Beim einschalten der Zündung geht das Tagfahrlicht/Standlicht immer automatisch an. Wird der Motor gestartet schaltet sich das Abblendlicht dazu. Alle Lichter sind vor Fahrtantritt auf korrekte Funktion zu überprüfen.

Wird der Scheinwerfer auf Fernlicht umgeschaltet, verstärkt sich die Leuchtkraft des Scheinwerfers und die blaue Kontrollleuchte im Tachodisplay zeigt an, dass das Fernlicht eingeschaltet ist.

Mit dem Schalter am linken Zeigefinger wird die Lichthupe betätigt. In diesem Fall leuchtet das Fernlicht nur, solange der Schalter gedrückt wird.



Standlicht



Abblendlicht



Fernlicht

Rücklicht & Rückstrahler

Der Rückstrahler sowie die Kennzeichenbeleuchtung gehen automatisch beim Start an. Beim betätigen einer Bremse verstärkt sich die Leuchtkraft des Rückstrahlers (Bremslicht).



Fahrbetrieb



Kennzeichenbeleuchtung



Betätigte Bremse

Der Reflektor (Rückstrahler) am Kennzeichenhalter sind auf etwaige Beschädigungen, festen Sitz und Verschmutzung zu Prüfen. Sollte ein Reflektor beschädigt sein, muss dieser umgehend ausgetauscht werden.



Rückstrahler

Reifen

Die Reifen und Felgen sind auf sichtbare Beschädigungen, Fremdkörper (Schrauben, kleine Steinchen etc.), sowie erkennbar zu niedrigen Luftdruck zu überprüfen. Des weitern ist auf die Mindestprofiltiefe zu achten, die bei der Klasse A 1,6 mm nicht unterschreiten darf. Als Anhaltspunkt, kann der TWI (Verschleißanzeiger) herangezogen werden.



TWI

Tanken

Der Kraftstoffvorratsbehälter befindet sich zwischen Lenker und Sitzbank. Zu tanken muss der Verschluss geöffnet werden. Nun kann das Fahrzeug vorsichtig betankt werden. Es ist darauf zu achten, dass kein Kraftstoff daneben läuft. Bei niedrigem Kraftstoffstand, leuchtet die Reserveleuchte im Tachodisplay auf. Die Restreichweite beträgt ca. 50 km.



Bremse

Die Bremse wird auf Sicht und Funktion geprüft. Da zwei Bremskreisläufe vorhanden sind (Vorder- und Hinterradbremse), muss jeder Kreislauf separat auf Funktion geprüft werden. Bei der Sichtkontrolle werden die Bremscheiben vorne und hinten auf sichtbare Beschädigungen geprüft. Die Bremscheiben dürfen nicht angelaufen (blaue Verfärbungen) sein, keine Risse zwischen den Bohrungen sowie Riefen (große Kratzer) aufweisen.



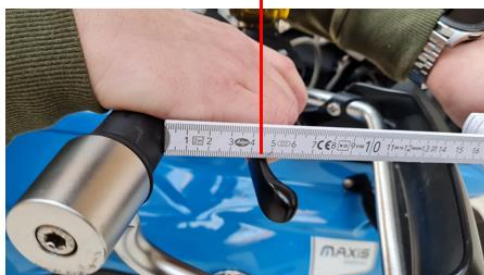
Hebelspiel

Als nächstes ist das Hebelspiel beider Bremsen zu kontrollieren. Es wird die Distanz von Nullstellung bis zum maximalen Anzugspunkt getestet, diese darf maximal 2 cm betragen. Sollte der Hebelweg erheblich länger sein, oder sich bei wiederholter Betätigung kein Druck aufbauen, könnte dies auf eine Undichtigkeit im Bremssystem hindeuten. Dann sollte die Fahrt keinesfalls angetreten werden und das Bremssystem muss geprüft werden.

Vorderradbremse



2cm



Hinterradbremse



2cm



Bremslichtüberprüfung

Im Stand ist bei eingeschalteter Zündung die korrekte Funktion des Bremslichts auf beiden Bremskreisläufen zu prüfen. Man kann sich dazu mit dem bekannten „Trick“ behelfen, indem man die Handfläche ans Rücklicht hält, um das Aufleuchten des Bremslichts bei Tageslicht besser zu erkennen.



Bremsflüssigkeit

Da das Motorrad über zwei Bremskreisläufe verfügt, besitzt es auch zwei Ausgleichsbehälter für die Bremsflüssigkeit. Der Behälter für den Kreislauf der Vorderradbremse befindet sich auch der Lenkerstange an der rechten Amatur. Der Behälter für den Kreislauf der Hinterradbremse befindet sich auf der rechten Seite unter der Sitzbank und ist von außen zu sehen. Der Stand der Bremsflüssigkeit ist bei grade stehendem Motorrad zu überprüfen. Zum einen muss der Füllstand der Behälter überprüft werden (Stand zwischen Max./Min.), zum anderen ist auf die Dichtigkeit der Behälter zu achten. Die Bremsflüssigkeit sollte farblich zwischen hellem und dunklem Gelb liegen. Bei Braunfärbung oder Schlieren in der Flüssigkeit sollte diese zeitnah gewechselt werden.

Bremsflüssigkeitsbehälter



Vorderradbremse



Hinterradbremse

Bremsprobe

Der nächste Schritt ist eine Bremsprobe bei stehendem (!) Fahrzeug. Hierzu werden nacheinander Vorder- und Hinterradbremse betätigt und es wird versucht bei gezogener Bremse das Fahrzeug vor und zurück zu schieben.



Fahrwerk

Das Motorrad verfügt über zwei verschiedene Fahrwerkskomponenten. In unserem Fall ist am Vorderrad eine Teleskopgabel verbaut. Hingegen am Hinterrad ein klassisches Federbein zu finden ist. Beide Fahrwerksteile sind auf äußere Beschädigungen zu überprüfen. Dies können sein: Kratzer oder Riefen im Tauchrohr, Ölfilm auf dem Tauchrohr, Flugrost oder grobe Verschmutzungen. Beim Federbein der Hinterachse muss Risse oder Steine zwischen den Windungen der Fahrwerksfeder geachtet werden.



Lenkkopflager

Das Lenkkopflager bildet die Verbindung von Lenkergabel und Fahrzeugrahmen. Diese Verbindung darf kein Spiel aufweisen um Schlagen oder Flattern des Lenkers im Fahrbetrieb zu verhindern. Der Lenker muss sich mit wenig Kraftaufwand bewegen lassen, darf aber gleichzeitig nicht zu leichtgängig sein. Um das Lenkkopflager zu prüfen, wird die Vorderradbremse angezogen und es wird versucht das Fahrzeug vor und zurück zu schieben. Dabei dürfen weder Spiel oder Geräusche aus dem Lager festzustellen sein.



Kupplungsspiel

Am linken Griff befindet sich der Kupplungshebel. Da das Motorrad über eine Seilzugkupplung verfügt, muss dieser Hebel über ein gewisses Spiel verfügen, bis die Kupplung greift. Wäre dieses Spiel nicht vorhanden, würde die Kupplung permanent schiefen, was zu extremen Materialverschleiß führt. Das Spiel am Kupplungshebel sollte ca. 1,5 cm betragen. Bei zu wenig bzw. zu viel Spiel muss die Kupplung am dafür vorgesehenem Einstellrad nachgestellt werden.

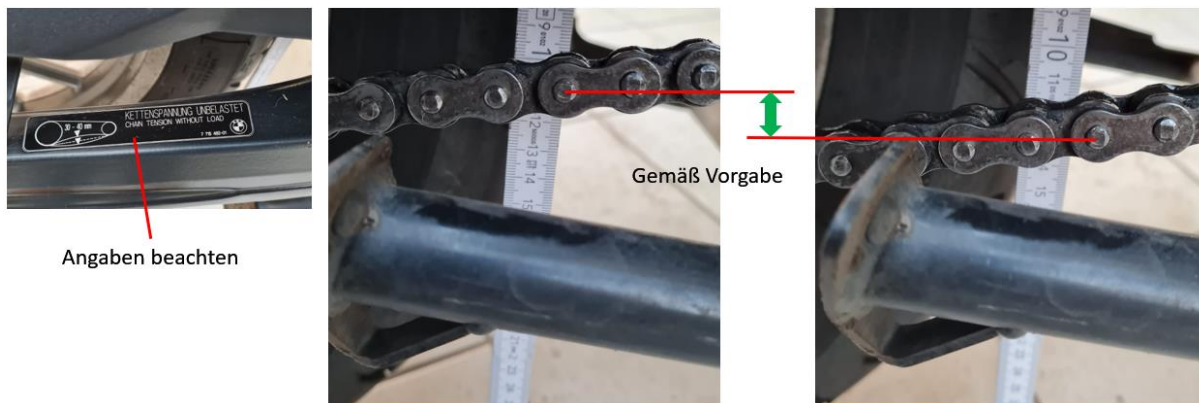


Kette



Bei Motorrädern mit Kettenantrieb, ist in regelmäßigen Abständen der sekundäre Antriebsstrang auf Verschleiß oder Beschädigungen zu prüfen. Der optische Zustand von Kette, Ritzel und Kettenrad muss stets einen einwandfreien Betrieb gewährleisten. Alle Bauteile müssen frei von Schmutz und Fremdkörpern, sowie immer von einem Schmierfilm benetzt sein. Bei Ritzel und Kettenrad müssen alle Zähne eine Gleichmäßige Form aufweisen. Besteht eine Wellenform, sind die Bauteile von einer Fachwerkstatt zu tauschen.

Da die Kette sich im Laufe der Zeit längt, ist die Kettenspannung regelmäßig zu überprüfen. Die Kettenspannung wird in der Mitte zwischen Ritzel und Kettenrad gemessen. Der Durchhang der Kette wird an diesem Punkt mit z.B. einem Gliedermaßstab gemessen, anschließend wird die Kette an der gleichen Stelle nach oben gedrückt. Die Differenz bezeichnet man als Kettenspannung. Wieviel diese beträgt, kann je nach Motorrad unterschiedlich sein, so dass die Maße der jeweiligen Betriebsanleitung zu entnehmen sind.



Öl

Der Motor eines Motorrades braucht um einwandfrei zu funktionieren eine bestimmte Menge Motoröl. Da ein Motor bauartbedingt immer kleine Mengen an Öl verbrennt, muss der Füllstand regelmäßig geprüft werden. Hierzu befindet sich auf der linken Seite des Motors ein Ölmesstab, den man zum Prüfen des Ölstandes herausrauben muss. Der Ölstand muss bei senkrecht stehendem Motorrad geprüft werden und der Füllstand muss innerhalb des gekennzeichneten Bereichs des Messtabes liegen (min./max.).

