

Komm mit ins Abenteuer

Zwei Männer, zwei Motorräder, ein Ziel: Auf den Spuren des Forschungsreisenden Alexander von Humboldt Lateinamerika entdecken. Ihre Motorräder: Zwei von Touratech präparierte V-Strom.



Fotos: C. Guldénring / T. Kohlmeier / P. Kuniss

Die Idee dürfte jeden motorradfahrenden Abenteuerer reizen: Einmal Südamerika entdecken, von Ecuador bis Feuerland, 10.000 Kilometer, immer dem 70. Längengrad folgend, auf der sagenumwobenen Ruta 40. Die Schauspieler und Freunde Jan Josef Liefers und Tobias Langhoff wollten sich Mitte Dezember 2007 diesen Traum erfüllen, begleitet von einem Filmteam des TV-Senders DMAX. Tatsächlich ließen sich die ersten Etappendurch Ecuador und Peru sehr vielversprechend an. Bis, ja bis Liefers Ende Dezember in der Nähe der peruanischen Stadt Ayacucho mit einem fahrradfahrenden Jungen kollidierte, der auf der

Straße wendete. Da half dann auch das vorher bei Ex-Europameister Heino Büse absolvierte Offroad-Training nichts mehr. Und während der Achtjährige mit ein paar Prellungen davon kam, traf es den Gerichtsmediziner aus dem Münsteraner »Tatort« ungleich schwerer: Ein gebrochenes Schlüsselbein und zwei gebrochene Rippen beendeten die Traumreise vorzeitig.

Weniger schlimm erwischte es Liefers' Motorrad, eine Suzuki DL 650 V-Strom, die die Fernreiseprozessionisten von Touratech professionell präpariert hatten. Die stabilen Schutzbügel absorbierten eine Menge der Sturzenergie, und auch die ausladenden Zega-Alukoffer überstanden

den Aufprall überraschend gut. Einmal mehr ein Beweis für die richtige Entscheidung des Schwarzwälder Unternehmens, bei der Auswahl seiner Artikel auf Qualität und nochmal auf Qualität zu setzen. Und was gut genug ist für eine Expedition ins Ungewisse, ist auch gut genug für den alltäglichen Gebrauch. Denn abgesehen vom blechernen 5-Liter Reserverkanister trugen beide Suzukis ausschließlich Zubehör, das sich im dicken Touratech-Katalog findet und für jedermann käuflich zu erwerben ist.

Bei der Ausstattung der Maschinen von Liefers und Langhoff lag der Schwerpunkt natürlich auf dem Einsatz unter erschwerten Bedingungen. Schließlich warteten in Lateinamerika geteerte Straßen ebenso auf das Duo wie trockene oder nasse Offroad-Pisten durch Dschungel, Steppe und Gebirge. Dementsprechend wurden erst einmal die serienmäßigen Bridgestone Trail Wing Reifen gegen grobstolliges Material aus dem Hause Continental in Form des TKC 80 ausgetauscht. Als nächstes ersetzten Wirth-Gabelfedern und ein Federbein von Öhlins die serienmäßigen Feder Elemente. Dann stand die Protektion der Maschinen vor Beschädigungen auf dem Ausrüstungsplan. Zunächst montierte man bei Touratech eine stabile Motorschutzplatte aus 4 mm starkem Aluminium. Gleichzeitig wanderte der normalerweise steinschlaggefährdet gleich hinterm Vorderrad liegende Ölkühler auf die rechte Motorseite, wo er zudem mehr Fahrtwind erhält. Seine Abdeckung besteht, wie die des Kühlers, aus Aluminium. Aus gleichem Material werden die



SUZUKI DL650

UMBAUTEILE

Motorschutzplatte inkl. Ölkühlerverlegung	199 €
Kühlerschutz	39 €
Hitzeschutz Krümmer	67 €
Hitzeschutz Auspuff	70 €
Alu-Kettenschutz	44 €
Fersenschutz	22 €
Handprotektoren	79 €
Sturzbügel	199 €
Gabelfedern Wirth	90 €
Federbein Öhlins 46DR	699 €
Xenon-Scheinwerfer	349 €
Nebelscheinwerfer	127 €
Miniblinker	52 €
Zega Koffersystem inkl. Halterungen	719 €
Gepäckbrückenverbreiterung	49 €
Tankrucksack	105 €
GPS-Halter	95 €
Lenkeradapter GPS-Halter	28 €
Gezackte Fußrasten	83 €
Alulenker Magura X-Line	168 €
Sportkotflügel	101 €
Gesamtsumme	3.349 €



Hitzeschutzabdeckungen für die Auspuffanlage, der Fersenschützer und die Abdeckung für die Sekundärkette gefertigt. Schwarz eloxierte Sturzbügel am Tank und Handprotektoren rundeten das Sicherheitspaket ab.

Als nächstes war die Frage der Gepäckerunterbringung zu lösen. Darum kümmerten sich die beiden Alukoffer von Zega mit 29 bzw. 35 Litern Inhalt sowie eine Verbreiterung der serienmäßigen Gepäckbrücke, die dann eine große Gepäckrolle problemlos aufnahm. Weitere 17 Liter Stauraum bot der Tankrucksack.

Blieb zum Schluss neben den üblichen Kleinigkeiten wie Zusatzscheinwerfer und Navihalter die Unterbringung der beiden Piloten übrig. Langhoff und Liefers

saßen auf von Kahedo optimierten Sitzbänken, stellten ihre Füße auf gezackte Fußrasten ohne Gummiauflage und griffen an den anatomisch besser als das Original geformten Lenker aus der X-Line von Magura. Alles in allem zeigten sich die beiden V-Stroms also perfekt vorbereitet für den Abenteuertrip nach Südamerika, dessen vorläufiges Ende ja bekannt ist. Nichtsdestotrotz stehen die beiden Maschinen schon lange wieder in Deutschland und warten auf den fest geplanten Neustart. Eine gute Gelegenheit, mal anzutesten, womit Weltenbummler so unterwegs sind. MotorradABENTEUER hat sich also die Suzuki von Tobias Langhoff ausgeliehen.

Schon die erste Sitzprobe fällt sehr

SUZUKI V-STROM TRAVELLER



Auf der letzten IAA in Frankfurt präsentierte Suzuki eine DL 650 V-Strom in Traveller-Ausführung. »Traveller« bedeutet in diesem Fall die Ausstattung mit zwei abschließbaren Alukoffern mit 37 bzw. 45 Litern Stauraum, einem 38 Liter großen Alu-Topcase, einer CNC-gefrästen Motorschutzplatte aus 3 mm dickem Aluminium, Handprotektoren, einem Navihalter und pulverbeschichteten Sturzbügeln. Der Preis der V-Strom Traveller steht noch nicht fest, aber sie wird ab Ende Februar 2010 bei den Suzuki-Händlern stehen.

angenehm aus. Die Sitzbank erweist sich als etwas härter als das Original gepolstert, was sich auf Langstrecken als sehr angenehm fürs Sitzfleisch erweist. Die Sitzhöhe ist die gleiche wie bei der Original-DL, Geländegängigkeit wird nicht mit ellenlangen Federwegen und Sitzplätzen in luftigen Höhen erkaufte. Vielmehr ist die straffe Abstimmung der Wirth-Gabelfedern und des Öhlins-Federbeins für die Offroad-Tauglichkeit verantwortlich. Die Contis fühlen sich auf Asphalt etwas schwammig an und sorgen für ein etwas indifferentes Fahrgefühl. Abseits der Straßen aber pflügen sie problemlos über trockene und nasse Pisten, wobei sich das Vorderrad sehr zielgenau dirigieren lässt und selbst im tiefen Schlamm zuverlässig die gewählte Spur hält. Außerdem vermitteln in solchen Fahrsituationen der gut in der Hand liegende Lenker und die gummierten Rasten ein gutes Gefühl fürs Motorrad. Leider sitzt der Fahrer immer noch arg weit vom Vorderrad entfernt, um dieses Gefühl zu 100 Prozent zu erfüllen. Aber um das zu erreichen, müsste die V-Strom einen anderen Tank bekommen, und das wäre nun doch ein wenig zu viel Aufwand. Zumal der Tank mit 22 Litern Inhalt absolut expeditionstauglich ist und Nonstop-Passagen von 400 Kilometern möglich macht. Dass bei vollem Tank der Schwerpunkt nach oben wandert, stört im Gelände ein wenig, aber nicht gravierend.

Wie der Tabelle links zu entnehmen ist, betreffen die Änderungen an der DL 650 nur das Fahrwerk und die Ausstattung, der Motor präsentiert sich unverändert. Das ist auch gut so, denn für eine Expedition ans Ende der Welt ist Zuverlässigkeit und Standfestigkeit wichtiger als überbordende Leistung. Die 67 PS, die das V2-Triebwerk der Suzuki liefert, reichen vollkommen aus. Viel wichtiger ist das stabile Drehmoment bei mittleren Drehzahlen. Außerdem hat sich der Triebwerk schon viele tausend mal als ausgereift und hart im Nehmen erwiesen. Gleichzeitig legt er Manieren an den Tag, die selbst der abgehärtetste Fernreisende zu schätzen lernt: Niedriger Spritverbrauch, wenig Vibrationen, saubere Gasannahme, kultivierter Lauf.

Wann die Herren Langhoff und Liefers ihre Südamerika-Unter-



nehmung erneut starten, steht noch nicht fest, aber ein Re-Start ist fest geplant. Wer sich darüber informieren will, der klicke im Internet auf <http://ruta40.dmax.de>. Sicher ist, dass die Beiden sich auf ihre Motorräder und auf ihre Ausrüstung verlassen können. Daran sollte ein erfolgreicher Abschluss der Südamerika-Mission also nicht scheitern. *Jürgen Schons*

1 Serienmäßiges Instrumentarium, nur der Navihalter wird an einem speziellen Adapter befestigt. **2** Der Ölkühler wandert auf die rechte Motorseite, wo er mehr Frischluft als an seinem ursprünglichen Standort erhält. **3** Die Motorschutzplatte besteht aus 4 mm dickem Aluminium.

4 Aus Alu gefräste Platten schützen den Auspuff und den hinteren Bremsflüssigkeits-Vorratsbehälter. **5** Die persönliche Habe findet Platz in zwei Alukoffern von Zega. Der Reservekanister ist nicht Bestandteil des Touratech-Programms.

6 Tobias Langhoff (links) und Jan Josef Liefers vor ihrem Tourstart 2007.





Fotos: T. Kohlmeier

Unter Hochspannung

Tuner Christian Mende transformiert eine handelsübliche Niedervolt-V-Strom in einen veritablen Brennofen, der jede Menge Spaß bereitet.

Wer eine Suzuki V-Strom 650 sein Eigen nennt, dem sind leistungsmäßig auf Dauer die Hände gebunden. Ein Aufstieg auf die 1000er V-Strom ist mangels Angebot nicht mehr drin, so bleibt beim Wunsch nach mehr Pferden nur der Umstieg auf ein anders Fabrikat. Doch das muss nicht sein. Unter der breit gefächerten Gilde der Motorradtuner in Deutschland gibt es einen, der sich der V-Strom annimmt.

Christian Mende heißt der Mann, wohnt und arbeitet im beschaulichen Salzhemmendorf im südlichen Niedersachsen und beschäftigt sich dort bevorzugt mit Supersportlern. Doch zu seinem Tätigkeitsfeld gehört es eben auch, Motorrädern vom Schläge einer Transalp, einer Africa Twin oder eben einer V-Strom mehr Dampf zu verleihen. Der Maschinenbau-Techniker verfährt bei seiner Arbeit nach einem einfachen Prinzip: Möglichst viel Leistung

zu erzielen, ohne dass die Standfestigkeit darunter leidet, beides zu einem günstigen Preis und am besten mit TÜV-Segen. Ihm steht der Sinn nicht nach dem maximal Machbaren, sondern nach dem funktionalen Zusammenspiel unterschiedlicher Komponenten, die zumeist aus seiner Feder stammen.

Der Kunde, der seine V-Strom vertrauensvoll in die Hände des ehemaligen Rennfahrers gibt, kann im Tuning zwischen zwei Stufen wählen, siehe nebenstehenden Kasten. Den Testfuhrpark von MotorradABENTEUER bereicherte eine V-Strom, die beide Tuning-Etappen in sich trägt. Das hat sich gelohnt: 81,6 PS diagnostiziert der Leistungsprüfstand und damit ein Dutzend Pferdchen mehr als die Serien-DL. Ebenfalls beachtlich fällt der zehnprozentige Zuwachs an Drehmoment von 59 Serien-Nm auf über 66 Tuning-Nm aus, obwohl der Hubraum der Mende-Maschine gegenüber dem Original nur um 35 Kubik gewachsen ist. Das alles sieht nicht nur auf dem Papier gut aus, sondern fährt sich auch klasse. Bis 4.000 Umdrehungen unterscheiden sich normale und Mende-DL in der Leistungsentfaltung nur wenig voneinander, aber dann zieht die gedopte V-Strom unwiderstehlich davon. Besonders im mittleren und oberen Drehzahlbereich macht die Mende-Suzuki die Muckibude auf und rennt selbst im fünften Gang noch munter

bis in den roten Bereich bei 10.500 Umdrehungen. Das reicht, um die unter Strom gesetzte DL in 3,9 Sekunden auf 100 zu katapultieren und eine Spitze von 200 km/h zu erreichen. Ein elektronisches Motorsteuergerät von Rapid Bike sorgt dafür, dass der V2 seine kultivierten Eigenschaften beibehält, als da wären: problemloses Startverhalten kalt wie warm, verschluck- und verzögerungsfreie Gasannahme, keine Lastwechselreaktionen, kein Ruckeln bei Konstantfahrt oder im Schiebetrieb. Die musikalische Untermauerung liefert ein Endschalldämpfer von MAB, der ein kerniges Trompeten ins Freie entlässt.

Natürlich hat der Tuner das Fahrwerk der Suzuki der gestiegenen Leistung angepasst. Die entsprechenden Maßnahmen

UMBAUARBEITEN

Tuning Stufe 1

Alle Montagearbeiten und Dichtungen, Bearbeitung der Zylinderköpfe, Modifikation der Steuerzeiten, Angleichen der Einspritzanlage, ohne Verschleißteile. Kosten: 1.200 Euro bei angeliefertem Motor.

Tuning Stufe 2

Zusätzlich zu den Arbeiten aus Stufe 1 Änderung der Nockenwellen, spezielle Kolben, zwei Millimeter mehr Bohrung, Hubraumvergrößerung auf 680 cm³, Verdichtung erhöht auf 12,8:1, Anpassungen von Brennraum, Gehäuse usw. Kosten: 2.600 Euro bei angeliefertem Motor.

Optional: Kupplung erleichtern, Kurbeltrieb überarbeiten.

Motorperipherie

Airbox-Umbau inkl. Sportluftfilter	190 €
Rapid Bike Kit ECU	417 €
Alu-Schalldämpfer mit ABE	450 €
Auspuffkrümmer	580 €
Auspuffanlage komplett	950 €
Lambda-Eliminator	24 €

Fahrwerk

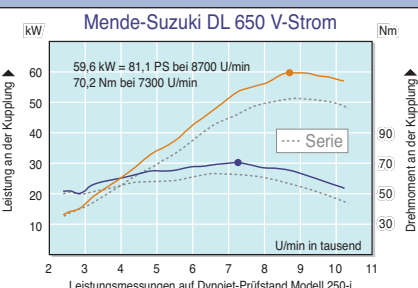
Gabelfedern (Wilbers-Sonderanfertigung)	149 €
Federbein (Wilbers 640)	650 €

Optik

Heckverkleidung, unlackiert	145 €
Puig-Bugspoiler	148 €
MRA-Windschutzscheibe	80 €
Kettenschutz Carbon	90 €
Vier Blinker	40 €
LED-Rücklicht	32 €

Adresse

Christian Mende, An der Jägerhütte 14, 31020 Salzhemmendorf-Osterwald, Telefon: 05153-963001, www.powered-by-mende.de



Annähernd 82 robuste PS holt Christian Mende aus der 650er V-Strom heraus.

sind allerdings schnell aufgezehrt: Gabelfedern und Federbein von Wilbers, fertig. Mit diesen Bauteilen fährt die Suzuki zwar deutlich straffer als ihr serienmäßiges Pendant, bietet aber auch eine erheblich vergrößerte Rückmeldung, das etwas schwammige Fahrverhalten der Serie verschwindet vollends. Die montierten Road Attack-Straßenreifen von Continental passen zum Fahrstil von Meister Mende, der sich ausschließlich auf Asphalt bewegt. Doch auch mit den ausprobierten Scorpion Sync von Pirelli verhält sich die Suzuki unter allen Umständen absolut stabil, fährt sich leichtfüßig und zielgenau. Die Bremsen ließ der Tuner unangetastet. Die würden in Normalzustand auch mit noch mehr PS locker zurecht kommen.

Am äußeren Erscheinungsbild seiner V-Strom hat der Mann aus dem Leinegebirge nur wenig verändert, dafür aber auf den Punkt gebracht. Kurze Scheibe von MRA, Bugspoiler von Puig, Kettenschutz aus Carbon und vier kleine Blinker, das ist es schon fast. Am augenfälligsten ist das komplett umgestaltete Heck, wo Mende den riesengroßen und wenig hübschen Plastik-Spritzschutz austauschte gegen eine knapp gehaltene Abdeckung aus eigener Fertigung mit integrierter LED-Rückleuchte. So erscheint das gesamte Hinterteil der V-Strom sehr viel filigraner als im Original.

Für die Umbauzeit muss der Interessent circa vier Wochen einplanen, da allein die Nockenwellen rund zwei Wochen beim Schleifen und dann zwei weitere Wochen beim Nitrieren sind. Beschleunigen lässt sich die Arbeit durch eine feste Bestellung, denn dann können die notwendigen Teile schon vorab gefertigt werden. Natürlich ist dieses Motortuning kein billiges Vergnügen, aber angesichts der Qualität, die Christian Mende abliefert, rechtfertigt sich der Preis allemal.

Jürgen Schons

- 1** Auf 81 PS erstarkter Motor dank weniger, aber sehr effektiver Tuning-Maßnahmen.
- 2** Der Alu-Endschalldämpfer mit ABE sorgt für einen sonoren, kräftigen Klang.
- 3** Äußerlich ist der Mende-V-Strom ihre Power kaum anzusehen.
- 4** Das in Eigenregie entworfene, komplett neue Heck der DL fällt bedeutend schlanker aus als das Original, dazu passen kleine Blinker und das LED-Rücklicht.

