Einmotten - aber richtig!

Wenn die Tage kürzer werden, ist für die meisten Mopedfahrer die “Saison” zu Ende. Nach der letzten Fahrt wird bestenfalls noch das Nummernschild zum Abmelden abgeschraubt und dann wird der Bock bis zum Frühjahr vergessen. Die Saison-kennzeichen-Mopeds werden schon einen Tag früher vergessen.

So, das war jetzt der Tritt ins Gewissen.

Es ist selbstverständlich grundfalsch, einen empfindlichen technischen Gegenstand für vielleicht ein halbes Jahr oder länger irgendwo “rumgammeln” zu lassen. Dafür war er viel zu teuer.

Das Zauberwort heißt: Einmotten!

Aber wie macht man das ordentlich?

Zuerst sollte überlegt werden, ob nicht laut Wartungsplan eine Inspektion ansteht oder etwas vorgezogen werden kann. Falls nicht, sollte zumindest ein Ölwechsel vorgenommen werden, wenn das Öl älter als 1000 km ist. Das hat schon den Vorteil, daß beim ersten Sonnenstrahl sofort gestartet werden kann und nicht 2 Wochen Wartezeit in der völlig überlasteten Werkstatt die Regenwolken wiederkehren lassen. Aus folgendem Grund muß vor dem Winter der Ölwechsel vorgenommen werden. Der Kraftstoff ist schwefelhaltig. Die Verbrennungsrückstände, die unweigerlich ins Öl gelangen, also auch. Schwefel ist stark korrosiv und greift alles an, was rosten kann. Kolbenringe, Kurbelwellen, Rollenlager, Kupplungsstahlscheiben und so weiter.

Die letzte Fahrt sollte zur Tankstelle Eures Vertrauens führen [die hat nämlich einen Dampfstrahler und den brauchen wir jetzt für die Grundreinigung]. Was bei der Dampfstrahlreinigung zu beachten ist, steht in meinem Tip: Motorradpflege, aber richtig!!

Jetzt wird erst mal vollgetankt und eine Dose Motul “Fuel System Clean” ins Benzin gegeben. Dieses Additiv bindet das Wasser, das sich schon vorher im Tank befand und die Luftfeuchtigkeit, die sich über den Winter Zugang durch die Tankentlüftung verschafft. Des weiteren reinigt es im Betrieb die Vergaser von Rückständen. Und das erste Anspringen im Frühjahr wird erleichtert. Der volle Tank schützt die Innenflächen vor Korrosion. Sollte bekannt sein, daß das Moped länger steht, nicht volltanken, sondern später entleeren und mit WD-40 ausschwenken.

Letzte Amtshandlung an der “Tanke”: Reifenluftdruck um ca. 0,5 bar erhöhen.

Auf der Fahrt nach Haus bzw. zum Winterlager für´s Krad sollte ruhig richtig Gas gegeben werden, damit die Restfeuchtigkeit vom Dampfstrahler verschwindet. Scheibein- und insbesondere Trommelbremsen richtig heiß bremsen. Sonst gibt es Rost, den keiner will. Bei den alten BMW´s rosten z. B. die Trockenkupplungen gern fest. Darum auch die Kupplungen bei solchen Krädern ein bißchen schleifen lassen. Als günstigen Nebeneffekt haben wir damit gleichzeitig auch den Auspuff ausgekocht und das schwefelhaltige Kondenswasser ist hoffentlich völlig verdunstet. Das sorgt ja bekanntlich für galoppierende Auspuffdurchrostung.

Zuhause angekommen, muß das Moped abkühlen, um mit dem Einmotten weitermachen zu können. Wenn nicht schon in der Werkstatt gemacht, könnt jetzt z. B. der Ölwechsel vorgenommen werden.

Mit gutem Kettenspray, beispielsweise “Chain Lube Plus”, die Kette einsprühen oder vorher Grundreinigen [siehe “Motorradpflege - aber richtig”].

Um die Brennräume und die Kolbenringe vor Korrosion zu schützen [s. o.], werden die Zündkerzen herausgedreht und in jeden Brennraum ein paar Spritzer frisches Motoröl gegeben. Um das Öl zu verteilen, wird der Anlasser kurz gedrückt. Nicht vergessen: Die Zündkerzen vor dem “Törnen” in die Kerzenstecker stecken, sonst kann das Zündmodul Schaden nehmen.

Jetzt wird die Batterie ausgebaut und sauber abgewischt - vor allem der Decken zwischen den Polen und den Einfüllstopfen. Daß in dem Zusammehang gleich destilliertes Wasser nachgefüllt wird, ist Ehrensache. Um an der Batterie länger Freude zu haben und damit das Moped sofort wieder anspringt, wird sie über den Winter an ein intelligentes Ladegerät angeschlossen. Das lädt und entlädt die Batterie in regelmäßigen Intervallen und erhält somit die optimale Kapazität. Das für Bleibatterien tödliche Tiefenentladen wird so ebenfalls verhindert.

Nächster Schritt: Vergaserschwimmerkammern entleeren. Dazu wird eine geeignete Schale oder Wanne unter die Ablaßschläuche gestellt und die Ablaßschrauben der Reihe nach geöffnet, um die Schwimmerkammern zu entleeren. Manche Vergaser verfügen über keine Ablaßschläuche, so daß eine flache Schale direkt unter die Vergaser gehalten werden muß. Bei älteren und ungepflegten Maschinen sitzen die Ablaßschrauben sehr fest. Lassen sie sich nicht mehr lösen, sollten sie ausgebohrt und durch neue ersetzt werden. Ist die Schwimmerkammer restlos geleert, wird die Ablaßschraube ganz herausgedreht, das Gewinde der Schraube mit Kupferpaste eingestrichen und mit WD-40 mit der Sprühverlängerung die Schwimmerkammer durch die Gewindebohrung von innen ausgesprüht. Danach die Ablaßschrauben wieder einset-

zen und vorsichtig anziehen. Das WD-40 löst Benzinadditivrückstände im Vergaserraum und hat so monatelang Zeit zu wirken.

Die Vergaserentleerung sollte wirklich vorgenommen werden, auch wenn es umständlich ist. Der Grund ist folgender: Kraftstoff besteht zu einem hohen Anteil aus nicht flüchtigen Additiven zur Schmierung, Klopffestigkeit, Zündhemmung etc. Der eigentliche Brennstoff ist flüchtig, sprich, er verdunstet. Nach Wochen bleiben nur noch die Additivrückstände übrig, die dann den Vergaser von innen verkleben. Auch wenn zum ersten Starten über den Benzinhahn frischer Kraftstoff zugeführt wird, setzen die Altadditive die Zündwilligkeit so weit herab, daß nur die Zündkerzen “versaufen”, der Motor aber nicht “ums Verrecken” starten will. Unangenehmer Nebeneffekt: Sind NGK-Kerzen einmal richtig versoffen, sind sie kaputt - das gilt auch für neue Kerzen [innerer Kurzschluß]. Kurioserweise bringen sie zwar noch einen Funken, der aber bei der Verdichtung buchstäblich ausgeblasen wird.

Keine Angst; der Kraftstoff aus dem vollen Tank verdunstet nicht so schnell, weil die Verdunstungsoberfläche viel kleiner ist im Verhältnis zum Volumen.

Das Technische hätten wir - jetzt kommt die Kosmetik.

Wer Spaß daran hat, kann sein Moped jetzt polieren. Lack, Aluminium und Chrom. Wie das geht, wissen Sie gewiß.

Nach dem Dampfstrahlen ist das Moped natürlich völlig schutzlos gegen Feuchtigkeit aus der Luft. Also wird es mit Radglanz eingeölt, mit WD-40 die elektrischen Bauteile und Steckverbindungen eingesprüht und mit Cartech Sprühfett sämtliche beweglichen Bauteile eingefettet. Genaueres zum Einölen steht auch in “Motorradpflege - aber richtig”.

Um den Auspuff trotz Heißfahrens vor innerer Korrosion zu schützen, sprühen wir ordentlich WD-40 in die Endtöpfe. Das qualmt zwar mächtig beim ersten Start, ist aber billiger als ein neuer Endtopf.

Als letzter Schritt kommt das Moped in sein Winterlager.

Stichwort Standplatten. Wohl dem, dessen Motorrad einen Hauptständer besitzt. Dieser wird auf jeden Fall benutzt, um zumindest einen Reifen zu entlasten. Wenn möglich, sollte der andere Reifen, meist der vordere, auch frei hängen. Dazu kann man einen geeigneten Holzklotz unter den Motor stellen. Nicht unter Krümmer oder Verkleidungsteile. Dann lieber das Rad auf dem Boden stehen lassen. Für Maschinen ohne Hauptständer gibt es direkt passende oder Universal-Superbike-Ständer, um zumindest das Hinterrad zu entlasten.

Jetzt muß nur noch eine Staub- und / oder Feuchtigkeitsabdeckung drübergezogen werden. Abhängig von der Beschaffenheit der Lagerstätte ist die Materialwahl der Abdeckhaube.

Im Idealfall steht das Motorrad trocken [Wohnung, geheizte Halle, trockene Garage]. Da verwendet man die Baumwoll-Abdeckhaube, die vor Staub und neugierigen Fingern schützt. Steht die Maschine in einer Standardgarage mit viel Luftfeuchtigkeit oder im schlimmsten Fall draußen an der Straße, empfiehlt sich die Abdeckhaube Supercover, oder noch besser: Thermocover. Diese ist nämlich atmungsaktiv.

Auf gar keinen Fall sollten die silberschimmernden Standardfolien, die oft zu Billigpreisen angeboten werden, verwendet werden. Darunter bildet sich immer Kondenswasser und das Motorrad befindet sich ständig in einer maritimen Atmosphäre. Gerade, wenn die Sonne scheint und ein nicht bedecktes Motorrad zumindest abtrocknen kann, erfreut sich unser bedauernswerter Freund unter der Silberhaube an 100% Luftfeuchtigkeit. Diese Silberfolien sind ausschließlich sinnvoll für eine Nacht, um den Tau oder Platzregen abzuweisen. Und sollten bei den ersten Sonnenstrahlen sofort wieder abgenommen werden. Für eine Überwinterung sind sie daher gänzlich ungeeignet.

Und das Ganze noch mal in Stichworten zum Abhaken:

- ❑ Inspektion
- ❑ Volltanken mit Additiv
- ❑ Luftdruck um 0,5 bar erhöhen
- ❑ Dampfstrahler-Grundreinigung
- ❑ Heißfahren
- ❑ Ölwechsel [wenn keine Inspektion fällig]
- ❑ Kette einsprühen
- ❑ Batterie ausbauen und ans Ladegerät
- ❑ Öl in die Brennräume
- ❑ Vergaser entleeren
- ❑ Polieren
- ❑ WD-40 in den Auspufftopf
- ❑ Einölen
- ❑ Aufbocken, Räder entlasten
- ❑ Schutzhaube aufziehen

Wem das alles zu umständlich ist, der kann sein geliebtes Krad auch bei uns zur Überwinterung einstellen. Hier werden mit fürsorglichen Händen die hier beschriebenen Arbeiten gewissenhaft, liebevoll und professionell durchgeführt.