



Selbst vermeintlich harmlose Unfälle können an modernen Rahmen ernsthafte Schäden mit gravierenden Folgen für die Fahrsicherheit hinterlassen. PS informierte sich bei einem Gutachter ganz genau.

Text und Fotos: Robert Glück



BRUCH RECHNEN

Horror Rahmenschaden! Ist der Hauptrahmen eines modernen Sportlers oder Naked Bikes nach einem Auffahrunfall oder einem Sturz beschädigt, bedeutet dies in sehr vielen Fällen einen wirtschaftlichen Totalschaden. Damit ist man sein Bike dann los, im besten Fall bezahlt die gegnerische Versicherung.

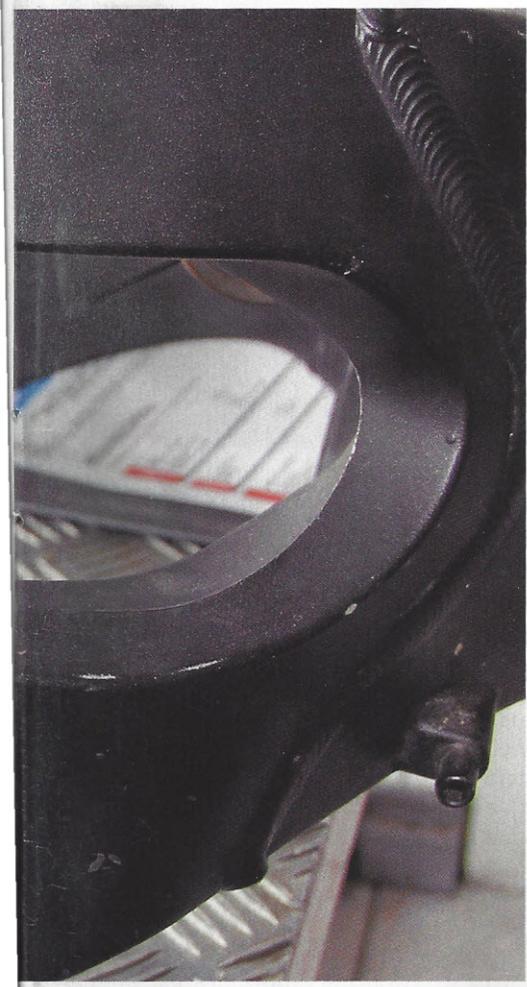
Doch warum steigt die Häufigkeit der Rahmenschäden, und wie kann ich mich als Kunde beim Kauf einer Gebrauchsmaschine oder als Händler beim Ankauf einer Gebrauchten vor

verheimlichten Unfallschäden schützen? Sind moderne Aluminium-Brückenrahmen überhaupt zu reparieren?

PS besuchte den anerkannten Sachverständigen, Rahmeninstandsetzer und Hersteller eines Rahmenvermessungsgerätes, Engelbert Staudacher von der Firma Köster, um mit ihm diese Fragen zu erörtern.

Rahmenschäden sind in der Regel Gewalt-, also Unfallschäden. Da Gabeln seit der Einführung der Upside-down-Bauart sehr steif geworden sind, wird die Aufprallenergie, zum Beispiel bei

einem Auffahrunfall, nicht durch eine Verformung der Gabel abgebaut, sondern direkt über das Steuerrohr in den Lenkkopf des Rahmens eingeleitet. Oft mit fatalen Folgen, denn die Chassis sind für derlei Kräfteinleitungen nicht gebaut. Der im großen Bild gezeigte Honda Fireblade-Rahmen sieht mit seinen Kratzern an der Seite für einen Racer noch brauchbar aus. Was sich nach Demontage und Vermessung des Rahmens allerdings zeigt, ist bitter: Im Bereich des oberen Lenkkopflagers ist der Rahmen aufgeweitet (Bild 01), am



01 Dieser Honda-Rahmen hat nur leichte Kratzer an der Seite (großes Bild) und einen verformten Steuerkopf **02** Rahmenriss an der unteren Quertraverse nach Auffahrunfall **03** Yamaha YZF-R6-Rahmen mit Rissen innen im Oberzug nach Sturz und hartem Aufprall **04** Reparabler Stahlgitterrohrrahmen einer Ducati Monster

unteren Lenkkopflager gestaucht. Oben passt der Daumennagel eines Mannes zwischen Lagersitz und Lager- schale. Die Aufprallenergie hat also die Lageraufnahmen und damit den Rahmen zerstört. Dieser Schaden ist von einem sehr guten Käufer vielleicht gerade noch aufzuspüren. Derjenige der Yamaha YZF-R6 (Bild 03) nicht.

Die Yamaha ist gestürzt und in einen Reifenstapel geknallt. Resultat: Eine Lenkkopfveränderung um minus zwei Grad und Risse auf der Innenseite des Hauptrahmens. Daraus resultiert eine Radstandsverkürzung auf Höhe der Vorderachse um zirka 25 mm. Hat das Vorderrad jetzt noch genug Luft zum Kühler, ist der Schaden mit dem Auge nicht erkennbar, die Risse im Rahmen ohnehin nicht, da sie von der Airbox verdeckt werden. Verändert

sich der Lenkkopfwinkel ins Plus (wird der Radstand also länger), hat selbst ein Profi kaum eine Chance, den Schaden mit dem Auge zu erkennen.

Können derart beschädigte Rahmen noch repariert werden? Japanische Hersteller geben in der Regel keine Reparaturfreigaben für ihre Rahmen. Soll heißen: einmal kaputt, bitte neu kaufen. Instandsetzer Staudacher (Foto oben) sieht bei geringen Beschädigungen Reparaturmöglichkeiten, so zum Beispiel bei dem gezeigten Fireblade-Chassis, allerdings in sehr engen Grenzen. Stahlrahmen bieten da in der Regel ein etwas größeres Fenster. Doch generell rät Staudacher Endkunden nur beim Händler zu kaufen, der das Fahrzeug im Kaufvertrag als „unfallfrei“ deklariert. Oder es mit einem aktuellen Vermessungsprotokoll des Rahmens an-

bietet. Mit einer eigenen Rahmenvermessungslehre können sich Händler vor dem Einkauf von Schrott schützen und dem Endkunden ein Vermessungsprotokoll mit an die Hand geben – und sich so von Mitbewerbern abheben. ■

DER VERMESSUNGS-PROFI
E. STAUDACHER

KONTAKT: Köster GmbH,
Jettinger Straße 10,
89358 Kammertal-Goldbach,
Tel.: 08225/835, Fax: 08225/837,
www.motorrad-koester.de

LEISTUNGEN: Vermessung von Kom-
plettmotorrädern, Rahmen und ande-
rer Bauteile sowie deren Reparatur