

Besonders den Einsteigern möchte ich **18 CheckPunkte** ans Herz legen, die man bei einer Neuanschaffung beachten sollte, damit man mit ruhigem Gewissen auf die Bahn kann. Ich empfehle die Seite auszudrucken um diese angesprochenen Punkte durchzugehen. Denn nur wer die Technik kennt kann auch eine genaue Fehlerbeschreibung bei einem Problem geben!

## **1. Verschraubungen prüfen**

Oft lösen sich bei einem neuen oder gebraucht gekauften Bike die Schrauben und man kann sie dann auf der Strecke aufsammeln.

Spart euch die Mühe und prüft alle Verschraubungen an Rahmen und den Anbauteilen. Schrauben an Motor- bzw. Guss/Aluteilen wie Gabelbrücken, Kettenrad etc. müssen mit einem Drehmomentschlüssel gemäss Handbuch angezogen werden!



## **2. Speichen**

Speichen sollten auf jeden Fall regelmäßig geprüft werden, auch wenn es sich um ein neues Bike handelt, denn neue Räder werden maschinell eingespeicht. Mit der Klangprobe (antippen der Speiche mit z.B. Schraubenschlüssel) kann man gut einen hohen oder niedrigen Ton erkennen, wobei bei einem niedrigen/dumpfen Ton die Speiche locker ist und mit Gefühl nachgezogen werden sollte.

**Tipp:** Nach dem Waschen alle Speichennippel mit einem Kriechschmiermittel einsprühen somit bleiben alle Speichennippel gangbar.



### **3. Luftfilter**

So wie auf dem Bild zu sehen sollte es besser nicht sein!  
Der Luftfilter inkl. dem Luftfilterkasten benötigen besonderes Augenmerk und sollten immer Top in Schuss sein. Hier ist Arbeit nötig.  
Weitere Info zum Filterreinigen



### **4. Luftdruck**

Der Luftdruck muss für verschiedene Strecken und auch Bodenverhältnisse korrigiert werden.

z.B:

Bodenverhältnisse Steinig mehr Luftdruck ca. 1.0-1.2 Bar

Bodenverhältnisse Locker weniger Luftdruck ca. 0.9-1.0 Bar

Bodenverhältnisse Matschig wenig Luftdruck ca. 0.8 Bar

Stellt man fest, dass die Reifen kaum Luftdruck haben, am besten gleich mit Luft befüllen und am nächsten Tag den Druck nochmals prüfen.

So kann man feststellen, ob der Schlauch irgendwo leckt.



## 5. Achsen und Radlager

Die Hersteller sind zuweilen recht sparsam mit dem Auftragen von Schmiermitteln. Auch bei einem gebrauchten Bike sollte man sich die Zeit nehmen und die Lager und Achsen reinigen und nachfetten.

Fett verhindert das Eindringen von Staub, Sand und Wasser.



## 6. Zündkerze

Das Zündkerzenbild verrät möglicherweise etwas über die Fahrweise des letzten Fahrers und die Bedüsung des Motorrades, diese sollte in regelmäßigen abständen kontrolliert werden. Außerdem muss der Abstand der Mittelelektrode und Maße geprüft werden. Hier einige Beispiele.....

		
<p>Zündkerze rehbraun: Der Motor arbeitet einwandfrei, die Gemischzusammensetzung ist korrekt, der Wärmewert der Zündkerze passt.</p>	<p>Zündkerze verölt: Zuviel Öl im Verbrennungsraum, Kolbenringe undicht, Ölstand zu hoch, Zündkerze undicht (lose, defekt) Bei <a href="#">Zweitaktmotoren</a>: Zuviel Öl im Kraftstoff durch falsches Öl/Kraftstoff-Mischverhältnis</p>	<p>Zündkerze angeschmolzen oder weiß: Thermische Überlastung durch Glühzündung oder zu heiße Verbrennung, Wärmewert könnte zu niedrig sein oder das Treibstoffgemisch zu mager, Motor neigt zum Klopfen</p>

## **7. Plastikteile**

Wer Wert auf das Aussehen des Bikes legt, kauft sich einen 2. Teilesatz dazu und verwendet diesen nur zu den Renneinsätzen oder zum Training. Außerdem wäre es Ärgerlich nur wegen eines gebrochenen Kotflügels das Training abbrechen zu müssen und den Heimweg anzutreten!!!!



## **8. Bedienelemente**

Richtige Position der Handbremse, Kupplungshebel und Notaus und Lenker sind wichtig für stressfreies Fahren.

Stelle die Hebel so ein, dass der Fahrer gut an sie rankommt und sie auch mit 2 Fingern zu benutzen sind. D.h. nicht zu weit aussen am Lenker, das verringert dann auch die Gefahr eines Hebelbruches beim Sturz.

1. Tipp: Lenkeramaturen nicht fest drehen, so können Sie sich beim Sturz ggf. wegdrehen!!
2. Tipp: Es gibt mittlerweile sehr gute Hersteller die Flexhebel anbieten so kann nach einem Sturz die Fahrt weiter erfolgen!!



## **9. Bedüsung**

Die Vergaser Bedüsung ist nach Handbuch zu kontrollieren und richtig auf die Witterungsverhältnisse und die Fahrweise des Fahres einzustellen.



## **10. Elektrik**

Notausschalter und ggf. Reisleine auf Funktion prüfen. Zündkerzenstecker auf richtigen Sitz im Kabel und Rasterung auf der Kerze prüfen (Fehlzündungen). Steckverbindungen mit Kontaktspray nach dem Waschen einsprühen.

Tipp: Betriebsstundenzähler montieren so können Wartungsintervalle genau eingehalten werden!!



## 11. Kabelverlegung

Die Schläuche und Züge der Bedienelemente auf lockeren Sitz und knickfreie Verlegung prüfen. Das ganze bei nach links- und rechts gelegtem Lenker. Keine Leitung darf dann unter "Zug" stehen.

Dabei auch unter dem Tank den Gaszug und die Elektrikleitungen in Augenschein nehmen, ggf. zum Schutz Isolieren



## 12. Bremsen

Kontrolle bei einer Bremsanlage:

- **Beläge:** wenn die Beläge unter 2mm Belagstärke sind sofort wechseln, zu empfehlen sind bei Mx Bikes Sinterbeläge wegen dem hohen Reibwert durch schmutz.

- **Bremsscheiben:** sollten auf verschleiß, risse oder einen schlag regelmäßig überprüft werden.

- **Bremssattel:** Überprüfung auf Gangbarkeit und Dichtigkeitsprüfung

- **Bremspumpe:** Überprüfung auf Gangbarkeit und Dichtigkeitsprüfung

- **Bremsschlauch:** Überprüfung auf Knicke, Steinschläge und Dichtigkeit

- **Bremsflüssigkeit:** Flüssigkeitsstand überprüfen, sollte alle 2 Jahre gewechselt werden!

**Tipp: Bremsflüssigkeit DOT 4 gegen DOT 5.1 austauschen!!!**



### **13. Auspuffanlage/ Schalldämpfer**

Bei einem stark verbeulten Auspuff hat das Fahrzeug Leistungsverluste. Diese Beulen kann man mit Hitze und Druckluft wieder heraus drücken. Bei einem gebrauchten Bike auf verölten Schalldämpfer überprüfen und ggf. die Dämpferwolle zu ersetzen.



### **14. Verunreinigungen im Tank/Vergaser**

Bei einem gebrauchten MX Bike ist es doch immer wieder erstaunlich, was den Inhalt des Tanks angeht. Nicht selten findet man hier beim Ablassen eine große Menge an Wasser und Schmutzpartikel beim Entfernen des kompletten Benzinhahnes. Auch der Vergaserinhalt im Schwimmerkammerbereich und die Düsen sollten auf jeden Fall durchgeblasen bzw. gereinigt werden. Bitte unbedingt Einstellung vom Handbuch beachten!



## **15. Vergaser**

Ich empfehle den Vergaser auszubauen und besonders innen komplett zu reinigen. Dabei alle Düsen entfernen und mit Druckluft in alle Kanäle/ Löcher durchblasen.

Wer den Vergaser nicht abnehmen möchte sollte zumindest die Verschraubung der Schwimmerkammer herausdrehen um den groben Schmutz herauslaufen zu lassen. Es gibt zwei verschiedene Varianten einmal eine große Verschluss-Schraube mitten unter der Schwimmerkammer mit 17mm sechskant oder eine separate ablaufeinrichtung mit einem Kreuzschlitz.



## **16. Kühlmittel /Kühler**

Den Stand des Kühlmittels sollte vor jeder Fahrt kontrolliert werden und auf Verschmutzung der Flüssigkeit prüfen. Die Kühlflüssigkeit sollte alle 2 Jahre gewechselt werden. Der Kühler muss auf Risse, Brüche oder Beschädigung des Netzes geprüft werden. Nach einem Sturz sollte der Kühler optisch geprüft werden ob Risse oder ähnliches zu sehen sind. Die Reinigung des Kühlers sollte immer mit einem Wasserstrahl vom hinten erfolgen!! So drückt Ihr den Dreck nicht noch Tiefer ins Netz, unbedingt Luftleitplastiks vorher entfernen.



## **17. Optisches Tuning**

Ein "Geheimtip" um benutzte Plastikteile wieder zu neuem Glanz zu bringen ist "Cera Clen". Ölschmiere und aller Dreck werden auf ein Tuch aufgetragen mühelos entfernt und die Teile bekommen neuen Glanz. Anschließend Plastikteile wieder mit einem Silikonspray (Motul Shine& Co) Konservieren. Nicht das das Bike danach wieder glänzt wie neu, der Dreck lässt sich wieder beim nächsten waschen besser entfernen.



## **18. Getriebeöl**

Der Getriebeölwechsel sollte in regelmäßigen abständen ca. alle 10 Betriebsstunden erfolgen. Darauf ist zu achten das ein Motorrad Getriebeöl verwendet wird. Andere Öle enthalten Aditive und können zu einem Kupplungsrutschen führen. Meistens werden Öle mit einer Viskosität von 10W30 verwendet.



<b>Symptom</b>	<b>mögl. Ursache / Abhilfe</b>
Wenn warmgefahren: Motor schluchzt aus Standgas bei Gasgeben:	Leerlaufgemisch zu fett. Leerlaufgemischschraube* reindrehen um abzumagern. Falls keine Schraube vorhanden nächst grössere Leerlaufgemischdüse verwenden.
Wenn warmgefahren: Motor neigt zum Absterben beim Gasgeben:	- Choke aktiviert - Treibstoffgemisch allg. extrem zu fett oder mager. - Undichtigkeit am Vergaserflansch / Einlass
Motor spuckt, stottert bei höheren Drehzahlen:	- Wasser im Vergaser / Tank - Luftfilter zu nass / zieht Luftfilteröl mit. - Zündkerze verrusst / verölt
Motor wird zu heiss:	- Vergasergemisch* zu mager - Kühlflüssigkeitsstand checken - Hauptdüse des Vergasers: kleinere Düse verwenden
Motor läuft nach:	Leerlaufgemisch zu mager: Schraube herausdrehen für fetteres Leerlaufgemisch. Falls keine Schraube vorhanden nächst grössere Leerlaufgemischdüse verwenden.
Motor dreht im Stand hoch:	Leerlaufgemisch zu mager: Schraube herausdrehen für fetteres Leerlaufgemisch. Falls keine Schraube vorhanden nächst grössere Leerlaufgemischdüse verwenden.
Motor springt nicht an:	- auf "guten" Zündfunken überprüfen. - nach mehreren Fehlversuchen ggf. Zündkerze wechseln. - Vergaser dicht?, alle Düsen fest? - zuviel am Gashahn gedreht beim starten? - Benzinbahn schliessen, Vergaser leeren: Z.B durch Umlegen des Minicrossers auf die Seite (dabei Treibstoff auffangen!) oder Ablassschraube.
Motor klingelt / klopft	Vergasergemisch* zu mager - grössere Hauptdüse verwenden.
<b><u>Erläuterungen:</u></b>	
* Vergasergemisch:	Durch die Bewegung des Kolbens wird Luft und Treibstoff durch den Vergaser angesaugt. Dieses Gemisch von Luft und Treibstoff bezeichnet das allg. Vergasergemisch. Bekommt der Vergaser z.B. durch eine grosse Hauptdüse mehr Anteil an Treibstoff, bezeichnet man das als fetteres Gemisch.
* Treibstoffgemisch	Das Verhältnis zu Benzin und Öl, praktisch das Benzin/Öl-Gemisch im Tank. z.B "1:50" = 1 Teil Öl auf 50 Teile Benzin. Durch dieses Treibstoffgemisch kann das Vergasergemisch beeinflusst werden: Mehr Öl im Tank bewirkt ein Abmagern des Vergasergemisches, da der Treibstoff geringfügig dickflüssiger wird und die Zerstäubung im Vergaser geringer wird.
* Leerlaufgemischschraube / Choke	Durch die Leerlaufgemischschraube wird bei geringer Drehzahl der Anteil von Treibstoff im Vergaser verringert (abgemagert) oder erhöht (fetter gestellt). Der Choke ist dann praktisch das Extreme dieses Effektes, wobei er nur in eine Richtung, nämlich eine fettere Einstellung genutzt werden kann.

# Grundeinstellung des Fahrwerks

Wenn Ihr gut und schnell im Gelände fahren wollt, muss man auf viele Dinge Obacht geben.

Ein wichtiger Punkt ist dabei das Fahrwerk. Eins gleich vor weg, um ein Fahrwerk richtig einzustellen, sollte man das immer in Abhängigkeit vom Fahrer seinem Fahrstil, dem Motorrad und der Strecke tun. Man kann aber auch schon im Vorfeld sehr viel tun, damit das Fahrwerk gut funktioniert. Hier ein paar Tipps zur Grundeinstellung.

Man sollte sich eine gerade Fläche suchen, wo Fahrer und Motorrad sicher stehen. Das einzustellende Objekt sollte sich in einem einigermaßen sauberen Zustand befinden. Bei einem neuen Motorrad unbedingt erst einmal einfahren, damit sich die Federn „einarbeiten können“. Das Motorrad auf den Hauptständer stellen und wie im Bild 1 den Abstand zwischen zwei festen Punkten messen (Achse-Kotflügel).



Bild 1

Nun zwei Leute organisieren, und sich in Schale werfen (Helm, Stiefel u.s.w.)! Motorrad vom Hauptständer nehmen und der Fahrer setzt sich aufs Bike in eine für ihn angenehme Position. Ein Helfer hält nun das Motorrad in der Waage, damit das ganze Gewicht des Fahrers auf dem Motorrad lastet. Zweimal "einwippen" und dann ruhig sitzen bleiben. Nun wie auf Bild 2 wieder den Abstand zwischen den zwei festen Punkten messen.



Bild 2

In der Regel sollte die Differenz zwischen 90 und 100mm betragen. Wenn dies nicht der Fall ist, Federvorspannung je nach Bedarf straffer oder lockerer machen. Nun Vorgang 2 wiederholen, bis man die Werte erreicht hat.

Nun muss man noch prüfen, ob die richtige Feder eingebaut ist. Wenn der Durchhang richtig eingestellt ist, Motorrad vom Hauptständer nehmen. Zweimal kräftig auf die Sitzbank drücken, damit ein und ausgefedert wird. Jetzt misst man wie bei Punkt zwei den Abstand zwischen den festen Punkten, ohne das sich der Fahrer auf das Motorrad setzt, und errechnet mit dem Maß, was man in Punkt eins gemessen hat, die Differenz. Durch das Eigengewicht des Motorrades fällt es etwas in die Feder und dieser Wert sollte ca. 50mm betragen.



Bild 3

#### **Tipp 1**

Druck und Kompressionseinstellung bei Gabel und Dämpfer auf Mitte einstellen, wenn die Grundeinstellung vorgenommen wird.

#### **Tipp 2**

Wenn eine andere Feder eingebaut werden muss, dann immer auch die Gabelfedern mit abstimmen, um ein ausgewogenes Fahrwerk zu erhalten.

#### **Tipp 3**

Regelmäßigen Ölwechsel bei Gabel und Dämpfer! Dabei ist es sinnlos, wie bei manchen üblich, nur die Gabel zu machen und dann vielleicht auch nur sie umzudrehen, um das Öl herauslaufen zu lassen. Das alte Öl, was noch in der Gabel ist, vermischt sich sofort mit dem neuen und die Gabel funktioniert nicht so, wie es sein sollte.

#### **Tipp 4**

Richtige Ölsorte einfüllen - in Abhängigkeit von Fahrer und Fahrstil! Bei der Gabel mit Füllstand arbeiten.

#### **Tipp 5**

Fahrwerk in seiner Grundeinstellung ändern, um besseres Handling zu haben (Durchhang, Gabelhöhe in den Brücken, Druck und Zugstufe u.s.w.)

#### **Tipp 6**

Harte Unterarme bekommt man nicht nur von einem schlechten Fahrwerk!!!!  
Denkt mal in Ruhe drüber nach.

**Verstärkte Schläuche:** bieten einen höheren Schutz gegen Durchschlagen. Der obere Schlauch im Bild hat eine normale Stärke. Unten sieht man den etwa 1/3 dickeren verstärkten Schlauch. Den gleichen Effekt kann man erreichen, indem man zwei Schläuche montiert. Dazu schlitzt man einen alten Schlauch an der Innenseite auf, entfernt das Ventil und legt ihn um den zweiten Schlauch was aber viel mehr Arbeit bei der Montage hervorruft!!



**Hebeleinstellung:** Wichtig ist, dass Du in jeder Fahrsituation Deine Hebel bedienen kannst. Hier eine Empfehlung dazu:



Alle Hebel solltest Du so einstellen, daß Du sie auch von einer weit hinteren und einer vorderen Position erreichen kannst.





Beim Fußbremshebel ist es dann später schwierig, Vorne sitzend den Hebel zu bedienen. Dazu gibt es eine spezielle Fahrtechnik. Man stellt den ganzen Fuß auf den Hebel.

# Griffgummis Drahten:

Griffgummis müssen gegen Verdrehen gesichert werden. Spätestens wenn Wasser zwischen den Griff und den Lenker, bzw. die Gasgriffhülse kommt, lässt sich der Griff drehen. Eine Möglichkeit dazu ist den Griff zu drahten. Die Drahtung verhindert das Eindringen von Wasser und fixiert den Gummi.

	<p>Dazu mind. an 3, besser an 4 stellen Edelstahl Draht 2x um den Griff wickeln und verwirbeln.</p>
	<p>Das abgeschnittene Ende in den Gummi biegen, damit man sich später nicht sticht und den Handschuh beschädigt.</p>
	<p>Am besten verwendet man dazu eine Drahtzwirbelzange. Mit etwas Geduld kann man das aber auch mit einer normalen Kombi-Zange hin bekommen.</p>

## Montagetipp:

Es gibt verschiedene Arten von Montagen der Griffgummis. Ob Trocken oder mit Kleber es kommt darauf an wo der Griff montiert wird auf der Strecke hat ein Kleber nicht die benötigte Zeit zum ablüften.

## Hebel gegen Stein schützen



Steine können sich in den Hebeln verklemmen. Dann kannst Du diese nicht mehr bedienen.  
Mit Schaumstoff kann das verhindert werden.

Hier ein Beispiel für den Bremshebel...



und hier für den Kupplungsarm und den Schalthebel.