Ein- und Auswintern

Inhaltsverzeichnis

- 1 Externe Leitfäden
- 2 Motorrad einwintern
  - 2.1 Lagerplatz
  - 2.2 Batterie
    - 2.2.1 Überwinterungsempfehlungen
    - 2.2.2 Generelles zu Batterietypen
    - 2.2.3 Überwinterungsempfehlungen
  - 2.3 Reinigung
  - 2.4 Reifen
  - 2.5 Flüssigkeiten
- 3 Motorrad auswintern
  - 3.1 Batterie
  - 3.2 Technische Prüfung
    - 3.2.1 Licht
    - 3.2.2 Reifen
    - 3.2.3 Bremsflüssigkeit
    - 3.2.4 Dämpfer
    - 3.2.5 Motor
    - 3.2.6 Hebel
    - 3.2.7 Erste Fahrt
    - 3.2.8 Fahrstil

Dieser Artikel soll eine Zusammenfassung darstellen für Tipps und Tricks für all jene die ihr Motorrad über die Wintermonate nicht benutzen.

Dieser Artikel soll eine Zusammenfassung darstellen für Tipps und Tricks für all jene die ihr Motorrad über die Wintermonate nicht benutzen.

Allgemein geht die Motorradsaison ja vom 1. Januar bis zum 31. Dezember. Aber nicht alle von uns können oder wollen ihr Motorrad fahrbereit halten auch wenn draussen Schnee liegt. Deswegen soll dieser Artikel ein paar Tipps geben wie man ein Motorrad am besten für den Winter präpariert und wieder aus dem Winterschlaf erweckt.

1 Externe Leitfäden

Louis Schraubertipps enthalten viele Hinweise für selbstschrauber, darunter auch Tipps zur Winterruhe, Batteriewartung und den Frühjahrs-Check.

2 Motorrad einwintern

Damit ein Motorrad längere Standzeiten möglichst schadlos übersteht folgen hier ein paar Tipps.
Der einfachste zuerst: Wer ein Sorglos-Paket haben möchte kann sich bei vielen Garagen einen Überwinterungsplatz mieten. Darin inbegriffen ist meistens ein (beheizter) Stellplatz, die Batteriewartung und manchmal auch ein Frühjahrs-Checkup. Übliche Preise liegen bei ab 1.-- pro Einstelltag. Man sollte sich aber informieren welche Dienste inbegriffen sind.

Checkliste fürs einwintern:

- Lagerplatz: Trocken und temperiert
- Batterie: Laden oder ausbauen, regelmässig nachladen
- Reinigung: Sauber waschen und konservieren, ölen, Staubschutz
- Reifen: Reifendruck erhöhen, ggf. Reifen entlasten
- Flüssigkeiten: Voller Tank und frisches Öl

2.1 Lagerplatz

Grundsätzlich sollte ein geeigneter Überwinterungspltz frostfrei sein. Das heisst die Temperaturen sollten nach Möglichkeit nicht den Nullpunkt unterschreiten. Batterien und Kühlerflüssigkeit gefriert zwar noch nicht bei 0°C aber Kondenswasser kann da schon gefrieren und auch Schäden verursachen. Der Lagerplatz sollte auch möglichst trocken (niedrige Luftfeuchtigkeit) sein.

2.2 Batterie

2.2.1 Überwinterungsempfehlungen

Kurzfassung:

- Blei-Gel Batterien alle 1-2 Monate nachladen oder permanent an Ladungserhaltungs-Ladegerät angeschlossen lassen
- Lithium-Ionen Batterien ausbauen, warm lagern und regelmässig nachladen
- Komfort-Stecker unter den Sitz verlegen für einfachen Ladegerät-Anschluss

2.2.2 Generelles zu Batterietypen

Generell wird häufig empfohlen die Batterie aus dem Motorrad auszubauen. Vielen ist das aber zu aufwendig

und als Laie lässt man davon im Zweifel lieber die Finger. Generell ist die Batterie bei neueren Motorrädern weniger kritische als bei älteren Modellen da die angeschlossenen Systeme im Werkszustand häufig wenig Strom brauchen überstehen die Batterien häufig auch mehrmonatige Nichtbenutzung schadlos und liefern im Frühling noch genug Strom für den Motor-Start.

Generell springen vierzylinder Sport-Bikes im Frühling tendenziell besser an mit einer schwachen Batterie als Motoren mit 1 oder 2 Zylinder. Das liegt daran, dass der Starter die höhere Kompression der grösseren Brennräume überwinden muss. Einfach gesagt "drehen" Vier- und mehr Zylinder Motoren mit gleichem Hubraum leichter als Motoren mit wenigen und grossen Zylindern. Somit kann eine Batterie die noch reicht einen Vierzylinder-Motor mit 750ccm zu starten zu schwach sein um einen Einzylinder-Motor mit 650ccm Motor zu starten. Natürlich hängt das von vielen Faktoren wie der Kompression ab aber als Faustformel reicht das hier erstmal.

Wichtig ist zu wissen, dass eine Batterie eine gewisse Selbstentladung hat. Das heisst sie entlädt sich auch dann, wenn sie gar nicht angeschlossen ist. Entlädt sich eine Batterie unter einen gewissen Schwellwert gilt sie als "Tiefentladen" und nimmt irreparablen Schaden. Das heisst die Batterie kann dann auch nciht mehr einfach aufgeladen werden. Es gilt also zu vermeiden, dass die Batterie diesen Schwellwert unterschreitet.

Diese Selbstentladung ist abhängig vom Batterietyp und wirkt sich auch unterschiedlich aus. Die meisten Motorrädern sind heute mit wartungsfreien Blei-Gel Batterien ausgestattet. Diese Batterien sind recht resistent gegen Tiefentladung aber eine Spannung unter 11V sollte sie nicht erreichen. Die Selbstentladung liegt hier bei rund 5% pro Monat bei 20°C. Das heisst bei 5 Monaten Nichtbenutzung entlädt sich die Batterie auf rund 75% (wenn sie nicht angeschlossen ist). Hinzu kommt dann noch die Entladung durch Verbraucher wie Steuergeräte, Wegfahrsperren usw. Typische Kapazitäten von 9Ah aufwärts sind hier üblich.

Lithium-Ionen-Akkus sind sehr Empfindlich auf Tiefentladung. Lithium-Ionen Akkus weisen eine Selbstentladung von rund 4% auf. Da aber ihre Kapazität meist geringer ist (typische Kapazitäten von 3-5Ah sind üblich) reicht die gespeicherte Energie im Frühling häufig nicht mehr für einen Start. Ausserdem sind Lithium-Ionen Akkus sehr empfindlich bei niedrigen Temperaturen und geben ihre Leistung im kalten Zustand nur schlecht ab (gerade im Frühling wenns noch kühl ist). Lagerung und aufladen bei niedrigen Temperaturen ist auch nicht zu empfehlen.

2.2.3 Überwinterungsempfehlungen

Wegen der erwähnten Eingenschaften sollte man Lithium-Ionen Batterien für die Überwinterung besser ausbauen und regelmässig in der warmen Wohnung warten (laden).

Blei-Gel Batterien können generell auch im Motorrad verbleiben.

Zu empfehlen ist ein regelmässiges nachladen mit einem geeigneten Ladegerät. Die Batterie entlädt sich nicht in 1 Monat bis zur Tiefentladung. Daher reicht es üblicherweise das Ladegerät alle 1-2 Monate mal über Nacht angeschlossen zu lassen um die Batterie wieder vollständig aufzuladen.
Es gibt auch Ladegeräte mit "Ladungserhaltungs-"Funktion. Das heisst diese Ladegeräte können permanent angeschlossen bleiben und das Ladegerät hält eine definierte Ladung (ca. 80% der Batteriekapazität). Dies ist die schonendste Art.

Es ist nicht zu empfehlen ein Ladegerät ohne Ladungserhaltungs-Funktion permandent angeschlossen zu lassen. Denn diese Ladegeräte laden die Batterien üblicherweise mit 14.4 oder gar 14.8V (AGM Batterien). Eine Batterie verschleisst aber schneller wenn sie permanent an der maximalen Ladung gehalten wird.

Für Lithium-Ionen Akkus muss zwingend ein taugliches Ladegerät verwendet werden. Die Verwendung eines Bleiakku-Ladegerätes mit einem Lithium-Ionen akku kann zu dessen Zerstörung und ggf. sogar zur Brandgefahr werden!

Die Luxuslösung ist ein Überwinterungsplatz mit Strom-Anschluss mit einem Ladegerät mit Ladungserhaltungs-Funktion. Hersteller wie CTEK bieten Steckverbinder an die direkt an der Batterie angeschlossen werden können. Dieser Stecker kann dann unter dem Sitz verbleiben und im Winter lässt man dann einfach das Ladegerät angeschlossen.

2.3 Reinigung

Vor längerer Nichtbenutzung sollte ein Motorrad gereinigt werden. Insbesondere Insekten-Rückstände und diverse weitere Verunreinigungen sollten abgewaschen werden. Nach dem gründlichen waschen kann der Lack mittels Wachs-Versiegelung konserviert und geschützt werden. Dieser kann auch auf Kunststoffteile aufgetragen werden.
Lackschäden sollten auf jeden Fall behandelt werden. Abgeplatze Lackstellen sollten mit einem Lackstift abgedeckt werden um Korrosion zu vermeiden.

Kunststoffteile vertragen insbesondere keine UV-bestrahlung aber die ist im Winter im Lager"keller" eher ein kleines Problem. Daher ist hier ausser der üblichen Kunststoff-Pflege kaum auf mehr zu achten als bei einer normalen Reinigung (ggf. Hartwachs-Behandlung).

Gummilippen und ggf. Dichtungslippen an Koffersets oder ähnlichem können mit spezieller Gummi-Pflege behandelt werden damit ihre Geschmeidigkeit erhalten bleibt.

Für Chrom- und Fahrwerksteile gibt es spezielle Korrosionsschutz-Sprays. Wer nichts zur Hand hat kann Gabel- und Schwingenteile auch mit Öl einreiben um einen schützenden Ölfilm zu erzeugen. Besonders die Standrohre an den Gabeln sollten geschützt werden da schon wenig Flugrost an den Rohren zu undichtigkeiten an den Dämpfern führen kann.

Generell ist die Gefahr für Flugrost geringer je trockener der Lagerplatz (siehe Lagerplatz) ist.

Gelenke wie der Lenkkopf, Fussrastengelenke oder Hebelgelenke am Lenker sollten mit einem dickflüssigen Fett behandelt werden um Flüssigkeitsansammlungen und Korrosion vorzubeugen. Bei modernen Motorrädern sind diese Teile häufig aus Aluminium und ggf. mit einer eloxierten Schicht versehen wo korrosion kaum ein Thema ist.

Die Kette sollte vor dem einwintern gereinigt werden. Dazu gibt es gute kettenreiniger. Mit einem Lappen und kettenreiniger sollte man die gesamte Kette zunächst entfetten und den ganzen Schmutz entfernen.

Danach sollte die Kette wieder komplett mit Kettenspray behandelt werden.
Tipp: Reinige die Kette komplett vor der letzten Ausfahrt. Sprühe nach der letzten Ausfahrt nochmals etwas nach. Die Kette sollte gleichmässig "feucht" sein und leicht glänzen.

Das Motorrad kann während der Lagerung mit einer passenden Plane oder einer Decke zugedeckt werden. Luftundurchlässige Plastikplanen sind ungeeignet da sich darunter gerne Kondenswasser bildet was Korrosion begünstigt. Also besser atmungsaktive Stoffe. Die halten Tiere und deren Ausscheidungen ebenso fern wie Staub oder aufgewirbelter Dreck.

2.4 Reifen

Vor dem einwintern sollte man den Reifendruck prüfen und etwa 0.5bar über dem vom Hersteller angegebenen Druck in die Reifen geben (~3-3.2 bar sind in der Regel OK).

Diese Massnahme verhindert die Verformung des Reifens bei niedrigem Reifendruck und verbunden mit der langen Standzeit die Bildung eines "Standplattens".

Natürlich kann man die Reifen auch entlasten. Bei Motorrädern mit Zentralständer empfiehlt es sich das Motorrad auf den Zentralständer zu stellen um das Hinterrad zu entlasten. Ausserdem benötigt das Motorrad dann weniger Stellfläche als auf dem Seitenständer. Wer keinen Zentralständer hat kann auch einen Montageständer verwenden.
Die Gefahr eines Standplattens bei erhöhtem Reifendruck innerhalb 3-5 Monate Standzweit ist aber auch auf dem Seitenständer gering.
Auf keinen Fall sollte man aber abgefahrene Reifen vor dem einweintern auswechseln. Dann lieber im

Frühling als erste Handlung zum Reifenhändler fahren und sich neue reifen holen.

2.5 Flüssigkeiten

Wer den jährlichen Service noch nicht gemacht hat sollte diesen noch vor dem einwintern erledigen und auch den Ölwechsel durchführen. Altes Öl und die darin enthaltenen Rückstände können sich in den Wintermonaten im Motor ablagern.

Da heutige Maschinen meistens kurze Service-Intervalle von unter 10000km (oder 1 Jahr) haben ist diese Gefahr bei modernen Motorrädern eher gering. Wer sich aber für einen Ölwechsel entscheidet sollte diesen besser vor- als nach der Winterpause machen (inkl. Ölfilter-Wechsel). Der Ölwechsel sollte aber nicht erst nach der letzten Fahrt gemacht werden. Das frische Öl sollte sich gut im Motor verteilen und ggf. Ablagerungen in den Filter spülen. Daher ist es zu empfehlen nach dem Ölwechsel zummindest noch eine ausgedehnte Ausfahrt zu machen um den Motor nochmal auf Temperatur zu bringen bevor man die Maschine einmottet.

Bei älteren Modellen mit Vergaser-Motor wird oft empfohlen den Vergaser zu entleeren. Dazu kann einfach der Benzinhahn zugedreht werden und die Maschine wird laufen gelassen bis sie von selbst aus geht. Bei Einspritz-Motorrädern entfällt die Prozedur.

Ebenfalls wird oft empfohlen Additive in den Benzintank zu kippen. Eine schützende Wirkung ist aber umstritten. Meistens ist dies unnötig (ausser bei sehr alten Motorrädern).
Es wird auch häufig empfohlen den Tank bis ganz oben mit Benzin aufzufüllen. Dies verhindert die Bildung von Kondenswasser und damit Korrosion im Tank. Moderne Motorräder haben aber einen beschichteten Tank der Korrosionsresistent ist. Daher ist das eigentlich nicht mehr nötig. Schadet aber nicht.

Kühlflüssigkeit und Bremsflüssigkeit sollte nur bei offensichtlichen Lecks geprüft werden. Ansonsten sind diese Flüssigkeiten besser nach der Winterpause zu prüfen.

Bei alten Motorrädern wird auch häufig von "alten Schraubern" empfohlen einen Spritzer Motoröl in die Zylinder (über die Kerzenöffnung) zu geben um Korrosion zu vermeiden. Bei modernen Motoren rate ich davon aber eher ab.

3 Motorrad auswintern

Irgendwann ist der Winter auch vorbei und man möchte zur ersten Ausfahrt aufbrechen. Hier ein paar Tipps wie das am sichersten klappt.

3.1 Batterie

Wer die Batterie wie empfohlen an einem Ladungserhaltungs-Ladegerät angeschlossen hat muss dieses nun nur noch abklemmen. Ansonsten ist zu empfehlen einen Tag vor der geplanten Ausfahrt die Batterie nochmals über Nacht zu laden und diese dann wieder einzubauen sofern sie ausgebaut wurde.

Wennd ie Batterie ausgebaut wurde sollten die Batteriepole nach dem Einbau mit Polfet gegen Korrosion geschützt werden.
Hinweis: Polfet leitet nicht und wird erst NACH dem verbinden der Batterie auf die freiliegenden Kontakte aufgetragen. Nie aber auf die Kontaktflächen vor dem festschrauben der Pole!

3.2 Technische Prüfung

Vor dem Start und der ersten Ausfahrt sollte man ein paar Punkte prüfen:

3.2.1 Licht

Prüfen aller lichttechnischen Anlagen:

- Tagfahrlicht
- Abblendlicht
- Standlicht
- Fernlicht
- Rücklicht
- Bremslicht
- Alle Blinker
- Kennzeichenbeleuchtung
- Instrumentenbeleuchtung

3.2.2 Reifen

Die Reifen sollten auf ungleichmässige Abnutzung (Bremsplatten etc.) geprüft werden und müssen mindestens 1.6mm Restprofil haben. Im Zweifel sind die Reifen besser früher zu wechseln. Neue Reifen sind günstiger als Unfälle wegen schlechter Haftung.

Auch alte Reifen sollten ersetzt werden selbst wenn sie noch genügend Profil aufweisen da die Reifen mit dem Alter härter werden und an Grip verlieren.
Das Produktionsdatum sit übrigens auf den Reifen abzulesen. Dort steht meist eine 4-Stellige Zahl im Format wwYY wobei ww für die Kalenderwoche und YY für das Jahr steht. Ein Aufdruck in der Form 1018 Steht also für einen Reifen der in der zehnten Kalenderwoche im Jahr 2018 produziert wurde.

Als nächstes sollte der Reifendruck geprüft und korrigiert werden. Die empfohlenen Reifendrücke stehen bei den meisten Modellen auf eienm Aufkleber an der Schwinge oder sind im Handbuch zu finden. Als Faustformel sind 2.3bar vorne und 2.6bar hinten für viele Motorräder ein guter Richtwert.

Tipp: Da im Frühling der Boden ebenso wie die Luft noch kalt ist kann ein etwas geringerer Reifendruck empfehlenswert sein. Reifen entwickeln ihre Haftung nur bei Betriebstemperatur. Bei kalten Strassen erreichen sie diese aber erst viel später (oder gar nicht). Durhc einen niedrigeren Reifendruck führt die erhöhte Verformung der Reifen zu mehr Wärmeentwicklung und dadurch zu mehr Haftung. Generell sind 0.2-0.3bar unter der Hersteller-Empfehlung ein guter Wert. Im Hochsommer kann man den Druck dann wieder leicht erhöhen.

3.2.3 Bremsflüssigkeit

Wer seine Maschine nicht regelmässig in die Werkstatt gibt sollte die Bremsflüssigkeit prüfen und ggf. ersetzen. Normalerweise passiert das alle 2-3 Jahre im Service. Es gibt Bremsflüssigkeitstester welche den Wassergehalt ind er Bremsflüssigkeit messen und anzeigen ob diese gewechselt werden muss.

3.2.4 Dämpfer

Die Dämpfungselemente an der Gabel und der Schwinge sollten geprüft werden. Einerseits per Sichtprüfung (keine Lecks, kein auslaufendes Öl) und andererseits per Druckprüfung. Die Druckprüfung kann einfach durchgeführt werden indem man das Motorrad vorne/hinten durch einen beherzten Druck einfedern lässt. Das Motorrad sollte dann im Idealfall 1x ausfedern und stabil bleiben. Schwingt das Federelement nach wie ein Schaukelpferd an der Kilbi, dann fehlt die Dämpfung und die Dämpfer müssen zwingend gewartet werden (neue Dichtungen, neues Öl).
Mit defekten Dämpfern sollte man auf keinen Fall zur Probefahrt aufbrechen.

3.2.5 Motor

Wer die Zündkerzen nicht im normalen Service gewechselt hat sollte diese auf Verschleiss prüfen und ggf. ersetzen.
Auch Zündkabel, Schläuche und sonstige Leitungen sollten auf ihre Geschmeidigkeit und ggf. Risse und Brüche geprüft werden.
Es ist darauf zu achten, dass keine Flüssigkeiten (Kühlflüssigkeit/Bremsflüssigkeit/Öl) austritt. Sollten sich

Flecken unter dem Motorrad befinden sollte man prüfen wo sich ggf. ein Leck befindet.

Als nächstes sollten die Motorenflüssigkeiten geprüft werden. Der Kühlflüssigkeits-Stand sollte zwischen min. und max. am Ausgleichsbehälter liegen. Eigentlich sollte das Motorrad beim überwintern keine Flüssigkeit verloren haben. Sollten kleine Mengen (1-2dl) fehlen kann man diese auch durch normales Leitungswasser (insbesondere KEIN kohlesäurehaltiges Minneralwasser!) aufgefüllt werden. Fehlen grössere Mengen (0.2-1l) sollte man passenden Frostschutz einfüllen der ebenfalls als Korrosionsschutz dient.

Auch den Ölstand sollte man natürlich nochmals prüfen. Zu beachten ist hierbei, dass die üblicherweise am Schauglas am Motor angezeigten min. und max. Werte gelten wenn das Motorrad aufrecht (also nciht auf dem Seitenstädner) steht.
Es kann also sein, dass der Ölstand unter "min." steht wenn das Motorrad auf dem Seitenständer steht. Wenn man nun Öl einfüllt bis zur "max." Grenze dann ist zu viel Öl im Motor. Zu viel Öl ist mindestens so schädlich wie zu wenig Öl da das Öl mit zu hohem Pegel aufgeschäumt wird und dadurch seine Schmierwirkung an den richtigen Stellen nicht mehr erfüllen kann! Achten Sie also immer auf die richtige Füllmenge und das korrekte Öl nach Hersteller-Spezifikation.

Empfehlenswert ist auch die Prüfung des Luftfilters. Leider ist dieser gerade bei modernen Sport-Motorrädern unter dem Tank nicht einfach erreichbar. Es kann aber sein, dass sich dort auch diverse Tiere eingenistet haben oder der Luftfilter generell verschmutzt ist.

Ausserdem sollte der Antriebsstrang geprüft werden. Die Kette sollte nicht verschlissen sein. Faustformel: Eine Kette die man am hinteren Kettenrad mehr als ein halbes Glied vom Kettenrad abheben kann ist verschlissen und sollte ersetzt werden.
Hinweis: Nie nur die Kette ersetzen sondern immer das gesamte Kettenkit (Ritzel, Kettenrad und Kette). Eine neue Kette würde auf dem verschlissenen Kettenrad nicht lange halten.

3.2.6 Hebel

Alle Hebel sind auf ihre Freigängigkeit und Funktion zu prüfen. Bremshebel müssen Bremsdruck aufbauen und das Bremslicht auslösen.
Die Kupplung kann ggf. nachjustiert werden um den Schleifpunkt richtig zu positionieren.

3.2.7 Erste Fahrt

Auf zur ersten Fahrt:
Bevor man das Motorrad startet sollte man sich selber vorbereiten und seine Schutzkleidung anziehen. Aufsitzen, Zündung einschalten, Getriebe auf Neutralstellung und Starter betätigen.
Es kann sein, dass das Motorrad jetzt eine Weile Orgelt bis es anspringt. Nach ein paar Sekunden sollten die ersten Zündungen zu hören sein (auch wenn es noch nicht gleich anspringt). Ist gar keine Zündung zu hören

ist die Zündanlage (Kerzen, Kerzendeckel, Zündkabel) und die Benzinzufuhr (Benzinhahn geöffnet?) zu prüfen.

Läuft das Motorrad so kann es sein, dass am Anfang eine starke Rauchentwicklung stattfindet. Das ist normal weil geringe Mengen an Öl über die Wintermonate auch in die Brennräume geflossen sein kann das nun verbrannt wird.

Läuft der Motor stabil sollte man noch einen Kurzen Blick auf die Instrumente und ggf. aufleuchtende Warnlampen richten und dann gleich den ersten Gang einlegen und los fahren.
Es ist NICHt sinnvoll das Motorrad im Standgas auf dem Ständer warmlaufen zu lassen. Am schonendsten ist es gleich los zu fahren. Am besten mit moderaten Drehzahlen in höheren Gängen.

3.2.8 Fahrstil

Nun ein wichtiger Hinweis der nichts mit dem Motorrad zu tun hat. Der Fahrer gehört ebenfalls zu den "Teilen" die überwintert haben. Auch wenn man es nicht glauben mag und sich gleich wider heimisch fühlt sollte man nie vergessen, dass man mehrere Monate nicht auf einem Motorrad gesessen hat.
Wer gleich wieder im gleichen Stil in die Kurven fährt wie vor der Winterpause wird sich möglicherweise schneller im Grünen wiederfinden als ihm lieb ist.
Der Fahrere muss sich erst wieder an die Schräglage, die Power, das Fahrverhalten und die Umgebung gewöhnen. Insbesondere sind die Strassen noch kalt und der Grip der Reifen nciht so gut wie man es vor der Winterpause gewöhnt war (siehe auch der Reifen-Punkt weiter oben).

Ich empfehle jedem Fahrer im Frühling die ersten 100km bewusst "schleichend" zu absolvieren um sich wieder an das Fahrgefühl zu gewöhnen. Ebenso empfehle ich ein Schräglagentraining oder auch kostenlos den eigenhändigen Besuch eines Übungsplatzes um ein paar Vollbremsungen und Schräglagen-Übungen durchzuführen.

Mir selber geht es jedes Jahr so. Im September kann ich auf dem Platz nach einer halben Runde auf der Kreisbahn meine Fussrasten kratzen lassen ohne mit der Wimper zu zucken. Im April kann ich auch 10 Minuten im Kreis fahren und getraue mich nicht solche Schräglagen zu fahren.
Wenn ich nun auf der Strasse gleich fahre wie im September fehlt mir im Ernstfall der nötige Reaktionsspielraum. Es ist kein Zufall, dass die meisten tödlichen Motorradunfälle im Frühling an den ersten sonnigen Tagen im Jahr passieren!

In diesem Sinne: Gute Fahrt!