



Fahrzeugerklärung Motorrad

ANLAGE I

PRÜFUNGSprotokoll Gemäß FSG § 11 Abs. 7

Klasse **A**

Aktenzahl:	Prüfer-Nr.:	Dolmetsch:
Nachname:	Name:	Prüft:
Vorname: geb.:	Fahrzeug:	Prüfstrecke:
Ausweis-Nr.	Automatik: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Code: gem. FSG-UV § 2 Abs. 3 und 4
		Trocken Nass Schnee Eis Nebel

Von:	Prüfung	Prüfer
Bis:	<input type="checkbox"/> O BESTANDEN <input type="checkbox"/> O NICHT BESTANDEN	Datum, Unterschrift

A. ÜBERPRÜFUNGEN AM FAHRZEUG (die drei gewählten Themengebiete und Bewertung eintragen) V/L/M = in Ordnung/Leicht/Mittel						Gesamtkalkül Teil A		
Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M	Themengebiet	L	M
Reifen / Räder			Signal- und Warneinrichtungen			Flüssigkeitsstände		
Fahrwerk						Antrieb		
Bremsanlage			Fahrbereitschaft / Absichern			Sonstiges		
Beleuchtung								

Raum für Bemerkungen:

Bekleidung nicht vorschriftsgemäß

B. ÜBUNGEN IM VERKEHRSFREIEN RAUM (Übungsplatz) (es müssen alle Übungen durchgeführt werden) V/L/M = in Ordnung/Leicht/Mittel						Gesamtkalkül Teil B		
Themengebiet	L	M	Übung			Bemerkung		
1 Rangieren ohne Motor			2a					
2a Langsamer Slalom			3a			4a Ausgangsgeschw. ca. 30 km/h		
2b Enges Einbiegen			3b			4b Ausgangsgeschw. min. 50 km/h		
3a 8er für weite Kurvenfahrt			4a			Trocken max. 19m, Nass max. 27m		
3b Vermeiden eines Hindernisses			4b					
4a Zielbremsung								
4b Gefahrenbremsung								

C. FAHREN IM VERKEHR (Fehler eintragen) L/M/S = Leicht/Mittel/Schwer ¹⁾ * Mehrfachwertung möglich *											
Bezeichnung			L	M	S	Bezeichnung			L	M	S
EBENE, STEIGUNG, GEFÄLLE						VORBEEFAHREN, ÜBERHOLEN					
A3.01 Anfahrtsicherheit						A3.21 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme, Blicktechnik					
A3.02 Gangwahl						A3.22 Überholricht, Behinderung					
A3.03 Nebenhandlungen						A3.23 Rechtzeitige Anzeige					
A3.04 Abstellen und Sichern						A3.24 Beschleunigen					
SPURGESTALTUNG (GERADE, KURVE)						A3.25 Seitenabstand					
A3.05 Wahl des Fahrstreifens ¹⁾						A3.26 Wiedereinordnen					
A3.06 Spur innerhalb des Fahrstreifens						BEFAHREN VON QUERSTELLEN					
A3.07 Spursicherheit, Blickverhalten						A3.27 Verkehrsbeurteilung ¹⁾					
TEMPOGESTALTUNG						A3.28 Richtiges Annähern					
A3.09 Zu langsam (behindernd)						A3.29 „Wartepflichterfüllung“					
A3.10 Zu schnell für die Situation						A3.30 Stop, Arm- und Lichtzeichen (anhalten) ¹⁾					
A3.11 Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit ²⁾						A3.31 Fußgänger, Radfahrer ¹⁾					
A3.12 Sicherheitsabstände						A3.32 Blicktechnik					
FAHRSTREIFENWEISSEL						A3.33 Rasches Verlassen					
A3.13 Verkehrsbeurteilung, Kontaktaufnahme						EINBIEGEN					
A3.14 Beachtung der Bodenmarkierungen						A3.34 Rechtzeitige Anzeige, Tempoanpassung					
A3.15 Rechtzeitige Anzeige						A3.35 Einordnen					
A3.16 Richtige Ausführung						A3.36 Blickverhalten					
SONSTIGES VERHALTEN						A3.37 Fahrspur beim Einbiegen					
A3.17 Beachtung der Verkehrsvorschriften ¹⁾						HOHES TEMPO					
A3.18 Verhalten bei besonderen Partnern ¹⁾						A3.38 Einfahren					
A3.19 Voraussehen der Gefahr						A3.39 Ausfahren					
A3.20 Behinderung, Gefährdung											

D. BESPRECHUNG VON ERLEBTEN SITUATIONEN (Besprochenes markieren)			
Wahl der Fahrgeschwindigkeit	Gefahrenstellen erkennen, Partnerkunde	Raum für Bemerkungen:	
Wahl der Fahrspur	Defensiv-Taktik, Öko-Fahrstil		
Wahl von Tiefen- und Seitenabstand	Anlauf-Ablauf erkennen		
Fahren auf Autobahnen und Autostraßen	Vorrangsituationen		
Überholen, Überholtwerden	sonstiges		
FAHRTABBRUCH		Grund:	

Räder/Reifen:

Führe bitte regelmäßig eine Sichtkontrolle durch!

Die Punkte 1 bis 4 solltest Du dabei regelmäßig überprüfen.

1) Beschädigungen:

- Risse / Schnitte
- Beulen
- eingefahrene Gegenstände
- Beschädigungen an der Felge
- Beschädigung am Ventil



2) Mindestprofiltiefe: 1,6 mm



Bei der Kontrolle mittels Tiefenwertindikator: Wenn der Indikator und das Profil eine Ebene bilden, ist die Mindestprofiltiefe erreicht.

Vorsicht!!! Wenn der Reifen ein deutsches Fabrikat ist, dann ist der Tiefenwertindikator nur 1mm hoch!!!

3) Reifenabnutzung:

- Die Mindestprofiltiefe muss auf mind. 75% der Lauffläche gegeben sein.
Das heißt, das Profil sollte sich gleichmäßig abnutzen.

Bei ungleich abgenutzter Lauffläche, kann es zum gefürchteten „Pendeln“ kommen!

4) Reifenfülldruck:

- Bei jedem 2. mal Volltanken sollte der Reifendruck auf beiden Rädern mittels

Manometer an der Tankstelle im kaltem Zustand (=möglichst wenig Kilometer gefahren) kontrolliert werden.

- Die Angaben über den richtigen Sollwert findet man in der Betriebsanleitung, oder zusätzlich auf einem Aufkleber direkt am Motorrad.

- Bei zu hohem Reifendruck nutzt sich der Reifen in der Laufflächenmitte stark

ab. Außerdem führt es zu einer geringeren Elastizität des Reifens, wodurch das

Rad zum Springen neigt.

- Bei zu wenig Reifendruck nutzt sich der Reifen an beiden Rändern der Lauffläche ab, und durch die höhere Walkarbeit erwärmt sich der Reifen mehr, und es kann zu einem Reifenplatzer führen. Außerdem neigt das Motorrad mehr zum „Pendeln“.



5) Wuchtgewichte:

- Sind auf der Felge, oder Speiche befestigte Gewichte, welche die ungleiche, produktionsbedingte Massenverteilung an Reifen und Felge ausgleichen.
- Unwuchte Räder oder verlorene Wuchtgewichte führen zu einem unrunder Lauf der Räder

□□ Sind auf der Felge, oder Speiche befestigte Gewichte, welche die ungleiche, produktionsbedingte Massenverteilung an Reifen und Felge ausgleichen. □□ Unwuchte Räder oder verlorene Wuchtgewichte führen zu einem unrunder Lauf der Räder



6) Reifenbezeichnungen:



190	=	Reifenbreite in mm
50	=	Reifenhöhe in % zu der Breite
Z	=	Reifen über 240 km/h
R	=	Bauart Radial (D = Diagonal Reifen)
17	=	Felgendurchmesser in Zoll
73	=	Traglast
W	=	Bauartgeschwindigkeit
M/C	=	Motorradreifen, geeignet für Motorradfelgen
DOT	=	Department of Transportation, Angabe zum Alter des Reifens
2215	=	Alter des Reifens (22 Kalenderwoche 2015)

Fahrwerk:

Kontrollen:

Gabel: =Vorderradführung!

Keine sichtbaren Schäden

Kein Ölaustritt an den Dichtringen einer Telegabel.

Parallelität der Gabelholme

Exakte Funktionskontrolle kann nur in einer Fachwerkstatt vorgenommen werden!

Gabelkopflager: Bei unbelastetem Vorderrad an den Gabelholmen ziehen, oder bei angezogener Vorderradbremse, versuchen das Motorrad in Fahrtrichtung zu schieben und die Gabel eintauchen.

Dabei darf man kein Spiel im Gabelkopflager verspüren!

Wenn das Gabelkopflager ein Spiel hat, dann beginnt das Vorderrad während der Fahrt zu „Flattern“, was eine erhöhte Sturzgefahr mit sich bringt!

Deshalb, wenn man bei dieser Überprüfung ein Spiel feststellt, langsam in die nächste Werkstatt fahren, oder das Motorrad abschleppen lassen.



Radlager: Bei entlastetem Rad versuchen, es quer zur Fahrtrichtung zu bewegen.

Beim Vorderrad kann man auch das Rad mit den Knien festhalten, und ruckartige Lenkbewegungen machen.



Hinterradschwinge: Bei entlastetem Rad versuchen, die Hinterradschwinge quer zur Fahrtrichtung zu rütteln.

Ein Spiel im Schwingenlager führt bei schnellerer Fahrt zum „Pendeln“ und das Kurvenfahrverhalten verschlechtert sich ebenfalls, woraus sich eine erhöhte Sturzgefahr ergibt!



Lenker: überprüfe regelmäßig, ob der Lenker sich ohne Widerstand oder Einrasten zwischen den beiden Lenkanschlägen drehen lässt (bei entlastetem Vorderrad). Einen eventuell vorhandenen Lenkungsdämpfer vor der Überprüfung auf die geringste Dämpfung einstellen!

Federung, Stoßdämpfer: -Kein Ölaustritt an den Dichtringen.
 -Wipp- oder Abbremsstest
 -Exakte Funktionskontrolle -Fachwerkstatt!

Flattern:
Ist eine Schwingung die das Lenksystem betrifft.

Gründe:
- Lenkergewicht verloren
- Spiel im Gabelkopflager
- Stoßdämpfer/Federn beschädigt
- Falscher Reifendruck im Vorderrad
- Felge beschädigt
- Wuchtgewicht verloren
- Spiel im Radlager
- Mittig stark abgefahrener Reifen

Verhalten wenn das Motorrad zu „Flattern“ beginnt:

- Geschwindigkeit verringern
- Knieschluss verstärken
- Lenker fester halten
- Das Motorrad in einer Fachwerkstätte überprüfen lassen.

Pendeln:

Pendeln ist eine Schwingung des gesamten Motorrades.

Ursachen:

- Stoßdämpfer/Federn beschädigt
- Spiel in der Hinterradschwinge
- Mittig stark abgefahrener Reifen
- Zu geringer Reifendruck im Hinterrad
- Zu schwere Beladung im Heckbereich
- Wenn man das „Flattern“ des Motorrades ignoriert

Verhalten wenn das Motorrad zu „Pendeln“ beginnt:

- Geschwindigkeit verringern
- Knieschluss verstärken
- Lenker fester halten
- Das Motorrad in einer Fachwerkstätte überprüfen lassen.

Bremsanlage:

Jedes Motorrad ist mit 2 von einander unabhängigen Bremsen ausgestattet - Vorderradbremse und Hinterradbremse.

Sollte bei einem Sturz z.B. der Bremshebel für die Vorderradbremse abbrechen, kann man mit verminderter Geschwindigkeit bis zur nächsten Werkstatt fahren, insofern die Hinterradbremse noch intakt ist.

Bei einem Integral-Bremssystem wirken beide (oder zumindest einer der beiden) Bremshebel auf beide Räder, und somit ist eine Weiterfahrt mit abgebrochenem Hebel

Scheibenbremse:

Vorteile:

- Überhitzen nicht so leicht
- Besser dosierbar (Blockiert nicht so leicht)
- Selbst nachstellend
(bei hydraulischer Bremsanlage) -
Bremsbeläge und Bremsscheiben können
schneller und leichter gewechselt werden.

Nachteile:

- Schmutz- und Nässeempfindlicher
- Bei nasser Fahrbahn etwas längere
Ansprechzeit



Trommelbremse:

Vorteile:

-

Vor Nässe und Schmutz geschützt

Nachteile:

- Überhitzen schneller als
Scheibenbremsen
- Das wechseln der Bremsbeläge
und Bremsscheiben ist aufwendiger
als bei Scheibenbremsen

-Blockiert sehr leicht

Standbremsproben:



Dichtheitsprobe: Bremshebel für 30 Sekunden betätigen, darf nicht nachgeben!

Schauglas: Am Schauglas kann man den Stand und die Farbe der Bremsflüssigkeit kontrollieren. Bei der Kontrolle des Standes muss das Motorrad senkrecht stehen! Zuwenig Bremsflüssigkeit bedeutet entweder, undicht oder die Bremsbeläge sind verschlissen.

Die Farbe der Bremsflüssigkeit sollte leicht gelblich sein, wird sie durchsichtig, muss man sie austauschen.

Bremshebel: Der vordere Bremshebel darf, bei einer Vollbremsung, nicht am Lenker anstehen!

Bremsleuchten: Die Bremsleuchte gehört, vor Fahrantritt, immer kontrolliert, vorne und hinten separat!

Bremsflüssigkeit: Bremsflüssigkeit sollte in der Regel ca. alle 2 Jahre ausgetauscht werden, da sich sonst Dampfblasen in den Leitungen bilden.

Rundgangkontrolle:

- Räder/Reifen
- Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen
- Kennzeichen
- Bremsen

- Rückblickspiegel
- Kontrollleuchten vor, und nach dem Starten.

Regelmäßige Wartungsarbeiten:

- Ölstand/Ölwechsel
- Kühlflüssigkeit
- Luft- und Ölfilter
- Reinigung des Motors
- Zündkerzen überprüfen
- Kraftübertragung
- Fahrwerk, Räder und Lagerspiele

Flüssigkeitsstände

Kraftstoff: Richtiger Benzin und ausreichend im Tank.

Motoröl: Richtiges Motoröl verwenden (Siehe Betriebsanleitung).
Motoröl laut Betriebsanleitung wechseln.
Bei Ausfall der Motorschmierung unbedingt Notaus und Kupplung betätigen, und stehen bleiben.



Ölstand Kontrolle bei 4 Taktmotoren bei Schaufenster oder Ölmesstab (Motorrad muss senkrecht stehen!)



-bei 2 Taktmotoren Öltank kontrollieren oder fertiges Gemisch tanken.

Kühlwasser: Kühlwasserstand kontrollieren, Wasser und Kühlerfrostschutz Nachfüllen.

Falls Motor zu heiß wird, Notaus und Kupplung betätigen und Stehen bleiben.

Antriebsarten

Kettenantrieb: -Spannung kontrollieren (Durchhang der Kette)
-Dehnung kontrollieren (Kette am Zahnrad runterziehen, man darf max. einen halben zahn sehen. -

Schmierem mit speziellen Kettenöl/fett

-Ob die Kette mit den Zahnräderfluchtet

Zahnriemenantrieb: -Zahnriemen auf Beschädigungen kontrollieren
-Spannung kontrollieren

Kardanwellenantrieb: -Ölstand im Umlenkgetriebe kontrollieren

Begutachtungsplakette (Pickerl)



Die obere Nummer ist das Kennzeichen, die untere Nummer ist eine fortlaufende Pickerlnummer.

Im äußeren Kranz ist das Monat der Überprüfung gelocht, im inneren Kranz ist das Jahr der Überprüfung gelocht.

Man darf einen Monat früher kommen und 4 Monate danach, also hat man 6 Monate Zeit zur Kontrolle zu fahren.

In der Regel muss man jährlich zur Kontrolle, Ausnahme beim neuen Motorrad muss man erst nach 3 Jahren, dann nach 2 Jahren und dann jährlich zur Kontrolle.

Elektrische Anlage

Batterie: beim Motorrad hat man normal 12 Volt Batterien, bzw. teilweise 6 Volt Batterien. Batterie dient als Stromspeicher und wird nur beim Fahren durch die Lichtmaschine aufgeladen.