



Pannen unterwegs sind oft nicht nur ein massiver Angriff auf die Reisekasse. Sie rauben auch jede Menge Zeit. Gleich mehrere davon erlebte Andreas Hülsmann auf seiner letzten Tour Richtung Osten.

**D**er erste Startversuch der Reise war schon zu Ende, bevor es überhaupt richtig los ging. Nach 30 Kilometern war Schluss. Von jetzt auf gleich, ohne jede Vorwarnung, blieb die BMW stehen. Bei Tempo 120 auf der Autobahn beendete der Motor seine Tätigkeit und stand für weitere Arbeiten nicht mehr zur Verfügung. Das Symptom: kein Zündfunke, Ursache unbekannt. Erst die intensive Fehlersuche eines »gelben Engels« brachte den Einzylinder wieder zum Laufen. Eine Stunde hatte der ADAC Mitarbeiter verglichen, gemessen und probiert, dann plötzlich war er wieder da, der Zündfunke.

# Defekte Effekte

Das Motiv für den Defekt blieb aber im Dunkeln. Auch das Auslesen des Fehlerspeichers konnte zur Klärung der Sachlage nicht beitragen, das Datendepot war leer. Die daraus resultierende Unwissenheit ist eigentlich keine gute Grundlage für eine entspannte Reise.

Es sollte nicht der einzige Defekt bleiben. Diese Tour war gespickt mit technischen Unannehmlichkeiten. Im litauischen Kleipeda streikte der Startknopf, was sich mit einer ordentlichen Portion Mehrzweck-Öl schnell wieder beheben ließ. Am Baikalsee zeigte die Hinterradfelge massive Risse, so dass ein Austausch des kompletten Hinterrades in Ulaan Baatar notwendig war. Das Excel-Rad war nach 90.000 Kilometer, davon etliche unter nicht alltäglichen Bedingungen, altersschwach geworden. Die F 650 hatte

Afrika, Australien und zuvor schon einmal Zentralasien gesehen. Drei längere Reisen mit schwerem Gepäck standen schon im Lebenslauf des Einzylinders. Jetzt war der Single auf seiner vierten großen Reise.

Die Lieferung, eine komplette Felge (gebraucht) sowie zwei neue Reifen (ein weiterer TKC 80 für die F 800 GS), war innerhalb von vier Tagen in Ulaan Baatar. Kosten für die Luftfracht inkl. Zollabfertigung 250 Euro. Es folgte weiteres Dilemma: In Kasachstan war es das Vorderradlager. Die Reparatur nahm - mit suchen einer Werkstatt und finden eines passenden Ersatzteils - zwei Tage in Anspruch. Kosten für das neue Lager 50 Dollar mit Einbau, ohne Einbau ebenfalls 50 Dollar. Auch das Lenkkopflager zeigte nach den heftigen Pisten in der Mongo-



1



2



3

leieindeutliches Einrasten in der Mittelstellung. Dieser Schaden wurde aber als nicht so gravierend eingestuft, dass er eine sofortige Reparatur nötig machte.

Wesentlich gravierender war der zweite Totalausfall in Jalalabad. Auf dem Weg ins kirgisische Hochland gab es einen erneuten Stillstand, wieder hatte die F 650 keinen Zündfunken. Nach einem Tag erfolgloser Fehlersuche blieb nur der Transport der Motorräder per LKW nach Bishkek: 15 Stunden für die 530 Kilometer lange Fahrt in die kirgisische Hauptstadt. Erst eine »Messkonferenz« via Handy mit den beiden Touratech Mechanikern Wolfgang Banholzer und Clemens Matejka brachte Licht in die Sache. Das Resultat der interkontinentalen Fehlersuche: Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit war das Steuergerät schuld an dieser Misere. Nebenbei wurde auch an einem Plan B gearbeitet. Sollten wir mit dem Steuergerät falsch liegen, würde die BMW per Fracht den Heimweg antreten müssen.

Die Suche nach einer Spedition hatte schon etwas von einer Lotterie. Bishkek ist nicht gerade ein logistisches Zentrum in Zentralasien. Waren werden hauptsächlich über Almaty in Kasachstan oder Taschkent in Usbekistan in diese Region transportiert. Dementsprechend war die Begeisterung der Agenturen. Von den insgesamt zwölf Anfragen wurden überhaupt nur sechs beantwortet. Die meisten Angebote der Speditionen waren vom Termin oder vom Preis her nicht annehmbar. Im Endeffekt blieben nur zwei brauchbare Angebote übrig. Die Spedition Kühne & Nagel sowie das auf Motorradtransporte spezialisierte Unternehmen Bikeworld-Travel wollten das Motorrad zu akzeptablen Bedingungen transportieren. Dazu kam es letztendlich dann aber doch nicht. Aus der »an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit« wurde Gewissheit.

Das Steuergerät war defekt. Die BMW hat es dann doch noch die letzten 5.500 Kilometer aus eigenem Antrieb geschafft.

### TECHNISCHES FAZIT EINER REISE

Zweimal Totalausfall, zweimal Lager Schaden, einmal Startschwierigkeiten, einmal Felgenbruch, das ist schon einiges an Problemen für eine 22.000 Kilometer lange Tour. Hätte sich eine derartige Häufung von Defekten vermeiden lassen? Mit verantwortlich war sicher das Alter der F 650. Zehn Jahre sind sicher beachtlich für einen Single, und während dieser Zeit musste die GS einiges wegstecken und das tat sie - immer klaglos. Aus diesem Grund war auch sicher Sorglosigkeit mit im Spiel und Vertrauen darauf, dass die Zuverlässigkeit des Einzylinders ewig fort dauert.

Letztendlich hätte sich jedoch nur der Felgenbruch, durch genaues Hinschauen im Vorfeld, vermeiden lassen. Alle anderen Schäden folgten Murphy's Gesetz: »Was schief gehen kann, geht schief«. Natürlich wurden vor der Reise alle Lager überprüft, alle Verschleißteile ausgetauscht. Ein plötzlicher Ausfall der Steuereinheit ist aber nicht vorhersehbar. Und die Panne auf der Autobahn hätte dutzende Ursachen haben können. Unter Verdacht standen u.a. Relais, Kabelbruch, Zündspule und auch das Steuergerät. Da sich ein Steuergerät nicht von allein repariert, wurde beim ersten »Stopp« vermutet, dass ein Kabelbruch als Täter in Betracht kommt. Nach dieser Reise, die die F 650 dann doch aus eigener Kraft zu Ende gebracht hat, steht die Erkenntnis, dass Motorräder für extremere Einsätze eben doch ein Verfallsdatum haben.

### ERSATZTEIL-TIPP

Pannen unterwegs sind immer unangenehm und ärgerlich. Jeder möchte im Fall einer Betriebsstörung in der Einöde nicht unvorbereitet dastehen. Doch was mitnehmen? Um für alle Eventualitäten gewappnet zu sein, bedarf es einer Menge an Ersatzteilen, die im Endeffekt dann doch nicht gebraucht werden. Also muss ein Kompromiss her, der bei mir so aussieht: Immer dabei sind Sturzteile wie Kupplungs- und Bremshebel, weiterhin Verschleißteile, Ersatzschläuche, Flickzeug und Kleinkram wie Schrauben, Sicherung und Ducttape. Denn es gibt auch für Pannen unterwegs ein Gesetz von Murphy: »Es gehen nur die Teile kaputt, die man nicht dabei hat.«

**1** Keine 30 Kilometer: Erst ein »Gelber Engel« konnte nach intensiver Fehlersuche den Einzylinder zum Weiterfahren überreden. **2** Abtransportiert: Per LKW kamen die Motorräder von Jalalabad nach Bishkek. **3** Wir waren nicht die Einzigen: Nathan Willard, auf einem australischen Post-Moped von Sydney nach London unterwegs, hatte in Kasachstan mit Speichenbrüchen zu kämpfen.