Mobil in den Urlaub



Regelmäßige Stopps zur Regeneration sollten fester Teil der Tourenplanung mit dem Bike sein. Werkfoto: ADAC/Bauernschmidt

Vor jeder Tour: der Zweirad-Grundcheck

Kaum eine Reiseform vermittelt ein größeres Freiheitsgefühl wie das Unterwegssein auf zwei Rädern. Damit der Fahrspaß nicht durch unangenehme Überraschungen getrübt wird, hat der ADAC wichtige Tipps zur Vorbereitung einer Motorradreise zusammengestellt.

Ob kurzer Ausflug, Tagestrip oder mehrtägige Tour: Vor jeder Fahrt sollten die wichtigsten Funktionen des Motorrads überprüft werden. „Im Fokus stehen die „drei= großen B‘s“: Beleuchtung, Bereifung und Bremsen“, erklärt Wolfgang Langer, Technikexperte des ADAC Hessen-Thüringen. Funktionieren Scheinwerfer, Blinker und Bremslichter? Sind Reifenluftdruck und Profiltiefe ausreichend? Funktionieren die Bremsen ordnungsgemäß? Der Blick auf die Antriebskette und den Motorölstand gehört ebenso zur Routine. „Je nach Streckenlänge und -beschaffenheit sollte die Prüfung besonders gründlich ausfallen, denn erhöhte Beladung, Fahren mit Sozius und kurvenreiche Strecken bedeuten mehr Belastung und Verschleiß“, so Wolfgang Langer. Besonders bei längeren Touren und Auslandsfahrten empfiehlt sich ein frühzeitiger Check, damit bei Reparaturen ausreichend Zeit bis zur Abreise bleibt.

Bei Motorradtouren und -reisen zählt jedes Kilogramm. Mit Fahrergewicht, vollem Tank, Soziusbetrieb und Zuladung kommen viele Maschinen schnell an ihre Grenzen. Vor der Planung lohnt sich deshalb ein Blick auf das zulässige Gesamtgewicht, das dem Fahrzeugschein entnommen werden kann. Die individuell mögliche Zuladung lässt sich mithilfe einer ausreichend belastbaren Personenwaage einfach bestimmen. Nacheinander werden das Vorder- und Hinterrad aufgestellt; der Höhenunterschied kann mit einem entsprechend starken Brett ausgeglichen werden. Anschließend wird das Gewicht addiert. Die Differenz zum maximalen Gesamtgewicht ergibt die erlaubte Zuladung.

Besonders Fahranfänger unterschätzen häufig die körperliche Belastung des Motorradfahrens. Route und Tagesetappen sollten immer zur eigenen Fitness und Fahrpraxis passen. Kurvenreiche Straßen, Schotterpisten und Regen erfordern mehr Aufmerksamkeit und Energie. Bei ersten Konzentrationsproblemen und Unwohlsein gilt deshalb: Fahrt unterbrechen und eine Pause einlegen. Motorradfahren bedeutet Freiheit - und die lebt von spontanen Pausen.

Ausstattung

Wenn das Fahrrad kein reines Sportgerät ist, das nur in Hallen oder im Gelände gefahren wird, sondern am Straßenverkehr teilnimmt, ist eine bestimmte Ausstattung vorgeschrieben. So muss es zum Beispiel zwei getrennte Bremsen für Vorder- und Hinterrad haben, wobei dies beides Handbremsen oder eine Handbremse und eine für den Rücktritt sein können. Ebenso über die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geregelt ist die Beleuchtung des Fahrrads. Vereinfacht gesagt, muss nach vorne ein Scheinwerfer mit weißem Licht gerichtet sein, der nicht blinken und andere Verkehrsteilnehmer nicht blenden darf. Nach hinten sind eine rote Schlussleuchte und ein roter Rückstrahler Pflicht, die allerdings in einem Bauteil verbaut sein dürfen. Und auch die Reflexion von Fahrradpedalen und Reifen oder Speichen ist kein freiwilliges Chichi, sondern verpflichtend, ebenso wie eine gut hörbare Klingel.

Modul-System



Ein windiger Tag im Freien kann schnell von einem entspannten Camping-Erlebnis zu einem Kampf gegen die Elemente werden. Hier kommt der neue modulare Modell eines schottischen Zelt- und Campingspezialisten ins Spiel: Die Nordländer wissen, wie man mit Wind umgeht. Außer dem Windschutz punktet das System mit Flexibilität und einfacher Handhabung. Der Clou liegt in seiner Modularität. Es besteht aus einzelnen Sektionen, die durch eine bewährte Technologie aufgeblasen werden. Dies ermöglicht eine flexible Konfiguration, angepasst an die jeweiligen Bedürfnisse und Gegebenheiten des Campingplatzes. Ob als halbkreisförmiger Schutz um das Lagerfeuer oder als geradlinige Barriere neben dem Zelt - die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig. Dank des Ventilsystems ist der Neuling zudem in kürzester Zeit auf- und abgebaut. Das spart nicht nur wertvolle Zeit, sondern auch Nerven, die man besser in die Erholung in der Natur investiert. Mit einer Höhe von 140 Zentimeter und einer Länge, die je nach Anzahl der Sektionen variiert, bietet das Modell effektiven Schutz ohne die Sicht zu beeinträchtigen. Werkfoto: Vango

So gelingen Schutz und Komfort von Kopf bis Fuß

Motorradkleidung ist nicht gleich Motorradkleidung: Je nach Wetter und Jahreszeit gibt es verschiedenste Ausführungen. Ebenso unterscheidet sich die Schutzwirkung.



Grafik: ACE

Leder bietet den besten Schutz, dicht gefolgt von Cordura-Gewebe, das vorwiegend aus Nylon besteht. Die Norm EN 17092 stellt seit 2019 sicher, dass das Material geeignet ist: Getestet werden neben der Stoßabriebfestigkeit auch die Naht- und Reißfestigkeit sowie Formbeständigkeit und chemische Verträglichkeit. Auf Basis der Testergebnisse wird zwischen verschiedenen Schutzklassen unterschieden: Während die Klasse A (EN 17092-4) lediglich ein Mindestmaß an Schutz vor Stößen und Abrieb bietet, gewährleistet die Klasse AA (EN 17092-3) einen guten Rundumschutz bei unterschiedlichen Motorradaktivitäten, die Klasse AAA (EN 17092-2) schützt am stärksten vor Abrieb und im Falle eines Aufpralls, hat aber häufig ein höheres Gewicht und der Tragekomfort ist eingeschränkt.

Zwar gibt es keine gesetzliche Pflicht zum Tragen vollständiger Schutzkleidung, jedoch riskieren Biker, die auf geeignete Schutzkleidung verzichten, im Falle eines Sturzes besonders schwere Verletzungen. Darüber hinaus kann es bei Verzicht auf Schutzbekleidung im Schadensfall zu Kürzungen bei Schmerzensgeld oder Versicherungsleistungen kommen, auch dann, wenn es sich ganz ohne Zweifel um eine fremdverursachte Kollision handelt.

Öl kontrollieren und wechseln für längere Lebensdauer

Kolben, Lager, Kurbelwelle, Ventile - ein Verbrennungsmotor besitzt viele bewegte Teile, die alle geschmiert werden wollen.

Dazu fördert eine Pumpe das Öl in alle wichtigen Bereiche des Motors. Es bildet dort einen Schutzfilm und sorgt dafür, dass sich die beweglichen Metallteile geschmeidig aneinander vorbei bewegen, statt sich gegenseitig abzunutzen. Kurz gesagt: Ohne Öl würde der Motor seinen Dienst quittieren.

Fahrzeughersteller geben genau vor, welches Öl verwendet werden muss. Diese Informationen stehen im Fahrzeughandbuch. Grundsätzlich muss das Öl dünnflüssig genug sein, um alle Teile sofort beim Motorstart zu schützen.

Aber jeder Schmierstoff ist nur für einen bestimmten Temperaturbereich ausgelegt, den man anhand des SAE-Wertes erkennt (zum Beispiel 10W-50). Er informiert über die Viskosität der Flüssigkeit, also ihre Fließfähigkeit. Dabei steht das „W“ für Winter. Die Zahl vor dem „W“ informiert über die niedrigste Temperatur, in der das Öl eingesetzt werden kann.



Öle unterschiedlicher Hersteller dürfen gemischt werden, aber nur bei gleicher Spezifikation. Werkfoto: Dekra

Herstellernachweise: **Vor:** ADAC Hessen-Thüringen e.V., Lyoner Str. 22, 60521 Frankfurt am Main, Tel.: 069/66078500; **So:** Auto Club Europa e.V. (ACE), Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart, Tel.: 0711/5303-0; **Öl:** DEKRA e.V., Handwerkstr. 15, 70565 Stuttgart, Tel.: 0711/7861-2386; **Ausstattung:** ARAG SE, ARAG Platz 1, 40472 Düsseldorf, Tel.: 0211/98700700; **Modul-System:** Vango c/o OutdoorSports PR Johannes Wessel, Steigenbergerstr. 19, 82377 Penzberg; Redaktionelle Bearbeitung: AST