

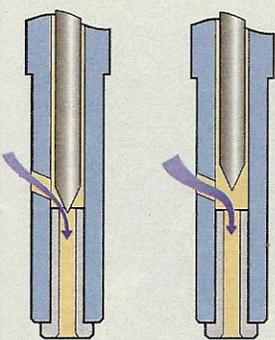
eine Veränderung? Bei einer wirksamen Verstellung müsste die Maschine langsamer ein- und ausfedern. Der Verstellbereich ist je nach Gabelhersteller unterschiedlich stark ausgelegt. Speziell japanische Hersteller arbeiten mit einem engen Bereich, der meist keine extremen Einstellungen, die das Fahrverhalten massiv beeinträchtigen können, zulässt.

3 Drehen Sie alle Stellschrauben maximal auf und drücken Sie die Maschine nochmals in die Feder. Die Maschine fühlt sich jetzt schwammig und weich an, schwingt beim Ausfedern eventuell sogar nach. Durch das Ausprobieren unterschiedlicher Einstellungen verschaffen Sie sich einen Eindruck des Wirkungsbereiches von Stoßdämpfer und Gabel.

4 Drehen Sie jetzt alle Stellschrauben auf die ursprüngliche Position und beginnen Sie nun die Dämpfungsstufe so zu korrigieren, wie Sie es für notwendig halten.

Tipp: Stellen Sie die Zugstufendämpfung der Gabel so ein, dass die Frontpartie nach dem Ausfedern eine paar Millimeter über die Ausgangslage herausfedert und erst dann zum Stillstand kommt.

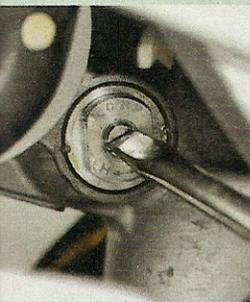
Für sportlichen Einsatz wird die Dämpfung justiert wie oben beschrieben. Dann drehen Sie die Zugstufe in kleinen Schritten so lange



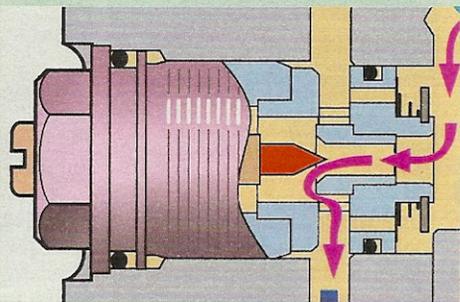
Funktion: Nadel eingedreht = harte Dämpfung, Nadel offen = weiche Dämpfung



Die Druckstufendämpfung wirkt beim Einfedern und lässt sich unten am Bodenventil einstellen



Eine zusätzliche Verstellmöglichkeit der Druckstufe sitzt zwischen Federbein und Ausgleichsbehälter



Auch hier regelt das über die Stellschraube betätigte Nadelventil den Durchflusswiderstand

zu, bis die Gabel nicht mehr nachschwingt, also sofort nach dem Ausfedern in der Ausgangslage stehen bleibt. Achtung: Nur eine Modifikation nach der anderen durchführen, um die Auswirkungen klar erkennen zu können.

Achtung: Verändern Sie die Einstellung immer an beiden Gabelholmen gleichermaßen.

Die Druckstufendämpfung lässt sich nur mit viel Gespür festlegen. Sie wird deshalb im Fahrbetrieb bestimmt. Als Ausgangsbasis wählen Sie die im Fahrerhandbuch empfohlene Einstellung oder eine mittlere Position und ändern diese nach den Testfahrten in Richtung Komfort (weich) oder Sportlichkeit (hart).

Machen Sie eine Probefahrt und achten Sie auf Veränderungen. Besser? Schlechter? Drehen Sie noch ein paar Klicks in die gewünschte Richtung. Stellt sich keine Besserung ein, gehen Sie auf den notierten Ausgangswert zurück und probieren eine andere Möglichkeit aus.

Dämpfer-Grundeinstellung am Federbein

Drücken Sie dann die Maschine am Fahrersitzpolster in die Federung. Sie sollte mit einer erkennbaren Verzögerung ausfedern und spätestens nach einer Sekunde die Ausgangslage erreicht haben. Federt das Heck ruckartig und unkontrolliert aus oder neigt sogar zum Nachschwingen, muss die Zugstufendämpfung erhöht werden. Steckt die Federung dagegen spürbar in der Dämpfung fest und federt nur zäh aus, muss diese verringert werden.

Auch am Heck ist für den Laien die Druckstufendämpfung kaum spürbar. Nur erfahrene Spezialisten können ertasten, ob es sich beim Einfederwiderstand um die Federkraft, die hydraulische Druckstufe oder die durch das Hebelsystem bewirkte Progression handelt.

Die Druckstufendämpfung reagiert auf die Einfedergeschwindigkeit. Wird schnell und kraftvoll gedrückt, baut sich ein Widerstand auf. Wird das Einfedern langsam über ein hohes Gewicht bewirkt, bleibt dieser Widerstand aus.

Halten Sie sich bei der Grundeinstellung auch hier an die empfohlenen Herstellerwerte. Ändern Sie diese nur dann, wenn Sie eine Optimierung in eine bestimmte Richtung vornehmen wollen.

Grundsätzlich gilt:

- **Viel Zugstufendämpfung** bremst den Ausfedervorgang und macht das Motorrad zum Beispiel in Wechselkurven stabiler. Bei einer zu harten Zugstufe saugt sich das Motorrad bei rasch aufeinanderfolgenden Bodenwellen tief in der Federung fest und wird dadurch unkomfortabel.
- **Wenig Zugstufendämpfung** lässt das Motorrad nach dem Einfedern schnell in seine Ausgangslage zurückschwingen und absorbiert folgende Stöße besser. Ist die Zugstufe zu weich, schwingt die Maschine nach Bodenwellen mehrfach über die Nulllage und wird dadurch instabil und teigig.
- **Viel Druckstufendämpfung** bewirkt eine straffe, sportliche Federung oder wird bei schweren Fahrern oder hoher Zuladung gewählt. Ist die Druckstufe zu hoch, prellt der Reifen bei Schlaglöchern hart ab, das Motorrad wird unkomfortabel.
- **Wenig Druckstufendämpfung** erzeugt ein feines Ansprechverhalten mit hohem Federungskomfort und ist für leichte Fahrer geeignet, hat aber möglicherweise ein schwammiges Fahrverhalten in Kurven zur Folge und kann bei starken Bodenwellen zum Durchschlagen führen.

ACHTUNG: Am Federbein beeinflusst die Zugstufendämpfung durch den in beide Federrichtungen offenen Ringspalt auch die Druckstufe beim Einfedervorgang.

www.motorradonline.de/werkstatt

Der Aus- und Einbau von Ducati-Zahnriemen wird in der nächsten Folge „Ratgeber Werkstatt“ in MOTORRAD 14/2011 beschrieben.