Test Fournales "Luftpumpe" für R 100 GS

Ein Bericht von Udo Lassahn

Test Fournales "Luftpumpe" für R100 GS.



Im 2-ventiler, de Forum war vor ca. 4 Wochen eine Sammelbestellung aufgerufen worden.

Volker wollte bei Fournales, Frankreich Luftstoßdämpfer bestellen. Neugierig geworden begann ich meine Ohren aufzusperren und mit Walter hatte ich letztlich ein Telefonat zu dem Thema durchgeführt, denn er fährt bereits mit den Teilen durch die Gegend.

Was ich hörte, machte mir Lust auf so "Luftpumpen". Ich hatte mich schnell eingeklinkt und flugs wurde dann auch schon von Volker bestellt.

Nun muß ich vorweg aber sagen, daß ich aktuell ein hochwertiges Wilbers-Federbein achtern an der GS habe. Ich bin also verwöhnt - trotzdem war ich nicht so richtig zufrieden, da bei bestimmten Bodenwellen doch noch recht "harte" Schläge durchkamen. Meine Hoffnung war also, das mein verwöhnter Beamtenhintern zukünftig wie auf einer Sänfte getragen wird. Zwischenzeitlich hatte ich mir aus dem Internet eine Fahrradluftpumpe für einen Druck bis 27 Bar gekauft, um das Fournales "aufpumpen" zu können. Vorgestern kam die französische "Luftpumpe" dann an. Sah nur noch rudimentär wie ein Federbein aus und war auch deutlich leichter. Nun gut. Am selben Abend hatte mich Hartmut per PN angeschrieben, er hatte auch einen Stoßdämpfer bestellt. Das untere Auge war ein Tick zu eng und passte nicht auf den Bolzen am HAG. Eiligen Schrittes bin ich raus und habe das bei mir nachgeprüft. Bingo und Volltreffer, genauso wars bei mir auch.

Was nun?

Per PN mit Volker wurde dann die weitere Vorgehensweise abgestimmt.

Ich hatte bereits entschlossen, mich nicht lange aufzuhalten und technischen Rat von Detlev einzuholen.

Er kam dann gestern mit dem nötigen Meßwerkzeug vorbei und konnte eine Verengung des Auges um 2/100 mm feststellen. Seine Vermutung: die Chromschicht ist zu dick. Schnell war klar, daß er das durch Einsatz spanverarbeitender Feinwerkzeuge anpassen könne.



Nachdem Detlev mit seinem R 45 R Umbau in Richtung Werkstsatt navigierte, wagte ich kurz einen Blick auf meine Mails. Inzwischen hatte Volker geschrieben, daß Fournales das OK für eine Überarbeitung des Auges gab und die Garantie nicht verfallen wird.

Nach ca. 30 Minuten stand Detlev wieder auf dem Hof.

 $Gesagt, getan, die \ Luftpumpe \ wurde \ saugendschmatzend \ eingebaut. \ Passt!$

Heute bin ich dann zum Reifenhändler meines höchsten Vertrauens gefahren und habe die Radsätze für die GS abgeholt.

Gegen späten Vormittag wollte ich dann das Hinterrad montieren und kam nicht weiter.

Wasn nu?

Detlev meinte am Telefon, ich sollte die Hinterradbremse mehr entspannen.

Ich wieder raus in die Garage und habe also entspannt - ommm ommm ... Das wollte alles nicht so, wie es eigentlich sollte.

Inzwischen war das T-Shirt schon gut eingeweicht und der Spruch "Von der Stirne heiß, rinnen muß der Schweiß" wurde zur gemeinen Realität.

Wieder rein, Schweiß abgewischt, Detlev angerufen, Schweiß abgewischt und raus in den Garten, zur Beruhigung die schöne Blumenwiese hinterm Haus gucken.

Hat geholfen.

2 von 8



Warum assoziere ich gerade "Blümchenpflücken" ?

Detlev kam, sah und besiegte das Hinterrad und ich stand dumm da.

Jetzt war Stapelauf, daß Motorrad wurde auf den Hof geschoben und "Probefedern" war angesagt.



Nach kurzer Diskussion haben wir entschieden, die ab Werk gelieferten 15 Bar um 1 Bar zu erhöhen.

Detlev verabschiedete sich dann und ich bin erstmal rein um meine Moppedklamotten anzuziehen.

Hat natürlich ein bisschen gedauert:

Orangensaft trinken, telefonieren, Druckausgleich, Handschuhe suchen, Helm putzen, schon wieder Schweiß abwischen, rein in die Büx, Schuhe an, Jacke an, Schlüssel suchen, Helm holen, nach draussen gehen, Tür abschließen, zum Motorrad laufen, wieder zurück, auf halben Weg Helm auf die Altpapiertonne legen, Türschlüssel rauskramen, rein ins Haus, Handschuhe und Portemonnaie einsacken, wieder raus, Tür zumachen, Tür aufmachen, Tankrucksack aus dem Arbeitszimmer holen, wieder raus, Schweiß abwischen, Tür verschließen, Tankrucksack am Mopped befestigen, zurück zur Altpapiertonne, Helm in die Hand nehmen, Helm wieder hinlegen, Handschuhe ausziehen, Jacke zumachen, Helm aufsetzen, Handschuhe wieder anziehen und rauf aufs Mopped; -) Das Übliche halt, aber ihr kennt das ja sicher.

Jetzt gehts aber lohooos.

Choke am Rundlufi gezogen, Startschalter gedrückt und ein schönes bopbopbopbopbop erklang. Grinsen im Klapphelm. So soll das sein. boohpop boohpopp plopp. Ruhe.

Öhm.

Ich habe das auch ohne Detlev herausbekommen.

Lasst euch von einem erfahrenen BMW-Treiber folgendes sagen:

Man sollte tunlichst die Benzinhähne aufmachen, wenn man den Bock warmlaufen lässt. Und den Chocke sollte man auch ein bisschen bespielen. Zum Glück waren die Nachbarn nicht zu Hause. Nicht auszudenken, wenn sich das unter den Treibern japanischen Edelmetalls herumspricht. Klapphelm auf, Schweiß wischen, Klapphelm zu.

Habe ich euch schon gesagt, das ich Klapphelme liebe?

So jetzt gehts links in den Mühlenweg. Hinter dem Ortsausgang beginnt eine schnurgerade Strecke mit 2 Huckeln, die

zum ersten Test herhalten sollen.

Ich überlege, ob ich erst vorsichtig den Motor warmfahren soll, oder gleich am Kabel ziehe.

Ich wääge schnell ab, gleich Alarm machen könnte bedeuten, daß der Ölkühler platzen könnte. Hab ich letztens erst gehört das so was passiert ist.

Zum Glück fällt mir gerade noch rechtzeitig ein, daß meine Mühle ja gar keinen Ölkühler hat.

Also durchladen ...

Der erste Huckel naht und ich muß euch, bevor ich weiterschreibe einen kleinen Exkurs in meine interne Testsprache geben.

Wenn ich eine Aussage zum Federverhalten der Vordergabel mache nutze ich konstant das technische Kürzel toc.

Wenn ich etwas zum Federverhalten des Wilbers sage, nutze ich konstant das technische Kürzel **bop**. Aussagen zum Dämpfungsverhalten des Fournales werden mit unterschiedlichsten weiteren Buchstaben verdeutlicht.

Beispiel: Jene erste Kuppe, auf die ich gerade zurase verhält sich unter Einsatz meines Wilbers so:

toc bop

und zwar in genau der Reihenfolge.

Toc ist eben der normale "Ausschlag" einer GS Gabel, bop bezeichnet ein sehr ausgewogenes Federverhalten, bei Schlagspitzen dringt aber noch etwas in meine rundum gut gepolsterte Wirbelsäule.

Zurück zur Gegenwart. Der erste "Hügel" ist erreicht und ich stelle ein toc buup fest.

Aaah denke ich mir, ist ja schon was zu merken. Die Schlagspitzen, wie sie bei Wilbers wären, werden schon spürbar herausgefiltert. Sehr schön. Auf dem Weg nach Hohenwestedt nehme ich jedes Schlagloch mit. Ich wurde quasi zum Schlaglochsucher. Immer wieder toc buup, toc buup, toc buup ... Anner Tanke in Hohenwestedt habe ich dann erstmal den Wichtigen gemacht. Während der 6 km die ich bisher gefahren war, drang in mir der Wunsch hoch, auf 15 Bar zu reduzieren. Sowas macht man natürlich nicht hinterm Haus oder am Feldrand. Sowas wird unter Hinzuziehung kritischen Publikums erledigt.

Also Penökel abgeschraubt (heißt glaube ich im richtigen Leben Ventilabdeckkappe).



Der Penökel

Auf die Tanke gelegt und dann mit wissendem Blick die Fahrradluftpumpe herausgeholt.

Angedockt und 1 Bar abgelassen. Ist ja schon fast wie bei der Formel 1 in der Boxengasse. Gut, alles wieder eingepackt und los Richtung Stafstedt. Da gibts noch echtes Schleswig-Holsteinisches Kopfsteinpflaster. Auf halben Wege dann angehalten, geguckt, ob der Penökel dran ist und wieder zurück zur Tanke. Penökel von der Tanke genommen, aufs Ventil geschraubt, Klapphelm auf, Schweiß gewischt, Klapphelm zu.

Das Klapphelme praktisch sind, wisst ihr inzwischen doch schon - oder?

Also wieder auf nach Stafstedt. Wenn auf eins Verlaß ist, dann darauf, daß auf Schleswig-Holsteins Straßen genügend große und kleine Schlaglöcher zu finden sind.

Das Motorrad parierte jedes Schlagloch mit einem sanften toc buuup, toc buuup. Die Reduzierung auf 15 Bar war ein Volltreffer. Das Dämpfungsverhalten wurde noch angenehmer und die Schlagspitzen wurden jetzt gut abgefangen.

Also weiter nach Emkendorf zur Allee des Grauens.

Die Ortsdurchfahrt und die Landstraße weiter ist mit altem Kopfsteinpflaster, das mit Teerflecken aller Größen befestigt wurde, bedeckt.

Das ist die Kür eines jeden Dämpfertests. Mit dem Wilbers mag ich da nun nicht mehr langfahren. Das 15 Bar Forunales spielte seine Überlegenheit deutlich aus. Nun war ich neugierig geworden und reduzierte auf einem kleinen Rastplatz am Wegesrand auf 14 Bar.

Wieder auf die Straße und ich merkte sofort ein anderes Fahrverhalten. Ich hatte das Gefühl, als wenn in die Hinterhand Unruhe reinkommt. Ich kanns nicht genau sagen, aber ich vermute, ein leichtes "Aufschaukeln" in kritischen Dämpfungssituationen.

Irgendwie wabbelig.

Ich bin also im Dschunkenmodus nach Hause geeiert. Ein letzter Versuch mit 17 Bar sollte folgen.

Pumpe raus, angedockt und mit einigen kraftvollen Hüben dann 3 Bar mehr in das Fournales gejagt. Rauf auf den Bock und los in Richtung Hanerau-Hademarschen.

Yesss Sir, willkomen im Wilbers Revival Modus. Ich kanns kaum glauben, aber das bekannte toc bop, toc bop war wieder da. Alles klar, nun weiß ich bescheid.

In Hanerau Hademarschen auf dem Marktplatz vorm Cafe dann wieder die Formel 1 Show abgezogen. Hat Spaß gemacht.

Danach bin ich dann im Sänften-Modus bei 15 Bar noch genüsslich das eine oder andere Dutzend Kilometer gefahren.

Sehr schön!

Kurzeinstufung Fournales Luftstoßdämpfer:

14 Bar - Dschunkenmodus, man muß aufpassen das man nicht Seekrank wird

15 Bar - Die Sänfte - für mich das optimalste Dämpfungsverhalten

16 Bar - Härtegrad 1 - nicht Fisch und nicht Fleisch

17 Bar - Härtegrad 2 - oder Wilbers Revival Modus - wenn du deinem Rücken mal was gönnen möchtest ...

ab 17 Bar - auf dem Weg zum Starr-Rahmen

Wer ein Wilbers hat und zufrieden ist, braucht son Fournales nicht, alle anderen sollten darüber nachdenken.

Potentialeinschätzung Fournales Luftstoßdämpfer:

Technik:

Mit diesem Dämpfer kann man signifikant auf die aktuelle Beladungs- und Straßensituation eingehen.

Da bekommt man viel Dampf ... äh Dämpfer fürs Geld. Wenn ich mir zusammenrechne, was ich für mein Wilbers an unterschiedlichen Federn kaufen müsste ... dann noch immer den Umbau ... ohoh.

Posingfaktor:

Hoher Posing- und Coolnessfaktor.

Zum Posingfaktor noch folgenden Tip.

Du fährst aufs Treffengelände und die ersten Graubärte erspähen das Fournales am Heck. Die sind neugierig - garantiert.

Du solltest das Mopped an entsprechend gut einsehbarer Stelle parken, auf der Seite zum Dämpfer sollte genügend Platz sein, um eine Gruppe von ca. 20 Graubärten und Silberreihern ein sicheres Stehen zu ermöglichen.

Geh erstmal das verdiente Weizen holen und setze dich etwas entfernt auf eine Bank. Aber unauffällig bitte.

Warte ab, nach ca. 5 Minuten kommen die ersten Graureiher und gucken. Es wird gerätselt und diskutiert. Nähere dich jetzt langsam von Hinten der Gruppe und lausche erfreut, was dort gemurmelt wird. Warte, bis ca. 15-20 Graureiher versammelt sind und warte auf die entscheidende Frage eines neu hinzugekommenen

"Wasn das?"

Ab jetzt muß dein Timing perfekt sein und du mußt dir richtig Mühe geben, denn die Silberrücken trauen keinem Anbauteil, das nicht ölig werden könnte.

Du drängelst dich durch die Gruppe, stellst dich vors Motorrad, zeigst auf den Dämpfer und produzierst dich wichtigwissend "Das isn Fournales Lust ... ähh Luftstoßdämpfer"

Warte ab, bis sich die erste Aufregung gelegt hat, denn jetzt kommt der Moment, wo der Elefant das Wasser läßt - anders ausgedrückt, du solltest jetzt souverän die Situation dominieren.

Du tänzelst jetzt leichten Schrittes ums Motorrad herum zum Tankrucksack, nimm aber den langen Weg, damit die Graureiher was zu gucken haben.

Mit gekonntem Schwung solltest du den Tankrucksack öffnen und die Fahrradluftpumpe herausholen und in die Höhe

halten (bei Vorführungen Abends in der Dämmerung hast du natürlich eine Taschenlampe dabei und kannst die Luftpumpe gut anleuchten!).

Jetzt, um den Spannungsbogen nicht zu überreizen, tänzelst du um die kurze Seite des Motorrads wieder zurück zum Stoßdämpfer.

Um wirklich auch den skeptischten Silberreiher zu überzeugen, solltest du währenddessen eine brennende Kippe in den Mundwinkel schieben (benzingetriebenes Feuerzeug!). Nun stelle dich hin und schraube den Penökel vom Ventil. Ruf einen nahestehenden Graubart herbei und drücke ihm den Penökel mit folgenden Worten in die Hand:

"Gib ma rum, die Jungs in der zweiten und dritten Reihe wolln auch was sehn".

Jetzt kommt die Luftpumpe an den Dämpfer und während du den Vorgang detailliert durch die Mundwinkel nuschelnd beschreibst, wirst du erkennen, daß die ersten Graureiher aufzurücken beginnen.

Brilliere mit deinem technischen Halbwissen.

Im Prinzip kannst du denen jetzt alles erzählen, die würden es dir unbesehen glauben. Die sind so aufgeregt, daß erstmal ne Ladung Herzpillen eingeworfen wird.

Laß ruhig auch mal einen Graureiher die Luftpumpe in die Hand nehmen und ein oder zwei Hübe damit tun.

Stelle dich dann etwas seitlich nach vorne und schaue dann in die bereits herausgeholten Kameras.

Verändere während der Fotosession auch mal die Haltung und guck wichtig durch die Gegend! Also, in diesem Sinne viel Spaß mit dem Fournales!

8 von 8