

Praktische Führerscheinprüfung Klasse A1 /A2 / A

Rundgangkontrolle:

Die Sauberkeit und die Funktion der Lichter sowie die Sauberkeit der Nummerntafel ist zu überprüfen.

Rahmen:

Der Rahmen muss nach einem Sturz unbedingt überprüft werden, er könnte eingerissen, verbogen oder geknickt sein.

Die wichtigsten Lager: Gabelkopflager – Schwingenlager- Radlager

Überprüfung des Gabelkopflagers:

Das Motorrad auf den Hauptständer stellen, so dass das Vorderrad vom Boden abhebt. Am unteren Ende der vorderen Stoßdämpfer diese mit beiden Händen rechts und links umfassen und die vordere Gabel hin und her bewegen. Es darf kein merkbares Spiel spürbar sein.

Überprüfung des Schwingenlagers:

Das Motorrad auf den Hauptständer stellen. Die Hinterradschwinge am hintersten Punkt mit beiden Händen umfassen und hin und her bewegen. Es darf kein Spiel spürbar sein.

Radlager:

Motorrad auf den Hauptständer stellen, den Reifen am obersten und untersten Punkt umfassen und eine Kippbewegung auf den Reifen ausüben. Es darf kein Spiel spürbar sein.

Lenkung:

Überprüfung der Lenkung: Das Motorrad auf den Hauptständer stellen (Vorderrad entlasten). Nun muss sich der Lenker leicht und von einer Seite auf die andere bewegen lassen.

Motor Bauarten und Schmierung:

- 4.Takt Motor Arbeitsweise: Ansaugen, verdichten, arbeiten und auspuffen.

Die Schmierung kann durch eine Druckumlaufschmierung oder eine Trockensumpfschmierung (bei Gelände und Sportmotorrädern) erfolgen.

- 2. Takt Motor Funktion: 1. Leertakt und 1. Arbeitstakt über Kolben und Kanäle.
Die Schmierung kann eine Frischölschmierung sein. Es gibt einen eigenen Ölbehälter von dem aus, abhängig von der Motordrehzahl, der Motor geschmiert wird.

Bei älteren Modellen gibt es eine Gemischölschmierung, wobei dem Kraftstoff Öl beigemischt wird (je nach Betriebsanleitung z.B. 1:25).

Kühlung des Motors:

Die Kühlung des Motors kann je nach Bauweise eine Wasserkühlung oder Luftkühlung sein.

Antriebsarten:

- Kardanantrieb
- Zahnriemenantrieb
- Kettenantrieb: Überprüft wird die Spannung der Kette zwischen den Kettenrädern durch Anheben der Kette. Wie viel Spiel sein darf, steht entweder auf dem Kettenschutz oder in der Betriebsanleitung.

Dehnung der Kette prüfen: Man versucht, am hinteren Kettenrad das mittlere Kettenglied nach hinten abzuheben. Die Dehnung ist dann noch zulässig, wenn das Abheben maximal bis zur halben Zahnhöhe möglich ist.

Die Kette muss je nach Verschmutzung gereinigt und geschmiert werden.

Bremsanlage:

Wenn der Bremsflüssigkeitsstand im Vorratsbehälter auf Minimum absinkt, dann liegt das daran, dass:

- Die Bremsklötze abgefahren sind (Indikator);
- Die Bremsanlage undicht ist - überprüfen (Bremshebel ziehen, ab halben Weg muss ein fester Widerstand sein und dieser darf nicht nachgeben).

Das Bremslicht ist zu überprüfen. Bremsflüssigkeit gehört alle 2-3 Jahre gewechselt.

Dichtheitsprobe der Hydraulischen Bremsanlage:

Handbremshebel bzw. Bremspedal bis zu einem festen Widerstand betätigen und 30sek halten, dabei darf sich der Widerstand nicht ändern, ansonsten ist die Bremsanlage undicht.

Kupplungsspiel:

Die Kupplung muss so eingestellt sein, dass am äußeren Hebel 1 bis 2 cm Leerweg feststellbar ist. Durch die Abnutzung des Kupplungsbelages wird das Kupplungsspiel am Betätigungshebel kleiner. Wenn kein Leerweg vorhanden ist, rutscht die Kupplung durch.

Stoßdämpfer:

Sind auf Ölaustritte und Beschädigungen zu überprüfen, sowie deren Funktion Wipptest.

Räder:

Die Räder sind auf Beschädigungen zu prüfen (Schnitte, Risse, Beulen). Die Mindestprofiltiefe muss 1,6 mm betragen. Die Überprüfung erfolgt mit einer Profiltiefenlehre oder mittels Indikator. Mindestens 75% der Lauffläche muss über dem Indikator liegen.

Achtung! Der Indikator liegt am Reifen bei 1mm.

Das Wuchtgewicht, welches an der Felge angebracht ist, dient dazu, dass das Gewichtsverhältnis des Reifens ausgeglichen ist und keine Vibrationen am Lenker auftreten.

Der Reifendruck sollte nur im kalten Zustand überprüft werden. Wie viel bar Luftdruck hineingehören, lässt sich am Motorrad Kettenschutz ablesen oder aus der Betriebsanleitung. Ein falscher Luftdruck verschlechtert die Fahrstabilität des Motorrades massiv, besonders beim Durchfahren von Kurven und wirkt sich schlecht auf den Bremsweg aus.

Bei ungewöhnlichen Motorgeräuschen oder Aufleuchten der Öldruckkontrolllampe, sofort auskuppeln, anhalten und den Motor abstellen. Kann der Fehler nicht festgestellt werden, ist fachmännische Hilfe in Anspruch zu nehmen.