

NOVEMBER/DEZEMBER – Nr. 40

DAS MOTORRADMAGAZIN FÜR TEST REISE SERVICE SPORT

ÖSTERREICH € 5,45 SCHWEIZ sfr 9,90 D € 4,90

# Motorrad

DAS TOURENMAGAZIN ABENTEUER

# LESER FRAGEN – EXPERTEN ANTWORTEN



## Wüsten Schiff

Ich nehme über Weihnachten und Neujahr an einer geführten Libyentour teil. Was mich speziell interessiert: Ich verwende in meiner Africa Twin (Baujahr 1996) einen K+N Luftfilter. Verklebt dieser Filter im Wüstenstaub oder ist das originale Trockenfilterelement besser geeignet? Sollte die Vergaserbedüsung eher „fett“ oder eher „mager“ sein? Die originale Sekundärübersetzung ist 16:45, ich verwende für diverse Geländeeinlagen 15:46. Wir haben auf unserer Reise eine ca. 700 km lange Dünenetappe zu bewältigen. Wie sollte die Vorspannung am Federbein sein? Wie weit kann man den Reifenluftdruck absenken? Warum gibt es so viele Plattfüße? Was habe ich als Wüstenneuling sonst noch zu beachten?  
Josef Hetzenauer, Breitenbach, Österreich



Mike Boehme von der Firma African Queens

Nach unseren Erfahrungen ist der Einsatz des K&N-Filters in der RD07 auch auf Wüstenreisen und Rallies kein Problem. Für längeren Einsatz unter extrem staubigen Bedingungen empfehlen sich Schaumstoffvorfilter zum Überziehen von K&N oder TwinAir – diese erhöhen die Abstände zwischen den Wartungsintervallen des Filterelements erheblich, ohne den Luftdurchlass nennenswert zu reduzieren. Für den Papierfilter spricht seine einfache Reinigung von Staub durch Abklopfen/Abblasen. Dagegen spricht, vor

allem auf längeren Reisen, die Notwendigkeit des gelegentlichen Austausches.

**Die Original-Vergaserabstimmung** sollte in diesem Fall passen, in Verbindung mit dem K&N-Filter KANN etwas fetter (+5) bedüst werden. Kommt zum Filter noch ein offener Racing-Schalldämpfer ohne ABE dazu, SOLLTE dies getan werden (ca. +10 bis +15), da die Maschine sonst im Flachland besonders bei Kälte recht mager läuft. Achtung: Änderungen an der Vergaserabstimmung führen zum Erlöschen der Betriebserlaubnis.

**Sekundärübersetzung:** Ein 15er Ritzel statt des 16er Serienteils oder ein Kettenblatt mit 47-48 Zähnen ermöglichen das Anfahren im zweiten Gang auch im Tiefsand, der Erste wird zum traktorartigen Gelän-

degang, der die Kupplung auch in schwierigen Passagen praktisch überflüssig macht. Bei höher gelegten Twins sollte kein kleineres Ritzel verwendet werden – sonst verschleißt der Kettengleitschuh auf der Schwinge vorschnell. Achtung: Änderungen am Übersetzungsverhältnis können zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen!

**Das Fahrwerk** der Africa Twin ist an sich recht gut, vielleicht aus Gründen einer niedrigen Sitzhöhe hat Honda jedoch das Federbein der neueren RD07-Modelle mit einer sehr weichen Feder ausgerüstet. Diese lässt die Maschine schon ohne Last etwa 70 mm einsinken. Durch weitestmögliche Vorspannung (10 bis 15 mm) der Feder lässt sich dieser Wert auf vernünftige 30 mm einstellen. Für einen durchschnittlichen Fahrer ohne schweres Gepäck ist dies akzeptabel. Für schwerere Fahrer und/oder viel Gepäck besteht die Möglichkeit, eine Feder mit höherer Federrate oder gleich ein passend abgestimmtes Federbein aus dem Zubehör einzubauen. Die Gabel lässt sich mittels Vorspannhülsen oder härterer Federn auf höhere Belastung einstellen, positiver Nebeneffekt ist die Erhöhung der etwas knappen Bodenfreiheit, ergo selteneres Aufsetzen oder Festfahren. Mit der Verwendung von höherviskosem Öl lässt sich die Dämpfung straffer abstimmen, eine leichte Anhebung des Ölstandes erhöht die Progression der Einfederdämpfung.

**Ein Satz Reifen** mit extra starker Karkasse (z.B. Michelin Desert) in Verbindung mit dickwandigeren Cross-Schläuchen sind schon mal eine Prävention gegen „Plattfüße“. Da diese in der Sahara meist durch Eindringen spitzer Dornen verursacht werden, sollte nicht unter mit solchen bewehrten Bäumen geparkt werden. Eine regelmäßige Kontrolle der Reifenaufläufen hilft, sich langsam einarbeitende Fremdkörper rechtzeitig zu erkennen und zu entfernen. Der Luftdruck kann aus eigener Erfahrung auf der RD07 mit Michelin Desert Bereifung ohne Reifenhalter auf bis zu 0,7 bar gesenkt werden, auf durchgehend sehr weichem Untergrund zur Not auch auf minimal 0,5 bar – dies kann aber schon kritisch werden. Auf jeden Fall Kontermutter gegen Ventilkappe drehen und ein Auge darauf haben, um einen sich auf der Felge drehenden Reifen vor Abriss des Ventils zu bemerken. Auf hartem Untergrund vorn ca. 1,2 bis 1,5 bar. Die Felge wird sonst arg mitgenommen. Die Angaben beziehen sich auf den Druck bei kalten Reifen.

**Sonstige Tipps:** Vor Abreise Kontakte der Benzinpumpe auf Abbrand, Lenkkopf und Radlager auf Spiel überprüfen. Da vor allem im Sand mit diversen Stürzen zu rechnen ist, Originalverkleidung am besten zu Hause lassen, eventuell durch alte/beschädigte Teile vom Gebrauchmarkt ersetzen. Sehr gute Ratgeber für alles rund um Offroad-Motorradreisen, speziell für die Sahara-Region, gibt es zum Beispiel von Chris Scott und Klaus Demel.

## Vorbei Rauschen

Wer Motorrad fährt, kennt das Problem. An der Ampel staut sich der Verkehr. Stoßstange an Stoßstange stehen die Autos. Als Motorradfahrer kann man problemlos am stehenden Verkehr vorbeirauschen. Aber ist das auch erlaubt? Muss ich mit einem Strafzettel rechnen?