

**MOTORRAD**

# CLASSIC

**5/2015**

www.motorrad-classic.de

Youngtimer Oldtimer Szene Markt

serie  
 Restaurierung  
**BMW  
 R 80 G/S**  
 Letzter Teil:  
 Kosten

GS-Legende aus den 70ern

# SCHEK- BMW-REPLIKA



Langhub-Single  
**PANTHER  
 M 100**



Restaurierung  
**PERFEKTION  
 STATT  
 PATINA**



WM-Sieger 1977  
**YAMAHA  
 TZ 350 VON  
 KATAYAMA**



**Im Studio: Hirth-  
 Rennmaschine**

**Service: schmieren  
 und fetten, Teil 2**

Deutschland 5,70 €  
 Österreich 6,40 € · Schweiz 10,80 SFr  
 BeNeLux 6,60 € · Finnland 8,50 €  
 Griechenland 8,20 €



4 190948 605705

# FETT-LÄGERIG

In der letzten Classic-Ausgabe haben wir uns um die Schmierung von Bowdenzügen, diversen Gleitlagern am Fahrgestell und Schraubgewinden gekümmert. Hier verraten wir, wie Bremsgestänge, Achsen, Rad- und Lenkkopflager sowie der Gasgriff oder Batteriepole am besten ihr Fett abkriegen.

Text und Fotos von Marcel Schoch



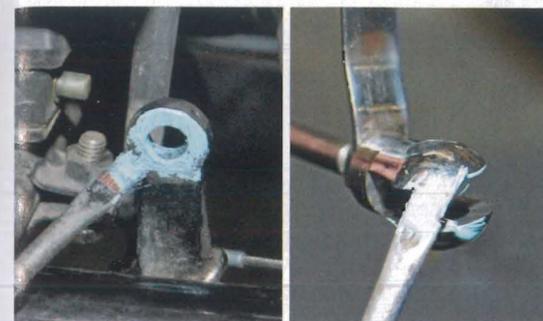
**D**ass das regelmäßige Abschmieren zum Standard-Repertoire bei klassischen Motorrädern zählt, ist wohl allen Besitzern klar. Nicht aber, wie und mit was geschmiert werden soll. Das erklärt uns hier Dietmar Schmid, Anwendungstechniker beim Ulmer Schmierstoff-Spezialist Liqui Moly zusammen mit Peter Steger von der Firma R & R, der seit über 20 Jahren klassische Motorräder restauriert.

„Viele Kunden beklagen sich, dass die hintere Trommelbremse ihrer Maschine quietscht“, erzählt Peter Steger. „Eine der wirksamsten Maßnahmen ist hier die gründliche Reinigung des Bremsgestänges und das anschließende Schmieren aller beweglichen Komponenten.“ Die Bremsnocke innerhalb der Trommelbremse benötigt in der Regel jedoch keinen Schmierstoff. Bei quietschender Bremse sollte aber auch sie gesäubert werden. Dabei lässt sich die Nockenachse auf Spiel und Leichtgängigkeit prüfen. „In den meisten Fällen verursacht ein unzureichend geschmiertes und somit schwergängiges Bremsgestänge das Quietschen“, weiß Dietmar Schmid. „Vor dem Zerlegen der Trommelbremse also erst einmal das Gestänge fetten. Am besten mit einem sehr gut haftenden und druckstabilen Schmierstoff, der außerdem eine hohe Trennwirkung hat.“ Liqui Moly, aber auch andere Schmierstoff-Hersteller, bieten hierfür spezielle Anti-Quietsch-Pasten an. Zum Auftragen das Bremsgestänge zerlegen, dann alle Verbindungsstellen und Gelenklager mit der Paste bestreichen. Ein kleiner Pinsel erleichtert es, auch die Innenflächen zu erreichen. Falls das anschließend wieder montierte und korrekt eingestellte Bremsgestänge noch immer quietscht, muss auch die gereinigte Bremsnocke, die die Bremsbeläge an die Trommel drückt, dünn mit der Paste eingestrichen werden. „Verschwinden die Geräusche auch danach nicht, hilft nur noch ein Wechsel der Bremsbeläge“, weiß Peter. Vom Anfasen der Beläge rät er aus Sicherheitsgründen ab. Hierbei könnten diese beschädigt werden – mit fatalen Folgen für die Bremswirkung.

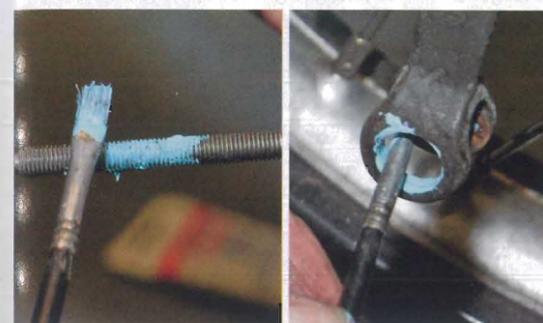
## Gegen die Achsen des Bösen

Gerne übersehen wird das Schmieren der Radachsen. Hierbei geht es weniger um eine Funktionsschmierung – Steckachsen werden geklemmt und drehen sich nicht – als vielmehr um Montageerleichterung und Korrosionsschutz. Die ausgebaute Achse ebenfalls gründlich reinigen. Zum Einschmieren wird ein druckstabiles und haftstarkes Fett benötigt, das idealerweise korrosionshemmende Substanzen enthält und stark wasserabweisend ist. Den Schmierstoff gleichmäßig auf die gesamte Achse auftragen und dünn verstreichen. Nach Montage der Achse überflüssiges Fett sorgfältig mit einem Tuch entfernen.

Bei vielen älteren Motorrädern sind noch sogenannte offene Radlager verbaut. Im Gegensatz zu modernen, geschlossenen Radlagern, die eine Dauerschmierung enthalten, müssen Ersterer regelmäßig gefettet werden. Das gelingt am einfachsten im ausgebauten Zustand, weil dies ebenso die Reinigung erleichtert. Hierzu nimmt man einen Motorreiniger und bläst anschließend das Lager mit Pressluft sauber. Zum Schmieren muss eine größere Portion Fett in die Hand genommen werden, und zwar im eigent-



Zum Schmieren benötigt man ein spezielles, druckstabiles Fett. Im Handel wird es als „Anti-Quietsch-Paste“ angeboten. Alle Kontaktflächen des Bremsgestänges sorgfältig mit dieser Anti-Quietsch-Paste einstreichen



Das Einstellgewinde am Bremsgestänge ebenfalls mit der Anti-Quietsch-Paste bestreichen. Ursache für Quietschen ist oft die Bremsbolzen-Aufnahme. Abhilfe schafft das Einschmieren der Innenflächen

## Steckachsen



Das Schmieren der Steckachse dient weniger der Funktionsschmierung als viel mehr dem Korrosionsschutz. Das Fett dünn, aber gleichmäßig auf der Achse verteilen. Überschüssigen Schmierstoff nach der Montage abwischen

## Radlager



Vor dem Schmieren der Radlager werden diese mit einem Motorenreiniger gründlich gereinigt. Zum Schmieren das Lager in den Fettklumpen auf der Handinnenfläche drücken



Fertig ist dieser Wartungspunkt, wenn das Lager von beiden Seiten vollständig mit Fett aufgefüllt ist

## Was man wie richtig schmiert

Fürs Motorrad gibt es viele Fette, Öle und Pflegesprays. Hier zeigen wir im Überblick, welcher Schmierstoff sich dank seiner Eigenschaften für die jeweiligen Schmierstellen besonders gut eignet.

SCHMIERSTELLE	SCHMIERSTOFF UND EIGENSCHAFTEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konventioneller Bowdenzug, neu</li> <li>• Kupplungshebelachse</li> <li>• Alle Reibungsflächen der Kupplungsarmatur</li> </ul>	Weißes Wartungsspray <ul style="list-style-type: none"> <li>• Feststoff-Schmierung auf Keramikbasis</li> <li>• Hohe Kriechfähigkeit</li> <li>• Keine Verschmutzung im Betrieb</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konventioneller Bowdenzug, gebraucht</li> </ul>	Kriechöl <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für periodisches Abschmieren</li> <li>• Hohe Kriechfähigkeit</li> <li>• Unterwandert Schmutz</li> <li>• Verdrängt Feuchtigkeit</li> <li>• Verhindert Korrosion</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewinde für die Längeneinstellung am Kupplungszug</li> <li>• Kerzengewinde</li> </ul>	Kupferpaste <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitfähig</li> <li>• Temperaturstabil</li> <li>• Verhindert Festfressen des Gewindes</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seitenständer</li> </ul>	Haftschiem-Spray <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für gelegentliches Abschmieren</li> <li>• Hohe Haftwirkung</li> <li>• Hohe Kriechfähigkeit</li> <li>• Verdrängt Feuchtigkeit</li> <li>• Verhindert Korrosion</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gleitlager mit Schmiernippel</li> <li>• Steckachsen</li> <li>• Kupplungszug-Nippel</li> <li>• Lenkkopflager</li> <li>• Gasgriff (Metall/ Metall- und Metall/ Kunststoff-Schmierstellen)</li> </ul>	Langzeitfett mit MoS2 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Druckstabil</li> <li>• Für Schmierstellen, die nicht rotieren</li> <li>• Verharzt nicht</li> <li>• Verdrängt Wasser</li> <li>• Verhindert Korrosion</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bremsgestänge</li> </ul>	Bremsen-Anti-Quietsch-Paste <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fließt nicht bei Wärme</li> <li>• Haftfest</li> <li>• Hohe Druckstabilität</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radlager (offen)</li> </ul>	Radlagerfett <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für schnell rotierenden Wälzkörper</li> <li>• Verharzt nicht</li> <li>• Verhindert Korrosion</li> <li>• Wird nicht verdrängt</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gasgriff (Kunststoff/ Kunststoff-Schmierstellen)</li> <li>• Lenkerrohr (Gasgriff)</li> </ul>	Kunststoff-Fett <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chemisch stabil</li> <li>• Für leichte Druckkräfte</li> <li>• Greift den Kunststoff nicht an</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schalter (Armaturen)</li> </ul>	Elektronik-Spray <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhält die Leitfähigkeit</li> <li>• Verhindert Korrosion</li> <li>• Verdrängt Wasser</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schlösser (inklusive Zündschloss)</li> </ul>	Türschloss-Pflegespray <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Schmierfähigkeit</li> <li>• Verdrängt Wasser</li> <li>• Verhindert Korrosion</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Batteriepole</li> </ul>	Polfett <ul style="list-style-type: none"> <li>• Isoliert den Pol vor Sauerstoff und Luftfeuchtigkeit</li> <li>• Ohne Schmiereigenschaften</li> <li>• Stark haftend</li> </ul>

## Bremsgestänge

Das Bremsgestänge der hinteren Trommelbremse zum Schmieren zunächst reinigen und dann komplett zerlegen. Diese Prozedur am Fußbremshebel wiederholen, auch hier das Gestänge zum Schmieren abbauen



## Lenkkopflager

Zum fachgerechten Schmieren des Lenkkopflagers sollte dieses zerlegt und gründlich gereinigt werden. Anschließend die obere und untere Lagerschale reichlich mit Fett befüllen



In dieses Fett-„Bett“ werden nun die sauberen Lagerkugeln hineingedrückt. Die richtige Anzahl ist entscheidend für die Funktion des Lagers



Vor dem Aufschrauben des Lagerdeckels auch das Gewinde des Lenkrohrs fetten. Zwischen Lagerdeckel und -schale soll ein Fettrand stehen bleiben. Er schützt das Lager vor Wasser und Schmutz ab



Kegelrollenlager sind etwas unkomplizierter in der Handhabung, da die Rollen vom Käfig gehalten werden. Sie werden – wie die Kugellager-Variante – mit einem druckstabilen Langzeitfett mit MoS2-Anteil eingeschmiert



## Gasgriff

Die Zahnräder der Gasgriff-Getriebe sind häufig aus Kunststoff gefertigt. Zum Schmieren muss das Getriebe zerlegt werden



lichen Wortsinn. Denn das Radlager wird in diesen Fettklumpen von beiden Seiten hineingedrückt, bis sämtliche Kugel-Zwischenräume komplett aufgefüllt sind. Vor dem Einbau des Lagers überschüssiges Fett abwischen. Logisch, dass zuvor auch der Lagersitz gründlich gereinigt wurde!

„Wenn sich ein Radlager nur schwer ausbauen lässt, kann man es notfalls auch im eingebauten Zustand schmieren“, beruhigt Peter. „Hierzu von der zugänglichen Seite so viel Fett wie möglich ins Lager drücken, nachdem man es von altem Fett, Dreck und Staub gereinigt hat. Wer dabei nicht mit Fett spart, erreicht beinahe ein ebenso gutes Ergebnis wie beim ausgebauten Lager.“ Das Abschmieren selbst sollte mindestens einmal im Jahr mit einem speziellen Radlagerfett erfolgen. Grund ist die sehr hohe Rotationsgeschwindigkeit dieser Lager, die den Schmierstoff extrem fordern, speziell bei Kugellagern. Im Gegensatz zu gewöhnlichen Fetten, die durch die schnell rotierenden Wälzkörper nach einer gewissen Zeit verdrängt werden und das Lager schließlich trockenlaufen lassen, bleibt ein Radlagerfett auf den Laufflächen und sichert so dauerhaft die Schmierung.

## Schmiermittel gegen Lager-Koller

Lenkkopflager stellen ebenfalls hohe Anforderungen an die Schmierstoffe. Ob es sich dabei um ein Kegelrollenlager oder eines mit Kugeln handelt, spielt für die Wahl des Fettes keine Rolle. Dietmar Schmid empfiehlt in jedem Fall ein druckstabilen Langzeitfett mit MoS2-Anteil. „Zum Schmieren sollte das Lenkkopflager stets ausgebaut und zerlegt werden“, erklärt Peter. „Im eingebauten Zustand lässt es sich nämlich nicht richtig reinigen und schmieren.“ Bei Kegelrollenlagern ist das Zerlegen etwas einfacher, da der Käfig mit den zylindrischen Lagerwalzen als ein komplettes Teil demontiert werden kann. Bei Kugellagern hingegen muss man die in der Lagerschale befindlichen Kugeln einzeln herausholen. Dabei darf keine Kugel verloren gehen, weil die vorgeschriebene Anzahl entscheidend für die Last- oder Druckverteilung ist. Geht eine Kugel verloren, nimmt der Druck auf die verbliebenen zu, was erhöhten Verschleiß zur Folge hat.

Nach der Reinigung von Kugeln und Lagerschale wird reichlich Fett in Letztere gestrichen. In dieses „Bett“ werden dann die Kugeln hineingedrückt. „Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um das untere oder obere Lenkkopflager handelt“, weiß Peter. „Das Fett hält die Kugeln sicher an ihrem angestammten Platz.“ Sorgfalt ist jedoch beim Einfädeln der unteren Gabelbrücke mit dem Lenkkopfrohr geboten. „Wer dabei schräg verkantet, drückt schnell mal mehrere Kugeln aus dem Lagerbett“, warnt Peter. „Beim Zusammenbau ist daher ein Helfer sehr nützlich!“ Nach dem Einbau muss sich das Lager erst setzen. Es sollte daher nach der ersten Tour noch einmal nachgezogen werden. Dabei auf Leichtgängigkeit bei gleichzeitiger Spielfreiheit achten.

## Mit den richtigen Fetten Gas geben

Zum Schmieren des Gasgriffs sind zwei verschiedene Fette nötig. Eines für Kunststoff, das andere für Metalle. Auch hier empfiehlt sich für eine gründliche Arbeit die Zerlegung des Gasgriffs. Das Kegelgetriebe im Gasgriff besteht oft aus Kunststoff, wie auch die

# FAHR. SPASS. BMW.

Das neue Sonderheft MOTORRAD BMW SPEZIAL 1/2015 von Europas größter Motorradzeitschrift. Starke Maschinen, harte Tests und viele spannende Geschichten.



JETZT AM KIOSK

» DIREKTBESTELLUNG: MOTORRADONLINE.DE/SONDERHEFT

## Lenkkopflager

Zum fachgerechten Schmieren des Lenkkopflagers sollte dieses zerlegt und gründlich gereinigt werden. Anschließend die obere und untere Lagerschale reichlich mit Fett befüllen



In dieses Fett-„Bett“ werden nun die sauberen Lagerkugeln hineingedrückt. Die richtige Anzahl ist entscheidend für die Funktion des Lagers



Vor dem Aufschrauben des Lagerdeckels auch das Gewinde des Lenkrohrs fetten. Zwischen Lagerdeckel und -schale soll ein Fettrand stehen bleiben. Er schützt das Lager vor Wasser und Schmutz ab



Kegelrollenlager sind etwas unkomplizierter in der Handhabung, da die Rollen vom Käfig gehalten werden. Sie werden – wie die Kugellager-Variante – mit einem druckstabilen Langzeitfett mit MoS<sub>2</sub>-Anteil eingeschmiert



## Gasgriff

Die Zahnräder der Gasgriff-Getriebe sind häufig aus Kunststoff gefertigt. Zum Schmieren muss das Getriebe zerlegt werden



lichen Wortsinn. Denn das Radlager wird in diesen Fettklumpen von beiden Seiten hineingedrückt, bis sämtliche Kugel-Zwischenräume komplett aufgefüllt sind. Vor dem Einbau des Lagers überschüssiges Fett abwischen. Logisch, dass zuvor auch der Lagersitz gründlich gereinigt wurde!

„Wenn sich ein Radlager nur schwer ausbauen lässt, kann man es notfalls auch im eingebauten Zustand schmieren“, beruhigt Peter. „Hierzu von der zugänglichen Seite so viel Fett wie möglich ins Lager drücken, nachdem man es von altem Fett, Dreck und Staub gereinigt hat. Wer dabei nicht mit Fett spart, erreicht beinahe ein ebenso gutes Ergebnis wie beim ausgebauten Lager.“ Das Abschmieren selbst sollte mindestens einmal im Jahr mit einem speziellen Radlagerfett erfolgen. Grund ist die sehr hohe Rotationsgeschwindigkeit dieser Lager, die den Schmierstoff extrem fordern, speziell bei Kugellagern. Im Gegensatz zu gewöhnlichen Fetten, die durch die schnell rotierenden Wälzkörper nach einer gewissen Zeit verdrängt werden und das Lager schließlich trockenlaufen lassen, bleibt ein Radlagerfett auf den Laufflächen und sichert so dauerhaft die Schmierung.

### Schmiermittel gegen Lager-Koller

Lenkkopflager stellen ebenfalls hohe Anforderungen an die Schmierstoffe. Ob es sich dabei um ein Kegelrollenlager oder eines mit Kugeln handelt, spielt für die Wahl des Fettes keine Rolle. Dietmar Schmid empfiehlt in jedem Fall ein druckstabiles Langzeitfett mit MoS<sub>2</sub>-Anteil. „Zum Schmieren sollte das Lenkkopflager stets ausgebaut und zerlegt werden“, erklärt Peter. „Im eingebauten Zustand lässt es sich nämlich nicht richtig reinigen und schmieren.“ Bei Kegelrollenlagern ist das Zerlegen etwas einfacher, da der Käfig mit den zylindrischen Lagerwalzen als ein komplettes Teil demontiert werden kann. Bei Kugellagern hingegen muss man die in der Lagerschale befindlichen Kugeln einzeln herausholen. Dabei darf keine Kugel verloren gehen, weil die vorgeschriebene Anzahl entscheidend für die Last- oder Druckverteilung ist. Geht eine Kugel verloren, nimmt der Druck auf die verbliebenen zu, was erhöhten Verschleiß zur Folge hat.

Nach der Reinigung von Kugeln und Lagerschale wird reichlich Fett in Letztere gestrichen. In dieses „Bett“ werden dann die Kugeln hineingedrückt. „Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um das untere oder obere Lenkkopflager handelt“, weiß Peter. „Das Fett hält die Kugeln sicher an ihrem angestammten Platz.“ Sorgfalt ist jedoch beim Einfädeln der unteren Gabelbrücke mit dem Lenkkopfrohr geboten. „Wer dabei schräg verkantet, drückt schnell mal mehrere Kugeln aus dem Lagerbett“, warnt Peter. „Beim Zusammenbau ist daher ein Helfer sehr nützlich!“ Nach dem Einbau muss sich das Lager erst setzen. Es sollte daher nach der ersten Tour noch einmal nachgezogen werden. Dabei auf Leichtgängigkeit bei gleichzeitiger Spielfreiheit achten.

### Mit den richtigen Fetten Gas geben

Zum Schmieren des Gasgriffs sind zwei verschiedene Fette nötig. Eines für Kunststoff, das andere für Metalle. Auch hier empfiehlt sich für eine gründliche Arbeit die Zerlegung des Gasgriffs. Das Kegelgetriebe im Gasgriff besteht oft aus Kunststoff, wie auch die



# FAHR. SPASS. BMW.

Das neue Sonderheft MOTORRAD BMW SPEZIAL 1/2015 von Europas größter Motorradzeitschrift. Starke Maschinen, harte Tests und viele spannende Geschichten.



JETZT AM KIOSK

DIREKTBESTELLUNG: MOTORRADONLINE.DE/SONDERHEFT

Eine gründliche Reinigung ist vor dem Abschmieren Pflicht. Hierfür eignet sich ein Motorradreiniger ideal. Plastikzahnäder benötigen ein spezielles Fett, das den empfindlichen Kunststoff nicht angreift



Bei Metall-Kunststoff-Paarungen kann ein MoS2-haltiges Schmierfett verwendet werden. Die Aufnahme des Gaszug-Nippels entweder mit speziellem Kunststoff-Fett oder MoS2-haltigem Fett schmieren



Das Einstreichen des Lenkerrohrs mit Fett gewährleistet ein leichtes Gleiten des Gasgriffs. Unterstützt von Silikon-Spray, das ein Festkleben des Gasgriff-Gummis an der Armatur verhindert



### Sonstige Schmierstellen

Mechanische Schaltkomponenten, wie hier am Zündschloss, pflegt man mit einem Elektronik-Spray. An der Batterie schützt Polfett die Anschlüsse vor Oxidation



Bremslichtschalter regelmäßig mit einem wasserverdrängenden Wartungsspray einsprühen. Für das Zündschloss und alle anderen Schlösser am Motorrad ein Türschloss-Pflegespray verwenden



Aufnahme des Gaszugnippels. Kunststoff kann vom Fett angegriffen werden. Daher muss ein verträglicher Schmierstoff verwendet werden. Liqui Moly hat so einen mit der Bezeichnung Thermoflex im Angebot. Er wird mit einem Pinsel auf Kunststoff- oder Kunststoff-Metall-Paarungen, beispielsweise die Verzahnungen und die Aufnahme des Gaszugnippels, aufgetragen. Für reine Metallpaarungen taugt auch das Fett mit MoS2-Anteil, das bereits beim Lenkkopflager zum Einsatz kam und einen guten Verschleißschutz bietet.

Für einen leichtgängigen Gasgriff bestreicht man das Lenkrohr ebenfalls dünn mit Thermoflex, da das Fett hier nur leichte Druckkräfte ausgleichen muss. Die Leichtgängigkeit lässt sich mit Silikonspray noch steigern, das zwischen den Rand des Griffgummis und der Armatur gesprüht wird. „Es verhindert, dass das Gummi dort festklebt“, so Dietmar Schmid.

### Auch die Elektrik braucht Pflegemittel

Nach Pflege verlangen weiterhin die elektrischen Schalter an Armaturen, Bremse oder Seitenständer. Obwohl es hier verschiedene Produkte gibt, die genau auf ihren Einsatzzweck abgestimmt sind, dienen sie hauptsächlich dazu, Feuchtigkeit zu verdrängen und Korrosion zu verhindern. Erst in zweiter Linie schmieren sie auch. Das „Abschmieren“ mit einem sogenannten Elektronik-Spray ist alle sechs bis acht Wochen angesagt – nach Regenfahrten jedoch öfter.

Hierzu den Schalter von außen reinigen und das Schmiermittel – sofern möglich – durch die kleinen Öffnungen zwischen Schalterhebel und Gehäuse sprühen. Anschließend die gerade behandelten Schalter mehrmals betätigen, um das Mittel in deren Innerem zu verteilen. Bei Bedarf kann dann nochmals nachgeschmiert werden. Fürs Zündschloss und die Schlösser von Tankverschluss, Sitzbank oder Gepäcksystem kommt spezielles Türschloss-Pflegespray zum Einsatz. Es verdrängt ebenfalls Wasser und schützt vor Korrosion, schmiert aber deutlich besser.

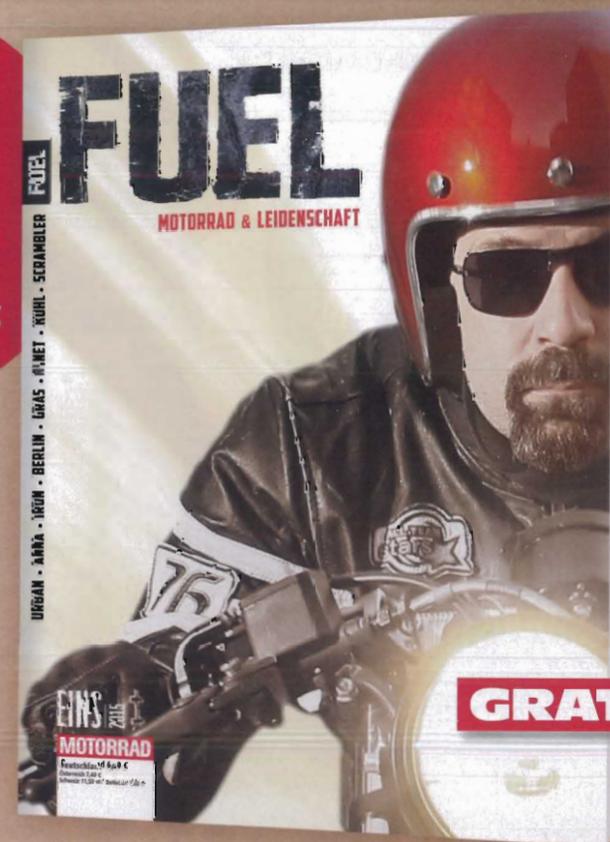
Damit das Pflegespray alle Bauteile eines Schlosses erreicht, steckt man dessen feste Kanüle in die oft mit einer Klappe geschützte Schlüsselöffnung und gibt ein paar Sprühstöße hinein. Auch hier empfiehlt sich eine regelmäßige Behandlung. Also etwa alle drei Monate etwas Türschloss-Pflegespray in alle Schlösser sprühen.

Zur Pflege der Elektrik gehört ebenso, die Batteriepole mit Polfett zu bestreichen. „Dies wird oft vergessen“, so Peter. „Oft kommt es dann zum Totalausfall der Elektrik, weil die Batterieanschlüsse völlig oxidiert sind.“ Vor dem Auftragen des Polfetts werden die Anschlüsse abgeschraubt und gereinigt. Dies geschieht am besten mit Motorreiniger, anschließend werden die Pole mit einer feinen Drahtbürste und/oder feinkörnigem Schmirgelpapier bearbeitet. Ist das Metall blank, die Leitungen wieder anschrauben und die Anschlüsse von außen komplett mit Polfett einstreichen. Dabei darauf achten, dass das Fett den jeweiligen Pol komplett bedeckt, damit kein Luftsauerstoff oder Feuchtigkeit an ihn gelangen kann.

Wer seinem Motorrad regelmäßig einen umfassenden Schmierdienst zukommen lässt, wird nicht nur mit einer zuverlässigeren Maschine belohnt, sondern auch mit einem besseren Werterhalt dank vermindertem Verschleiß und Korrosion. □

# Willkommen im Club!

**3 Ausgaben  
+ Clubmitglied  
für 3 Monate  
+ Willkommens-  
geschenk  
für nur 14,90 €**



FUEL ist das neue Motorradmagazin, das ganz ohne Leistungsgedanken und Zehntelsekunden-Hatz auskommt. FUEL wird allen Motorradfahrern gerecht, die mit Herz und Seele dabei sind. Aber auch solchen, die nur davon träumen. FUEL ist frech, anders und erfrischend geworden – und ein Magazin, das in keinerlei Konkurrenz zu anderen Motorradmagazinen steht. FUEL ist Rock, Roll, Funk und Chillen zugleich. FUEL ist Benzin für jede Motorradfahrer-Seele.



**MOTORRAD Classic als E-Paper  
für bestehende Heft-Abonnenten  
für nur 0,99€! Mehr Infos:  
www.motorrad-classic.de/digital**

**IHRE VORTEILE:** 3 Hefte mit über 10% Preisvorteil frei Haus ■ **MOTORRAD-Sonderheft FUEL** als Begrüßungsgeschenk ■ automatisch Mitglied im **MOTORRAD-HELDEN-Club** ■ Voller Zugriff auf exklusive Inhalte und Angebote im geschlossenen Bereich von [www.motorrad-helden.de](http://www.motorrad-helden.de)



**Ja, ich möchte MOTORRAD Classic im Probeabo testen** (Bestell-Nr. 1301505)  
Senden Sie mir die nächsten 3 Ausgaben **MOTORRAD Classic** frei Haus für nur 14,90 € (A: 16,90 €; CH: 27,90 SFr.)  
zu. **Gratis** dazu erhalte ich das neue **MOTORRAD-Sonderheft FUEL**. Wenn ich per Bankeinzug bezahle, erhalte ich  
eine zusätzliche **GRATIS-Ausgabe**. Außerdem werde ich für 3 Monate **automatisch Clubmitglied bei den**  
**MOTORRAD-HELDEN**. Falls ich nach dem Test keine weiteren Hefte wünsche, sage ich sofort nach Erhalt der  
2. Ausgabe ab. Andernfalls erhalte ich das Magazin weiterhin bis zur **jederzeit möglichen Kündigung** frei Haus  
zum Jahresvorzugspreis von nur 53,50 € (A: 60,- €; CH: 93,50 SFr.) \*weitere Auslandspreise auf Anfrage für  
10 Ausgaben und bleibe Clubmitglied bei den **MOTORRAD-HELDEN**.

**Meine persönlichen Angaben:** (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
19	
Straße, Nr.	
PLZ	Wohnort
E-Mail	Telefon

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorwissen richten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit Ihnen regelmäßig über Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an [unsubscribe@dpv.de](mailto:unsubscribe@dpv.de) widerrufen.

**Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich eine GRATIS-Ausgabe.**

IBAN	
BIC	Geldinstitut

**SEPA-Lastschriftmandat:** Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, die meine Identifikationsnummer DE77220000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Lastschrift wird mir separat mitgeteilt. – Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ich bezahle per Rechnung

**Verlagsgarantie:** Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt am 4. Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORRAD Classic Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8899, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: [motorradclassic@dpv.de](mailto:motorradclassic@dpv.de)

Datum  Unterschrift für Ihren Auftrag

Lieferung der Zugabe nach Zahlungseingang solange Vorrat reicht, Ersatzlieferung vorbehalten.