



..WINTER MÄRCHEN



Oh Gott, nein, bitte PS nicht auch noch. Die typischen Einwinterungstipps hat man schon x-mal gehört. Da gibt es nichts Neues. Wirklich? Während andere ihr Moped gegen Schneefräse oder Schlitten eintauschen, um es dann bis auf den letzten Drücker vor Saisonbeginn 2019 zu vergessen, mummeln wir nicht einfach ein, sondern bereiten jetzt in Ruhe die nächste Saison vor.

Text: Falk Dirla, Roman Kirschbauer

Also gehen wir die Sache erst noch einmal gemeinsam durch. Warum lohnt es sich, das Motorrad nicht einfach nur in die hinterste Ecke der Garage zu packen, sondern es auf seinen Winterschlaf vorzubereiten? Was muss man dafür wirklich machen und was kann man guten Gewissens lassen?

Zunächst müssen wir uns überlegen, wie lange das Motorrad wirklich in den Dornröschenschlaf soll? Wollen wir in dieser Zeit nichts daran machen? Wo genau steht es? Parkt unser Wetz-eisen in der heimischen Garage, dann

sieht die Sache anders aus, als wenn sie bis Ostern im hintersten Eck einer Tiefgarage stehen müsste.



Einmal volltanken, bitte?

Diese Frage bezieht sich auf die Standardangabe der „Überwinterungsratgeber“: Tank randvoll machen! Wer diesen nämlich dann zu Wartungs- oder Tuningzwecken demontieren muss, den wird der Zorn packen, denn so ein Tank kann ganz schön schwer werden. Und warum soll man diesen eigentlich randvoll tanken? Damit der

Tank nicht rostet, lautet die landläufige Meinung, die zwar so falsch nicht ist, aber eben auch nicht wirklich stimmt. Stichwort Alu- und Plastiktanks.

Die Befürworter der Volltanktheorie führen an, dass sich bei einem vollen Benzinbehälter kein Kondenswasser bilden kann und somit kein Rost entsteht. Klingt logisch und stimmt bedingt auch. Aber warum nur bedingt? Kondenswasser bildet sich immer dann, wenn warme Luft abkühlt. Aber in einer Garage herrschen im Winter irgendwie fast immer gleichbleibende fünf Grad plus – von Aufheizen und Ab-



Wir wollen ja nicht die große Winterschlaf-Belohnungskeule schwingen, aber so einen Schlafplatz hat wirklich kein Motorrad verdient

kühlen also keine Spur. Das passiert eher im Sommer, wenn die Sonne auf den Tank brennt und die Tankbelüftung so schön pfeift. Dass der Motor von unten kräftig heizt, macht es auch nicht gerade besser. In einer lauen Sommernacht ist es dann eben schnell passiert, dass sich Kondenswasser bildet, welches sich sinnigerweise unterhalb des Kraftstoffspiegels im Tank sammelt, weil Wasser nun mal schwerer als Benzin ist.

Daher hat jeder von uns Wasser im Tank! Und das werden wir so leicht auch nicht wieder los, denn Wasser und Benzin gehen (normalerweise) keine Mischung ein. Warum die Klammern? Weil es Tricks gibt, wie man beide doch miteinander verbinden kann. Durch Kraftstoffzusätze nämlich, die aus Wasser und Benzin eine Emulsion machen, die mit verbrannt werden kann. Benzinzusätze? Teufelszeug der Home-shopping-Televisionshändler! Mitnichten, es gibt da einige, sehr gut funktionierende Additive auf dem Markt. Und da wir wirklich alle Wasser im Tank haben, lohnt es sich, dem Tank etwa zwei Mal im Jahr so ein Additiv zuzugeben.

Einmal vor dem Winter ist es dann sinnvoll. Dadurch kann erstens über die Standzeit kein neues Wasser dazukommen und

zweitens gleichzeitig auch das gesamte Kraftstoffsystem geschützt werden. Denn Wasser ist grundsätzlich immer korrosiv, nicht nur im Tank. Auch Benzinpumpen, Leitungen, Einspritzventile etc. freuen sich über dieses Wellness-Paket! Ein voller Tank bringt also vor allem eins: je nach Spritpreisentwicklung eine saftige Frühjahrs-Dividende.

Spaß beiseite: Ein Motorradtank ist kein Würfel oder Zylinder, sondern hat eine recht komplexe Form, bei der sich bei zunehmendem Füllstand die Oberfläche drastisch verkleinert. Das ist wichtig – in jüngerer Vergangenheit sogar noch

mehr. Denn wenn die Oberfläche klein ist, kommt nur wenig Benzin mit Luft in Kontakt. Und im Gegensatz zu Rotwein, der durch das Atmen an Qualität gewinnt, ist es beim Benzin leider genau anders herum.

Auch ist Benzin in den letzten Jahren nicht besser geworden, allen V-Power und Ultimate-Versprechen zum Trotz. Auf der Suche nach maximalem Profit sind die Mineralölkonzern auf die Idee gekommen, dass das gute alte Benzin eigentlich viel zu gut ist. Wozu muss Benzin jahrelang lagerfähig sein, wo doch der Hauptkunde Autofahrer jede Woche tankt und ständig frisches Benzin im Tank hat? Wen interessieren da Randgruppen wie Motorradfahrer? Daher wurden fast alle Stabilisatoren, die den Sprit an der Oxidation mit Sauerstoff hinderten und diesen somit haltbar machten, sukzessive weggelassen. Ein voller Tank hält also den Sprit darin durch die geringe Oberfläche frischer.



Wasser, Sprit und Alkohol

Seit der Beimischung von Bio-Ethanol ist das noch schlimmer geworden. Bio-Ethanol ist ein Alkohol, und Alkohole neigen dazu, der Umgebung Wasser zu entziehen. Da schnüffelt unser Sprit jetzt also auch noch das Wasser aus der Luft. Daher ein Additiv mit rein in den Tank und das Thema Wasser ist erledigt, was sich damit auch für Alu- oder Kunststofftanks empfiehlt. An der Tanke also das Additiv in den Tank schütten, danach tanken, so gelangt das Mittel auf der anschließenden Heimfahrt auch in die Einspritzanlage.

Das macht man an der nächstgelegenen Tanke, schon weil wir noch schnell den Reifendruck um gut ein



Sprit ist nicht gleich Sprit, und wirklich jedes Bike hat Wasser im Tank. Mit entsprechenden Additiven wird man das unliebsame H2O im gesamten Kraftstoffsystem los

bar über Normaldruck erhöhen. Dort das Moped noch einmal gründlich schrubben ist auch kein Fehler – aber wem sage ich das? Denkt im Frühjahr an den Reifendruck, der könnte dann zu hoch sein. Bringt doch einen Aufkleber auf dem Tacho mit einem entsprechenden Hinweis an.

Aber warum den Reifendruck erhöhen? Dafür sprechen zwei Gründe. Einmal um den zu erwartenden Druckverlust während der Standzeit zu kompensieren, denn leider ist kein Gummi der Welt 100 Prozent dicht. So verhindert man, auf der ersten Fahrt nach der Winterpause mit halb platten Pneus zur Tankstelle eiern zu müssen. Zum anderen heißt es ja, dem gefürchteten Standplatten entgegenzuwirken. Oh, der böse Standplatten! Was ist das eigentlich? Kurz: Eine Abflachung, also platte Stelle, in der Lauffläche des Reifens dort, wo der Reifen über Winter permanent Bodenkontakt gehabt hat und vom Gewicht des Fahrzeugs platt gedrückt wurde.

Das stimmt so halb. Das Metallgewebe in einem Reifen kann bleibend verformt werden, wenn der Pneu nicht durch den Luftdruck gestützt wird. Aber tatsächlich reichen die paar Monate Stillstand kaum aus, um das zu bewirken. Entscheidender ist eher der Untergrund, auf dem der Reifen steht. Bei Beton ist Gefahr in Verzug! Dieser Baustoff ist alkalisch und entzieht da-

mit dem Gummi die Weichmacher, wodurch der Reifen eine platte Stelle bildet. So was lässt sich leicht umgehen, indem man einfach einen Karton oder noch besser ein Brettchen unter die Aufstandsfläche schiebt. Oder man macht es wie echte Racer und bockt hinten wie vorn auf. Unnötig ist solcher Firlefanz wie Aufbocken am Motor. Oft heißt es in Foren, man müsse das Fahrzeuggewicht von den Radaufhängungen nehmen, weil da ja sonst immer Druck drauf wäre und das schlecht sei. Den Ball flach halten, Leute!



Die Batterie ist die Achillesferse

Die wichtigste Maßnahme, die echt Geld spart, betrifft den Umgang mit der Batterie. Wer sein Motorrad irgendwo irgendwie abstellen muss, der sollte die Batterie am besten ausbauen und in einem nicht allzu kalten Raum lagern. Denn jede Batterie leidet an Selbstentladung, und je kälter es ist, desto mehr entlädt sie sich. Eine einmal tiefentladene Gel-Batterie (also alles unter fünf Volt) wird praktisch unbrauchbar. War sie einmal völlig leer (unter einem Volt), kann man sie sofort entsorgen. Dem beugt man durch gelegentliches Laden vor. Jetzt scheint es aber zwischen den Batterie- und den Ladegeräteherstellern ein stilles Abkommen zu geben. Denn beide be-

haupten, dass ein sogenanntes Frischhaltungsladegerät eine Batterie immer schön lädt, dann wieder ein bisschen entlädt, dann wieder lädt – quasi Jogging für die Batterie. Und was dem Menschen recht ist kann einer Batterie doch nur billig sein, oder? Ein Batterieleben definiert sich aber über die möglichen Ladezyklen. Und das sind in der Regel so 1500 bis 2500 Stück.

Wozu einer Batterie also im Winter rege Betriebsamkeit vortäuschen? Besser ist es, die Batterie einmal im Monat so lange angeschlossen zu lassen, bis das Ladegerät die vollständige Ladung anzeigt. Moderne Ladegeräte machen natürlich schon mehr, als einfach nur 14,7 Volt in die Batterie reinzuschieben. Sie können durch Schockimpulse das Plattengitter desulfatieren, also teilweise reparieren. Daher immer warten, bis das Gerät das Ende des kompletten Ladezyklus anzeigt. Ganz elegant geht das natürlich mit einer programmierbaren Zeitschaltuhr. Aber Vorsicht! Als Besitzer einer Lithium-Ionen-Batterie solltet ihr unbedingt darauf achten, dass euer Batterieladegerät für diesen Batterietyp geeignet ist. Sonst wird es unschön – Brandgefahr! Wir haben mal alle gängigen Ladegeräte getestet und unser Ergebnis übersichtlich aufgeführt. Auf der nächsten Doppelseite findet jeder das richtige Gerät für Batterie und Geldbeutel, denn in der heimischen Werkstatt sollte ein solches Teil auf keinen Fall fehlen.



In Tiefgaragen fliegt und schwimmt Salz bis in die hintersten Ecken. Wir hoffen nicht, dass so überwinterte Motorräder derartig salzig sind wie der Kandidat links, aber es empfiehlt sich die Behandlung mit einem entsprechenden Spray und das Abdecken der Maschine – gern auch mit einem alten Spannbettuch



Salz gehört in die Suppe

Kommen wir zum Schluss noch mal auf den Standort zurück. Haben wir unser Baby den Winter über in unserer Werkstatt stehen, sind wir eigentlich durch, denn sämtliche Schmierarbeiten können wir dann in Ruhe erledigen. Steht das Bike aber im Abseits, sollten wir alles, was es zu schmieren gibt, noch mal schmieren (siehe PS 03/2018) und dem gesamten Motorrad eine schützende Schicht per Konservierungsspray gönnen. Aber bitte dünn auftragen – viel hilft da nicht viel! Es geht nur darum, in der Tiefgarage herumfliegendes Salz fernzuhalten. Salz ist unser Feind Nummer eins!

Es bietet sich an, das Motorrad abzudecken. Zu empfehlen sind atmungsaktive Abdeckhauben. Natürlich geht auch ein altes Spannbettuch. Ferner kann ein in den Auspuff gesteckter, öliger Lumpen sinnvoll sein. Steht unser Einsatzgerät in einem Schuppen oder einer Scheune, würden wir zusätzlich noch den Lufteinlass mit einem öligen



Wer Stahl tanks ewig den Sprit vorenthält und Kondenswasser müher wallen lässt, wird am Ende des Dornröschenschlafs wenig Freude am Innenleben haben – aber ein Winter reicht dafür kaum

Falk Dirla ist Techniker, Zweiradmechaniker- und Maschinenbaumeister. Wenn er gerade nicht für PS schreibt, ist er Motorrad-Sachverständiger und -Gutachter für Versicherer



Tuch und Klebeband verschließen. Es ist definitiv keine Fabel, dass Mäuse ihr Nest gern im Luftfilterkasten bauen. Wir haben das schon öfter in der Werkstatt gesehen, wobei ein Fall besonders bitter war. Die Mäusefamilie hatte es sich so richtig gemütlich gemacht, und Papa und Mama Maus haben mitsamt ihren Nachkommen nicht nur das Zellulosegewebe des Luftfilters in kuschelige Flöckchen verwandelt, sondern einen Teil auch als Klo benutzt. Das heruntertropfende Mäusepipi hat dann – kaum zu glauben – die

Drosselklappen, die Drosselklappenwellen und das Aluminium des Drosselklappengehäuses derart angegriffen, dass ein Totalersatz anstand. Für schlappe 2700 Euro!
Die Kohle stecken wir lieber ins Tuning, denn für das Geld gibt es eine Menge. Wir haben vor, euch passend zur passiveren Jahreszeit dazu Inspiration und ein paar Anleitungen zu geben. Dann können wir die Schraubenschlüssel also klingen lassen. Damit bis bald!

LADEGERÄTE-TEST



Sie gibt es in vielen Formen und Farben – allerdings auch in unterschiedlicher Qualität. 15 Teile im PS-Test.

Wer mit einem modernen Ladegerät über den Winter die Spannung aufrechterhält, sorgt nicht nur für einen problemlosen Start, wenn es losgehen soll, sondern senkt auch die Ersatzteilkosten. Denn gepflegte Batterien halten länger als häufig tiefentladene und gestresste Leidensgenossen.

Wir haben zusammen mit der GTÜ (Gesellschaft für Technische Überwachung) 15 Batterieladegeräte getestet, die sich besonders gut für Motorradbatterien eignen. Dazu gehört vor allem die Eigenschaft, sich mit der Leistung an Batterien mit weniger Amperestunden (Ah) als beim Auto üblich anpassen zu können, um das Laden der Akkus so schonend wie möglich zu gestalten. Rund 20 Einzelbeurteilungen in sechs großen Kapiteln haben die Testkandidaten zu durchlaufen. Die GTÜ-Ingenieure unterziehen die Batte-

SO WURDE GETESTET

Vier Partner, ein Test: Zusammen mit unserem Schwesterblatt MOTORRAD und der Sachverständigenorganisation GTÜ (Gesellschaft für Technische Überwachung, www.gtue.de) sorgten wir dafür, dass sich die Elektronik-Profis vom Kraftfahrtechnischen Prüf- und Ingenieurzentrum FAKT (www.fakt.com) im bayerischen Heimertingen intensiv um die im freien Handel erworbenen Ladegeräte kümmern. Die in fünf Obergruppen aufgeteilten Prüfkriterien (Sichtprüfung, Bedienung, Funktionsumfang, elektrische Prüfungen, Qualitätsprüfung) wurden um ein Preis-Leistungs-Kapitel ergänzt, in dem die in den Leistungskriterien erzielten Punkte ins Verhältnis zum Kaufpreis gesetzt wurden, was den Testkandidaten wiederum mehr oder weniger Zusatzpunkte bescherte. Neben den Tests rund um die Ladeleistung und Funktion wurden die Geräte abschließend aus einem Meter Höhe auf Beton fallen gelassen und dann nochmals auf ihre Funktion geprüft. Bei den genannten Kaufpreisen handelt es sich nicht um die unverbindlichen Preisempfehlungen, sondern um die tatsächlich gezahlten Kaufpreise, die erfahrungsgemäß – speziell bei Internetangeboten – deutlich von den UVPs abweichen können.





OPTIMATE 4

Tecmate,
www.optimize-shop.de

69,99 Euro

20,0 x 7,5 x 6,1 cm

900 g

Für 12-Volt-Starterbatterien
(Blei-Säure, wartungsarme,
Gel, AGM und Spiralzellen)
von 2 bis 50 Ah empfohlen

Ladestrom 0,8 A, Gehäuseschutz
IP54, Einsatzbereich von -40
bis +40 Grad, Leuchtdioden,
CAN-Bus-kompatibel, integrierte
Befestigungslaschen

Isolierung der Polklemmen ist
robust und kann nicht abgezogen
werden, tiefentladene Batterien
mit einer Restspannung von
3 V können problemlos geladen
werden

GUT