

Besuch im Werk von White Power

Nur ein paar Kilometer hinter der niederländischen Grenze liegt der kleine Ort Malden, die Heimat des Fahrwerk-Spezialisten White Power.

WP ist vielen Motorradfahrern besonders durch die progressiven Umrüst-Gabelfedern und hochwertigen Stoßdämpfer ein Begriff. Doch nach einigen wirtschaftlichen Turbulenzen in den 90er-Jahren wurde es still um die Traditionsmarke, bis 1997 ein echter Wendepunkt kam: die Übernahme durch KTM. Seitdem hat

sich viel getan. Das Werk wurde von Grund auf modernisiert, die Produktionskapazitäten besonders für die Erstausrüstung erhöht und die Qualitätssicherung verschärft. Dies war auch nötig, schließlich werden allein für die Erstausrüstung von KTM im Jahr etwa 70.000 Fahrwerke, also Gabeln und Federbeine hier produziert. Nun ist auch noch BMW als Kunde hinzugekommen, denn die R 1200 GS wird serienmäßig mit Stoßdämpfern ausgerüstet, die hier gefertigt werden. Der »Motorradfahrer« hatte Gelegenheit, die Produktion für die Weiß-Blauen zu beobachten.

Text und Fotos: Marcus Klass

Leseraufruf!

Der »Motorradfahrer« verlost in Kooperation mit White Power drei Teilnehmerplätze bei Testfahrten zur Entwicklung einer neuen Stoßdämpfer-Generation. Als Teilnehmer eignen sich besonders Motorradfahrer, die möglichst Erfahrungen mit unterschiedlichen Modellen haben und

Postkarte bis 26.04.2004 an: Redaktion Motorradfahrer, Kennwort »Testfahrer«, Eifelring 28, 53879 Euskirchen.

denen auch der Bereich Fahrwerk und dessen Einstellung nicht völlig fremd ist.

Wer mitmachen will, schickt eine Postkarte mit Name, Adresse, Alter und Motorradtyp an die Redaktion Motorradfahrer. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Hinter diesen Wänden liegt das Zentrum niederländischer Fahrwerkstechnik. Hier in Malden, 30 Kilometer von der Grenze zu Deutschland entfernt, sind Entwicklung, Prototypen-Bau, Serienproduktion und der Spezialbereich Rennsport auf 7500 Quadratmetern unter einem Dach zusammengefasst.



Dies ist ein Blick auf den letzten Teil der Fertigungsstraße für die R 1200 GS-Federbeine. Im unteren Teil des Bildes erkennt man einige der fertigen, in spezielle graue Kisten verladenen Federbeine.



Bevor es losgeht, werden die von Zulieferern angefertigten Komponenten in der strengen Qualitätskontrolle auf Maßhaltigkeit und Fehler geprüft, je nach Bauteil in unterschiedlicher Stichprobenfrequenz.



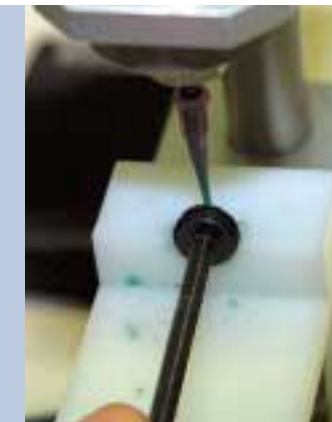
Dies ist eine so genannte »Tube«, also ein Dämpfer-Gehäuse, im Wareneingang. Die Tubes werden so vorgefertigt angeliefert.



Dämpfer-Einheit und Kolbenstange werden im Werk von Hand montiert. Dabei ist Vorsicht geboten, die Dämpfer-Plättchen sind nur 0,1 mm dünn.



Hier entsteht das »Dämpfer-Auge«, also das Befestigungslager für die spätere Verschraubung im Fahrzeugrahmen. Es wird maschinell eingepresst.



Miteinander verschraubte Teile müssen vorher mit Gewindekleber benetzt werden, damit sich die Verbindungen nicht lösen können.



So wie etwa beim oberen Ende des Federbeins. Dieses Alu-Gussteil wird hier mit der 14 Millimeter starken Dämpferstange verschraubt.



Nachdem das Dämpfergehäuse montiert ist, kommt der obligatorische Sticker: »Made by White Power for BMW«.



Dies sind die Einheiten zur Einstellung der Federvorspannung. Sie werden an einer anderen Stelle der Montage vormontiert und gleich verbaut.



Nämlich hier. Der Federeinsteller mit Handrad und der Schmutzfänger aus Kunststoff werden zusammen am Dämpfergehäuse angebracht, die Feder kann kommen.



Die Feder wird aufgeschoben, maschinell vorgespannt, dann werden die Federteller eingesetzt. Fertig ist das Federbein.



In Transportkisten mit vorgeformter Schaumfüllung gehen die Fahrwerksteile auf den Weg zur Montage im BMW-Werk Berlin.