

FAHRWERKS- OPTIMIERUNG

tut not!



Bessere Federelemente und damit eine spürbar bessere Straßenlage sind kein Hexenwerk. Zusammen mit R&R Customizing und Hyperpro haben wir der beliebten Softail Fat Bob in vier Einzelschritten gute Manieren beigebracht

»TEXT: Heinrich Christmann »FOTOS: Tobias Kircher

Kommt doch mal mit einem beliebigen, von euch ausgesuchten Bike zu mir nach Großwenkheim. Dort rüsten wir das Fahrwerk dann mit Federelementen von Hyperpro um. Ihr werdet Augen machen, wie positiv sich das auf den Fahrbetrieb auswirkt.“ So lautete die Einladung von Thomas Voll, Gründer und Mastermind von R&R Customizing. Thomas ist ein Szene-Insider, der sich schon seit langer Zeit mit der technischen und optischen Optimierung von Harley-Davidson- und Buell-Motorrädern beschäftigt.

Gesagt, getan! In der dritten Mai-Woche haben wir uns auf den Weg ins unterfränkische Münnerstadt-Großwenkheim gemacht, in unserem Laderaum stand eine Softtail Fat Bob aus dem Pressefuhrpark. Natürlich hatten wir Thomas ein paar Tage vorher mitgeteilt, mit welchem Fahrzeug wir anrücken würden, schließlich mussten ja die

passenden Gabelfedern und Federbeine aus den Niederlanden besorgt werden.

ANDERE FEDERN, ANDERES ÖL

Der Plan war, die Federelemente der Fat Bob in vier aufeinanderfolgenden Schritten umzubauen. Nach jedem der Schritte erfolgt eine ausgiebige Testfahrt auf unterfränkischen Landsträßchen. Zu der kleinen Schraubertruppe dazugesellt hatte sich Peter van den Bogaard, von Beruf Technical Sales Engineer beim niederländischen Unternehmen Hyperpro Suspension Technology.

Der erste Schritt betraf die Gabel. Die Gabelbeine wurden ausgebaut, die Federn durch progressive, außen polierte Exemplare von Hyperpro ersetzt. Die Progression verhindert das Durchschlagen der Gabel, durch das Polieren verringert sich die Reibung im Gabelholm. Auch die Art, die Viskosität und die Füllmenge des Gabelöls, das anschließend eingefüllt wurde, unterscheiden sich von dem originalen Gabelöl von Harley. Nach dem Zusammenbau ging's zum ersten Mal auf die Gass'. Und siehe da, das Motorrad lag spürbar satter, auf schlechten Wegstrecken hatte ich ein viel

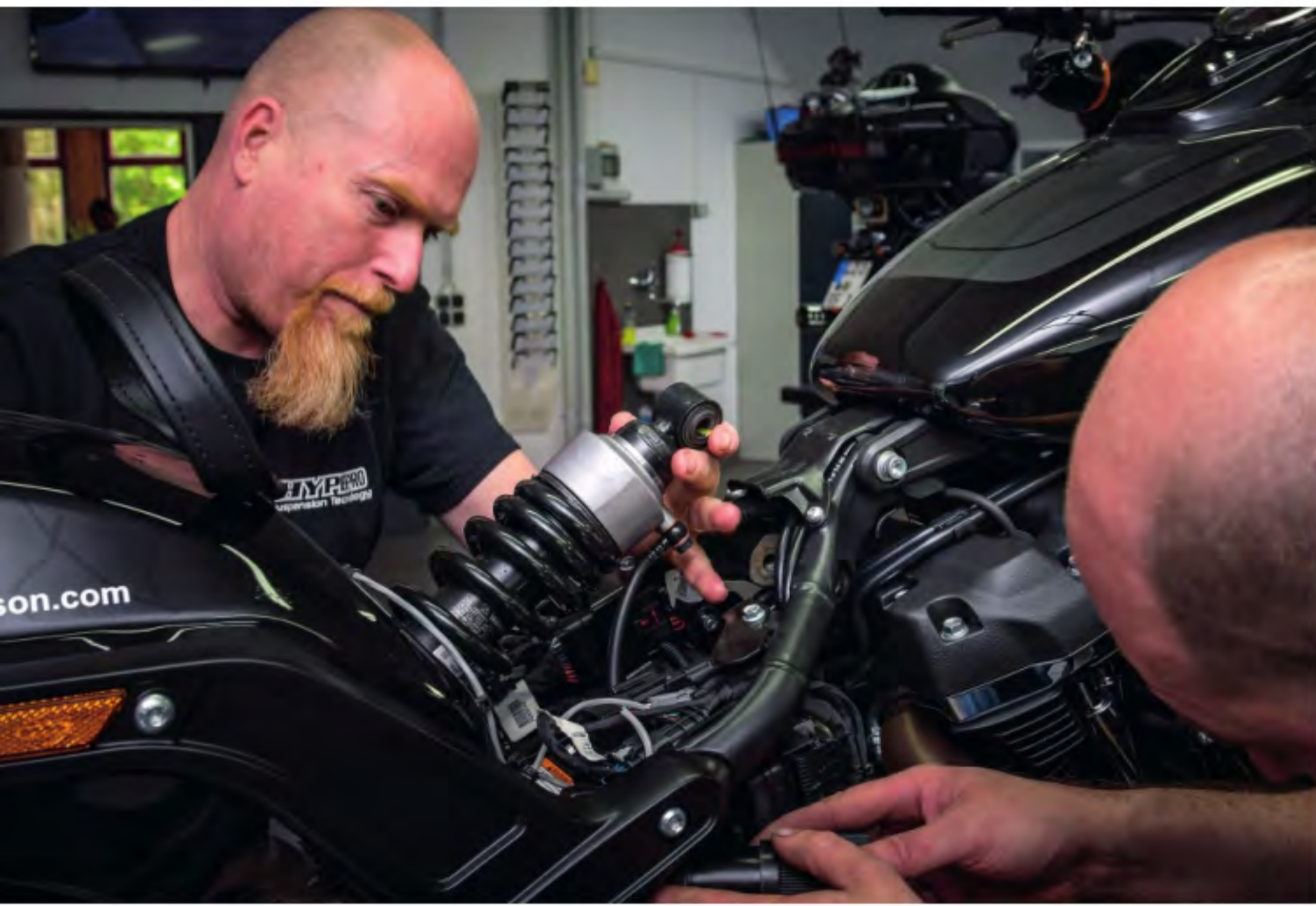
Schon das **Gabel-“Tuning“** brachte eine **spürbare Verbesserung** beim Fahren



R&R-Mann Andi beim Ausbau der Gabelbeine, die danach mit Hilfe von Spezialwerkzeug zerlegt werden. Das alte Gabelöl kommt raus und wird anschließend durch Gabelöl von Hyperpro ersetzt



Das untere Federpärchen ist das von Hyperpro. Es fällt auf, dass es kürzer ist als die originalen Federn. Dennoch wird die fehlende Strecke nicht mit einer Büchse ausgeglichen



Oben: Peter beim Ausbau des originalen Federbeins. Das kommt dann in die Federpresse, die originale Feder wird durch eine Hyperpro-Feder ersetzt



Die Hyperpro-Feder ist ein wenig kürzer und hat an ihren beiden Enden deutlich mehr plane Auflagefläche



Das Full-Option-Federbein in seiner ganzen Pracht. An dem silbernen Knebel lässt sich die Vorspannung hydraulisch regeln



Die Umrüstung der Feder-
elemente generierte ein
deutlich besseres Handling
und ein sichereres Fahrgefühl



besseres Gefühl zum Vorderrad, konnte auf Buckelpisten fast zwanzig Kilometer pro Stunde schneller fahren als vorher. Die Mission Gabeloptimierung war schon mal gelungen. Jetzt ging es ans Heck. Schritt zwei war, den originalen Dämpfer der Fat Bob weiterzuverwenden, jedoch die Feder gegen eine von Hyperpro auszutauschen. Ich gebe zu, im Vorhinein versprach ich mir nicht allzu viel von diesem Schritt, ich wurde aber eines Besseren belehrt. Das originale Federbein wurde ausgebaut, zerlegt und mit der neuen Feder bestückt. Bei der anschließenden Testfahrt war ich dann doch etwas baff.

Das **Motorrad lag um so vieles besser**, ich konnte es kaum glauben

Das Motorrad lag um so vieles besser, ich konnte es kaum glauben. Also fuhr ich auf gewundenen Sträßchen noch ein Dorf weiter; das änderte aber nichts daran, dass die Karre lag wie das viel zitierte Brett. Die Fat Bob fuhr plötzlich wie auf Schienen, eigentlich unglaublich, was der bloße Wechsel der Feder am Heck bewirkt hatte. Eine hochgradig zu empfehlende Maßnahme!

Umbauschritt drei stellte sich dann aus meiner Sicht als am wenigsten erfolgreich heraus. Der Schritt bestand aus dem Einbau eines Emulsions-Stoßdämpfers von Hyperpro, bei dem nur die Zugstufe und die Federvorspannung einstellbar war. Bei der Testfahrt verlor dieses Federbein ganz klar gegen den vorher getesteten Harley-OE-Dämpfer mit Hyperpro-Feder. Der Emulsions-Dämpfer gerierte sich im direkten Vergleich zu straff und unkomfortabel, auf zügig gefahrenen schlechten Wegstrecken versetzte das Heck ab und an ein wenig. Das machte keinen Spaß, entsprechend kurz viel die Testfahrt aus.

FULL-OPTION-STOSSDÄMPFER

Zurück bei R&R Customizing wurde dann die finale Stufe vier gezündet. Die bestand aus dem Einbau eines Full-Option-Hyperpro-Stoßdämpfers mit Ausgleichsbehälter (Grundpreis 735,- Euro), bei dem fast alles eingestellt werden kann. Das Verstellen der Federvorspannung ist manuell zu bewerkstelligen, kann optional für 213,- Euro Aufpreis aber auch mit hydraulischer Betäti-





DIE KOSTEN

- › Hyperpro-Gabelfedern inklusive zwei Litern Gabeöl: 168,- Euro inkl. MwSt. plus Preis für Montagezeit von circa zwei Stunden.
- › Hyperpro-Stoßdämpferfeder für Original-Stoßdämpfer: 109,- Euro inkl. MwSt. plus Preis für Montagezeit von ca. 45 Minuten.
- › Hyperpro-Emulsions-Stoßdämpfer (ohne Ausgleichsbehälter): 489,- Euro inkl. MwSt. plus Preis für Montagezeit von ca. 30 Minuten.
- › Hyperpro-Stoßdämpfer (mit Ausgleichsbehälter): Fully Option, vielfach einstellbar, Druckstufe getrennt für High- und Low-Speed-Bereich: 735,- Euro inkl. MwSt. plus Preis für Montagezeit von ca. 45 Minuten. Aufpreise für diesen Stoßdämpfer: 82,50 Euro für die Längenverstellung +/- fünf Millimeter.
- › 213,- Euro für hydraulische Federvorspannung.
- › R&R Customizing
Karl-Marschall-Str. 10
97702 Münnerstadt-Großwenkheim
Tel.: 09766 - 9408125
www.r-r-customizing.de

Allein die **Zugstufe** hat **50 Einstellmöglichkeiten**, die **Druckstufe 32**

gung geordert werden. Die Zugstufe allein hat schon 50 Einstellungsmöglichkeiten (Klicks). Die Druckstufe ist an diesem Stoßdämpfer sogar getrennt in High- und Low-Speed justierbar, will sagen, man kann mit jeweils 32 Klicks einstellen, wie schnell oder wie langsam sich die Kolbenstange bei bestimmten Streckenverhältnissen bewegt. Dazu buchbar ist gegen 82,50 Euro auch eine Längenverstellung.

In der Praxis erwies sich dieses „Topbein“ jedoch zunächst als arg straff eingestellt. Ich war null zufrieden. Thomas und Hyperpro-Mann Peter waren für den letzten Fahrtstest des Tages mit raus ins Gelände gekommen. Deshalb war ich kopfschüttelnd recht schnell wieder bei den Beiden und klagte mein Leid. Peter lächelte verschmitzt und meinte, genau das wäre der Sinn der Sache gewesen, nämlich mir zu zeigen, wie groß die Einstellbandbreite an diesem Stoßdämpfer ist. Sprach's, bückte sich und fing an, munter an den Verstellerschraubchen zu drehen. Dann briet ich wieder los und sieh

da, alles war in Butter. Die Karre lag wieder satt und sämig, hatte Federungskomfort, alles war gut.

FAZIT

Die Gabel machen zu lassen, ist ein absolutes Gebot. Das kostet nicht die Welt (siehe Kasten) und bringt ein um Längen besseres Fahrgefühl. Auch der Wechsel auf eine Hyperpro-Feder am originalen Federbein ist wärmstens zu empfehlen. Und wenn es ein komplett neues Federbein sein soll, dann muss man zu der Full-Option-Version greifen, den ohne genügend Einstellmöglichkeiten wird man sonst nicht glücklich. R&R Customizing ist Stützpunkthändler von Hyperpro und eine Fahrt ins ehemalige Zonenrandgebiet dürfte sich schon deshalb lohnen, weil die Jungs dort auch Zonenrandgebiets-Preise für ihre Arbeitszeit aufrufen. Mich hat die ganze Nummer echt überzeugt, im kommenden Winter wird meine Buell XB12SS Lightning Long „hyperprooptimiert“ werden. <