

# Das perfekte Fahrwerk

## FAHRWERKS-SPECIAL TEIL 1

Ein Traum-Fahrwerk wünscht man sich zwar in so mancher Lebenslage, aber natürlich vor allem beim eigenen Dirtbike. So oder so ist der Weg dorthin nicht unbedingt einfach. Wir wollen uns hier mal allein der optimalen Abstimmung der Federungselemente eurer Maschine widmen. Zusammen mit Fahrwerksspezialist Hendrik Nolting von Pepper Motorsport zeigen wir euch, wie es geht.

✍️ Busty Wolter | 📷 Busty Wolter

Die Abstimmung der Federung ist eine der wichtigsten Einstellarbeiten, die man am eigenen Motorrad vornehmen kann und sollte. Ein gut abgestimmtes Fahrwerk lässt euch sowohl sicherer als auch schneller fahren. Es gibt euch mehr Grip beim Beschleunigen und Bremsen und sorgt dafür, dass ihr, wenn mal etwas ungeplant läuft, vielleicht doch nicht mit Blessuren oder sogar im Krankenhaus endet. Fühlt ihr euch manchmal auf eurer Maschine eher als Passagier statt als Pilot? Auch dabei kann euch einfach und mit wenigen Schritten geholfen werden – und das Beste dabei ist: Ihr braucht dazu vermutlich nicht viel mehr als ein, zwei Schraubenschlüssel!

Auch wenn eine gute Fahrwerksabstimmung den meisten in etwa so kompliziert vorkommt wie die Raketenwissenschaft: Wir können euch beruhigen. Denn wenn man drei grundlegende Dinge erst mal begriffen hat, ist der Weg zur optimalen Abstimmung nicht mehr so weit.

### FEDER, BALANCE UND DÄMPFUNG

„Für euer Traumfahrwerk sind drei Dinge wichtig: die Federn in Gabel und Stoßdämpfer, die Balance und die Dämpfung. Alle drei Dinge kann man relativ einfach einstellen – egal, ob es sich um ein nagelneues Motorrad oder eine gebrauchte Maschine handelt“, erklärt unser Fahrwerksspezialist Hendrik Nolting. Entscheidend ist dabei, dass man sich in der richtigen Reihenfolge um sie kümmert. „Wenn man an den Klicks der Dämpfung dreht, aber die falschen Federn verbaut hat, dann kann das in manchen Fahrsituationen zwar eine Besserung bringen, in anderen Situationen

muss die Dämpfung dann aber für Sachen eintreten, die eigentlich Aufgabe der Federn sind. Der korrekte Weg ist, erst die Federn einzustellen, dann die Balance und erst danach geht man an die Klicks der Dämpfung.“ Um besser zu verstehen, weshalb dies die korrekte Reihenfolge ist, muss man zunächst begreifen, was die einzelnen Punkte erfüllen.

### FEDERN

Eine Feder kann nur ein Gewicht tragen. „Egal, ob man mit Anlauf auf eine Waage springt oder sanft auf sie steigt, am Ende wird die Waage immer das gleiche Gewicht anzeigen“, erklärt Hendrik. Die Aufgabe der Federn in Gabel und Stoßdämpfer liegt darin, das Gewicht von Fahrer und Motorrad auf einem bestimmten Niveau zu tragen.

### BALANCE

Die richtige Balance zu finden, bedeutet nicht, dass die Gabel und der Stoßdämpfer gleichmäßig einfedern müssen, sondern dass du dich auf deinem Bike wohlfühlen musst und es sich für dich neutral dorthin steuern lässt, wo du hin möchtest.

### DÄMPFUNG

Die Dämpfung ist bewegungsabhängig. Sitzt man still auf seinem Bike, dann hält nur die Feder das Gewicht, während die Dämpfung gar nichts tut. Die Dämpfung besteht aus der Druckstufe (auch Compression genannt) und der Zugstufe (auch Rebound genannt). Beide sind grundsätzlich für das Gleiche zuständig: Sie dämpfen hydraulisch die Bewegung. Ihr Prinzip kann man sich am besten verdeutlichen, indem man seine Hand in eine

Badewanne voller Wasser hält. „Bewegt man die Hand nicht, braucht man auch keine Kraft. Bewegt man die Hand etwas, spürt man einen Wasserwiderstand. Bewegt man die Hand schnell, benötigt man viel Kraft, obwohl es sich um dieselbe Hand und dasselbe Wasser in derselben Wanne handelt“, erklärt Hendrik.



### UNSER EXPERTE

Hendrik Nolting startete seine Karriere als Mechaniker von Bert von Zitzewitz, betreute unter anderem Fahrer wie Andi Kanstinger und Bernd Eckenbach und gewann an der Seite von Shane King 1996 sogar die 500-ccm-MX-Weltmeisterschaft. Später war er bei WP und KTM in der Fahrwerksentwicklung tätig und arbeitet inzwischen selbstständig als Fahrwerkstuner unter dem Namen „Pepper Motorsport“ ([www.pepper-motorsport.de](http://www.pepper-motorsport.de)). Neben einigen Teams betreut er aktuell Fahrer wie Dennis Schröter, Davide von Zitzewitz und Christian Brockel.







## Die richtigen Federn

**W**ie wir eben gelernt haben, sorgen die Federn lediglich dafür, das Gewicht von Motorrad und Fahrer zu tragen – nicht mehr und nicht weniger. Das Fahrtempo ist grundsätzlich nicht entscheidend für die Wahl der richtigen Federrate. „So setzt ein MXGP-Fahrer mit 80 Kilo Gewicht auf demselben Motorrad erst mal keine anderen Federn ein als ein Hobbyfahrer“, macht Hendrik klar. Die Motorradhersteller gehen in der Regel von einem Durchschnittsfahrer mit ungefähr 75 bis 85 Kilo Körpergewicht inklusive der Fahrbekleidung aus. Triffst du auf dich zu, kannst du bei einem neuen Motorrad zunächst einmal davon ausgehen, dass du bereits die richtigen Federn in der Maschine verbaut hast. Bist du deutlich leichter oder schwerer, benötigst du andere Federn. Im Handbuch findest du genaue Angaben zu den Federn deines Motorrads.

Ob die Federn tatsächlich passen, kannst du aber auch feststellen, indem du den Durchhang vom Stoßdämpfer misst. Bei einem statischen Durchhang von 35 Millimetern sollte der Stoßdämpfer mit dir belastet um die 105 Millimeter einsinken. Das nennt man dann den dynamischen Durchhang, der immer von einem völlig unbelasteten Wert gemessen wird. Wie du den Durchhang korrekt misst, zeigen wir dir auf den Bildern.

Als erstes solltest du immer den statischen Durchhang auf 35 Millimeter einstellen. Sackt der Stoßdämpfer bei einem statischen Durchhang von 35 Millimeter belastet nur 85 Millimeter durch, ist die Feder zu hart. Sackt der Dämpfer bei 35 Millimeter statischem Durchhang jedoch 120 Millimeter durch, ist die Feder zu weich. Wichtig ist beim Kauf von anderen Federn, dass du sowohl die Federn für den Stoßdämpfer als auch für die Gabel kaufst. Musst du hinten eine Federrate härter gehen, so solltest du auch an der Gabel eine Federrate härter nehmen. Gleiches gilt natürlich auch, wenn die Federn weicher werden müssen.

**TIPP:** Wenn du beim Neukauf eines Motorrads bereits weißt, dass du andere Federn benötigst, kannst du vielleicht mit dem Händler vereinbaren, dass er dir das Motorrad direkt mit den korrekten Federn ausliefert und die Federn nicht extra berechnet.

**Übrigens:** Wer ein gebrauchtes Bike kauft, der muss in der Regel keine Sorgen haben, dass die Federn verschlissen sind. „Diese Zeiten sind zum Glück vorbei. Wenn sich eine Feder setzt, dann macht sie das ganz am Anfang. Deshalb solltest ihr nach 30 bis 60 Minuten Fahrt bei einem neuen Motorrad den Durchhang noch einmal kontrollieren. Danach habt ihr eigentlich Ruhe damit, so lange sich die Kontermuttern nicht verstellen“, rät Hendrik. Ausgenommen von dieser Regel sind Titan-Federn, die nur eine begrenzte Haltbarkeit haben und nicht länger als zwei Jahre lang gefahren werden sollten. Zum Glück sind diese kaum verbreitet.



### PROGRESSIVE FEDERN?

Progressive Federn für den Stoßdämpfer sind immer wieder mal ein Thema, aktuell zum Beispiel bei den Enduro-Modellen von KTM seit dem Jahrgang 2017. Die Idee dahinter ist das oft genannte Idealbild eines Fahrwerks, das am Anfang schön weich und sensibel anspricht und dann progressiv wird. Das Ganze funktioniert bei den KTM Enduros, die ja ohne Umlenkung ausgestattet sind, ganz gut beim Endurowandern. Wenn man jedoch in Wettbewerben zügig fahren möchte, kommt man damit schnell ans Ende. In der Gabel spielen die progressiven Federn im Offroadbereich übrigens keine Rolle, da es in der Gabel neben der Feder noch die Luftkammer gibt, die das Fahrwerk progressiver werden lässt.



### DURCHHANG MESSEN

**01** | Stelle das Motorrad auf einen Ständer, sodass das Hinterrad unbelastet ist. Miss dann den Abstand von der Achse bis zu einem markanten Punkt am Kotflügel, der relativ senkrecht über der Achse liegen sollte und auf keinen Fall zu weit vorne oder hinten sein darf (wegen der Kreisbewegung, die das Hinterrad beim Einfedern ausführt). An Bustys Motorrad misst Hendrik einen Wert von 60 Zentimetern.

**02** | Nimm das Motorrad vom Ständer, federe den Dämpfer ein paar Mal ein und lasse ihn dann aus eigener Kraft hochkommen. Miss nun erneut. Das Motorrad sollte durch sein eigenes Gewicht 35 Millimeter einsinken. Dies ist der statische Durchhang. Tut es das nicht, musst du die Vorspannung der Stoßdämpferfeder erhöhen oder senken. Miss nun erneut und wiederhole das Ganze so lange, bis du bei 35 Millimetern ankommst. Bei Busty passt mit 56,5 Zentimetern alles.

**03** | Nun setzt du dich in deiner Ausrüstung in einer zentralen Fahrposition auf die Maschine. Stütze dich dabei nur ganz leicht auf dem Boden ab. Nun sollte der Stoßdämpfer um 105 Zentimeter einsinken (dynamischer Durchhang). Weicht der Wert deutlich davon ab, benötigst du eine andere Feder. Bei Busty ist die korrekte Feder verbaut, wie der Wert von 49,5 Zentimetern anzeigt.

### DIE LUFTGABEL, EIN OFT FALSCH VERSTANDENES KONZEPT

„Viele Leute haben eine falsche Vorstellung vom Einsatz von Luftgabeln“, sagt Hendrik Nolting. „Die Luft ist dabei nur ein Ersatz für die Feder, nicht mehr und nicht weniger. Sie ist also nur dafür zuständig, das Gewicht von Fahrer und Motorrad zu tragen. Luft hat eine andere Kennlinie als eine Stahlfeder – und bei Stahlfedergabeln besteht das Wirkungsprinzip ja auch aus der Kombination von Feder und Luftkammer. Viele Fahrer machen bei Luftgabeln den Fehler, dass sie von Strecke zu Strecke den Luftdruck anpassen, mal härter, mal weicher. Das ist so, als ob man vorher von Strecke zu Strecke immer eine andere Gabelfeder eingebaut hätte! Auf diese Idee wäre wohl niemand gekommen.“ Deswegen gilt: Such dir einen Luftdruck für die Luftgabel aus, der zu deinem Gewicht passt. Dabei kannst du dich gut an die Vorgaben der Hersteller halten. Die restliche Abstimmung stellst du dann über die Dämpfung ein. „Und das ist der Punkt, bei dem einiges schief läuft“, erläutert Hendrik. „Die Luft muss natürlich in der Gabel bleiben, deshalb sind die Luftgabeln recht straff abgedichtet, was sie etwas unkomfortabler macht. Das versuchen die Leute dann oft zu kompensieren, indem sie etwas Luft ablassen. Ich sehe oft Leute auf einer 450er mit einem Luftdruck fahren, der einer Feder einer 125er entspricht. Dass die Gabel dann nicht gut funktioniert, ist klar.“



»Die Balance ist unheimlich wichtig für das Fahrgefühl. Mit einem zu weichen oder zu harten Fahrwerk kann man besser umgehen als mit einem nicht ausbalancierten.«



Die richtige Balance ermittelt man am besten auf einer frisch präparierten Strecke oder sogar einfach auf einer ebenen Fläche, auf der man Achten dreht.

## Die optimale Balance

Wenn man sichergestellt hat, dass die richtigen Federn im Fahrzeug verbaut sind, kümmert man sich im nächsten Abstimmungsschritt um die Balance. Wie oben bereits erwähnt, geht es hierbei nicht zwingend darum, dass die Federung vorne und hinten absolut gleich einsetzt, sondern darum, dass das Motorrad dorthin gesteuert werden kann, wo man es haben möchte. Zwei Dinge möchte man dabei vermeiden: ein Über- und ein Untersteuern des Motorrads.

Beim Übersteuern fällt das Motorrad sozusagen beim Anbremsen vor einer Kurve unter einem in die Kurve. Das wird oft auch als „Einknicken“ beschrieben und bedeutet nichts anderes, als dass die Maschine eigentlich enger um die Kurve fahren möchte, als man es vorhatte.

Beim Untersteuern passiert genau das Gegenteil, das Motorrad schiebt beim Einlenken mit dem Vorderrad über die angestrebte Spur hinaus nach außen weg.

Die Balance stellt man am besten auf einer frisch geschobenen Strecke, die man gut kennt, oder einfach auf einer ebenen Wiese oder Ähnlichem ein, auf der man sich mit ein paar Kanistern, Hütchen oder anderen Hilfsmitteln ein Oval, eine Acht oder einen kleinen Kurs markiert hat. Wichtig ist, dass man noch nicht viel Einfluss von Wellen oder Kanten auf das Fahrwerk hat. Du sollst dich voll darauf konzentrieren können, darauf zu achten, ob das Motorrad dorthin fährt, wo du es haben möchtest.

Hast du vorher am Stoßdämpfer den statischen und dynamischen Durchhang korrekt eingestellt, kannst du mit deinen Runden und Achten anfangen, um die Balance zu ermitteln. Die meisten Gabeln besitzen oben drei Ringe als Markierungen zur besseren Orientierung für den Gabelüberstand. Beginne am besten mit der mittleren Position: Hier soll der mittlere Ring mit der Oberkante der oberen Gabelbrücke abschließen.

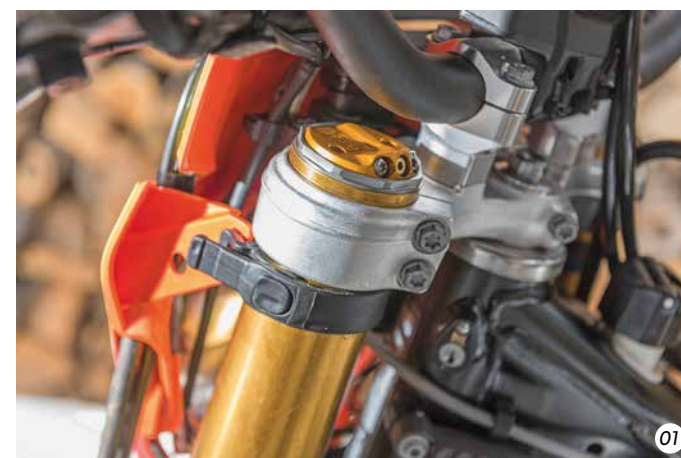
Übersteuert das Motorrad nun, ist zu viel Gewicht auf dem Vorderrad, die Gabel taucht zu tief ein. In diesem Fall solltest du die Gabel

etwas weiter aus den Gabelbrücken hinausschieben, sodass sie weniger Überstand über der oberen Gabelbrücke hat, zum Beispiel bis zur oberen Ringmarkierung.

Untersteuert die Maschine, steht das Motorrad vorne zu hoch, weshalb zu wenig Gewicht auf dem Vorderrad ist. In diesem Fall solltest du die Gabel etwas mehr durch die Gabelbrücken schieben, sodass die Gabel nun etwas mehr Überstand hat, zum Beispiel bis zur unteren Ringmarkierung.

Meistens sind die Ringpositionen drei Millimeter voneinander entfernt. Das klingt nicht besonders viel, du wirst aber merken, dass es einen großen Unterschied ausmacht. Teste das Fahrverhalten mit unterschiedlichen Gabelpositionen so lange, bis sich dein Motorrad für dich neutral anfühlt. Wie es sich für jemand anderen anfühlt, ist dabei egal, denn es ist dein Motorrad und du musst damit fahren.

Hendrik kann da aus dem Nähkästchen plaudern: „Vor einigen Jahren betreute ich im Team Pfeil Kawasaki gleichzeitig Dominique Thury, Kevin Wouts und Filip Neugebauer. Die drei waren alle gleich groß, gleich schwer, gleich schnell und hatten dieselben Öhlins-Fahrwerke eingebaut. Auch von der Setting-Liste der Dämpfung lagen sie nicht wirklich weit auseinander. Aber wenn die untereinander beim Testen die Motorräder getauscht haben, kamen sie nicht mehr klar. Das zeigt, dass die Balance unheimlich wichtig ist für das Fahrgefühl. Ist die Dämpfung zu hart oder zu weich abgestimmt, kann man als Fahrer damit besser umgehen als mit einem Motorrad, das für einen selbst und den eigenen Fahrstil nicht ausbalanciert ist. Stimmt die Balance, ist man der Pilot, der vorgibt, wo es langgeht, und nicht der Passagier, der abwartet, wohin die Reise geht.“

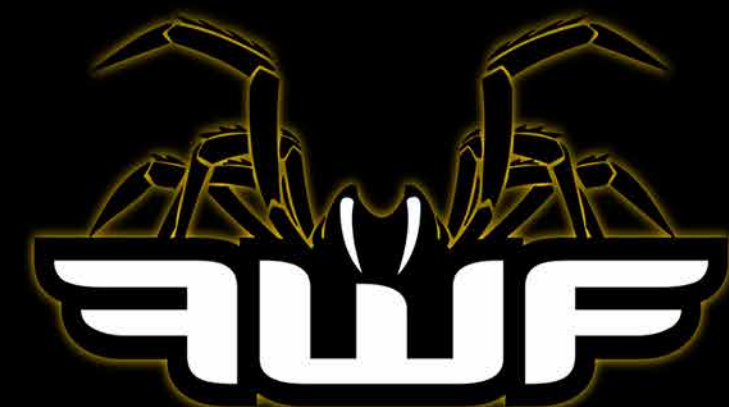


**01** | Auf der obersten Ring-Markierung steht die Front des Bikes recht hoch, was im Sand von Vorteil sein kann, aber auch dafür sorgt, dass das Motorrad wenig Gewicht vorne hat und damit tendenziell eher untersteuert. **02** | Die mittlere Markierung ist ein hervorragender Startpunkt, um die richtige Balance für sein Fahrwerk herauszufinden. **03** | Die unterste Markierung sorgt für viel Gewicht an der Front und tendenziell wird das Motorrad eher etwas zum Übersteuern neigen. Natürlich kann die Gabel auch überall zwischen den Markierungen geklemmt werden, denn schon 3 mm machen einen großen Unterschied aus.



A NEW ERA IN AIR FILTERS

UNIQUE PYRAMID PROFILE  
100% MORE SURFACE  
MOULDED SEAL  
MADE TO LAST



FUNNELWEB FILTER

WWW.FUNNELWEBFILTER.EU

DISTRIBUTOR / IMPORTER FOR EUROPE CTE





Filip Neugebauer vertraut darauf, dass er zusammen mit Hendrik sein Fahrwerk optimal für die großen Supercross-Sprünge eingestellt hat.



Die Druckstufe lässt sich am Stoßdämpfer sowohl im High-Speed- als auch Low-Speed-Bereich einstellen. Low-Speed ist dabei das blaue Rädchen, während High-Speed am Kranz außen eingestellt wird. Die Bezeichnung hat jedoch gar nichts mit dem Fahrtempo zu tun.

## Die Dämpfung

Klicks und Einstellungen der Dämpfung zu beschäftigen. „In den meisten Fällen muss man dann gar nicht mehr so viel ändern“, weiß Hendrik aus seiner langjährigen Erfahrung. „Man kann, wenn man möchte, etwa für eine Sandstrecke die Balance etwas ändern. Aber in den meisten Fällen sind die meisten Probleme bereits behoben, wenn man die ersten beiden Schritte richtig absolviert hat. Wenn man von Strecke zu Strecke noch sehr viel an den Klicks von Druck- und Zugstufe einstellen muss, dann ist das ein Zeichen dafür, dass vermutlich bei den Federn und der Balance etwas nicht passt“, gibt er zu bedenken.

Wie anfangs bereits erwähnt, entsteht Dämpfung bewegungsabhängig. Setzt du dich nur auf deine Maschine, hast du keine Dämpfung. Dann hält nur die Feder das Gewicht. Drehst du die Klicks nun ganz zu und setzt dich wieder auf das Motorrad, sinkt das Fahrwerk zwar eventuell etwas langsamer ein, endet aber am gleichen Punkt wie vorher. Erinnere dich noch mal an das Beispiel mit der Hand in der Badewanne. Die Hand einfach ohne Bewegung ins Wasser halten, entspricht dem einfachen Auf-dem-Motorrad-Sitzen. Fährst du schnell, ist es mit dem schnellen Bewegen deiner Hand im Wasser vergleichbar. „Wenn man sich das verinnerlicht hat, hilft es einem schon sehr, wenn man sich überlegt, was man tun soll: die Dämpfung einstellen, eine andere Feder einbauen oder deren Vorspannung erhöhen“, verdeutlicht Hendrik. „Alles hat ja ähnliche Effekte. Aber erst wenn man die Zusammenhänge versteht, kommt man zum Ziel.“

### DRUCK- UND ZUGSTUFE

Die ersten Federelemente in Motorrädern besaßen keine Dämpfung, sondern nur Federn. Nach einem Schlag hat es eine Weile gedauert, bis

sich das Fahrwerk wieder beruhigt hatte. Im Prinzip war es wie ein Flummi, den man fallen lässt. Um das in den Griff zu bekommen, sind die Dämpfer dazugekommen. Sowohl die Druckstufendämpfung als auch die Zugstufendämpfung machen vom Prinzip das Gleiche: Sie dämpfen hydraulisch die Bewegung. Die Druckstufe arbeitet in die Einfederungsrichtung, die Zugstufe beim Ausfedern. Wie bei einer Luftpumpe bewegt sich ein Kolben und schiebt dabei Öl von einer Seite auf die andere. Auf dem Weg dorthin wird das Öl gebremst. Beim Einfedern unterstützt die Dämpfung die Feder, beim Ausfedern wird die Federenergie sozusagen gespeichert und dämpft dann die Schwingungsbewegung ab. „Manche von diesen Schwingungsbewegungen möchte man haben“, erklärt Hendrik. „Man kann sich das Ausfedern zum Beispiel beim Absprung zunutze machen, um mehr Höhe zu erreichen. Grundsätzlich ist Dämpfung Geschmacksache und abhängig vom Fahrtempo. Denn so entsteht ja Dämpfung überhaupt, entsprechend den Streckenbedingungen, dem eigenen Fahrstil und den eigenen Vorlieben.“

Viel Dämpfung macht die Druck- und Zugstufe langsamer: Das Fahrwerk federt durch viel Druckstufendämpfung langsamer ein und mit viel Zugstufendämpfung auch langsamer aus. „Die Bezeichnungen weich und hart, die oft sogar auf den Federelementen aufgeprägt sind, sind irreführend. Denn auch ein zu weich eingestelltes Fahrwerk kann sich zu hart anfühlen.“ Deshalb weist uns Hendrik auf die korrekte Formulierung hin: „Besser ist es, wenn man von viel und wenig Dämpfung spricht.“

### HIGH- UND LOW-SPEED

An den meisten modernen Stoßdämpfern kann man die Druckstufe sowohl im High-Speed- als auch im Low-Speed-Bereich einstellen. An der Gabel stellt man nur den Low-Speed-Bereich ein, wenn man die Klicks der Druckstufe verändert. Dabei muss man wissen, dass die Bezeichnung nichts mit dem Fahrtempo zu tun hat. „Es geht in der Bezeichnung um die Bewegungsgeschwindigkeit vom Stoßdämpfer. Typisch für den

Low-Speed-Bereich sind der Kettenzug beim Beschleunigen, lange Sandwellen oder auch ein hoher, gleichmäßiger Absprung. Denn dabei hat das Federbein viel Zeit, um vom ausgefederten in den eingefederten Zustand zu kommen“, erklärt er. Das beliebte Drücken am Heck des Bikes, um die Veränderung der Einstellungen im Stand zu spüren, ist übrigens absolut „Low-Low-Speed“, Veränderungen am High-Speed-Bereich der Druckstufe kann man so auf keinen Fall spüren.

„Um den High-Speed-Bereich handelt es sich, wenn der Stoßdämpfer aus der Nulllage heraus ganz schnell beschleunigt wird. Da reicht zum Beispiel ein Bordstein, der dem Hinterrad einen kurzen, heftigen Schlag gibt. Aber auch eine Landung im Flachen ist typisch, sogar ein worst case, für den High-Speed-Einstellbereich der Druckstufe.“

In der Praxis mischt sich meist beides, so hat man beim Beschleunigen aus einer Kurve oft Kettenzug und beschleunigt dabei über kurze Kanten hinweg. „Normalerweise fasst man den High-Speed-Bereich nicht mehr an, sobald man eine gute Einstellung dafür gefunden hat“, weiß Hendrik aus Erfahrung.

**»Wenn man von Strecke zu Strecke noch sehr viel an den Klicks von Druck- und Zugstufe einstellen muss, dann ist das ein Zeichen dafür, dass vermutlich bei den Federn und der Balance etwas nicht passt.«**

### WIE FÄNGT MAN MIT DER EINSTELLUNG AN?

Bei einem neuen Motorrad steht im Handbuch die Grundeinstellung der Druck- und Zugstufe. Oft gibt es dort sogar unterschiedliche Empfehlungen für verschiedene Einsätze, etwa „Standard“, „Komfort“ und „Sport“, die eine gute Basis darstellen. Die Hersteller möchten eine gute Grundabstimmung ausliefern, von der aus man in beide Richtungen ins Extreme gehen kann. Daher ist die Mittelstellung des Einstellbereichs oft eine gute Ausgangslage, wenn ihr zum Beispiel kein Handbuch habt. „Meist haben Gabeln und Dämpfer einen Einstellbereich von 25 bis 30 Klicks, also beginnt mal mit einer Einstellung von 12 bis 15 Klicks, sowohl an der Gabel als auch am Dämpfer“, rät Hendrik. Übrigens wird hierbei inzwischen von jedem Hersteller immer von der ganz zurechten Position ausgehend gezählt. Position Null ist ganz zuge dreht, die

Schraube im Uhrzeigersinn ist also ganz eingedreht. Position 1 ist dann der erste spürbare Klick beim Wiederaufdrehen.

**In der nächsten Ausgabe werden wir euch in Teil 2 unseres Fahrwerks-Specials wertvolle Tipps zur Feinabstimmung, dem Service und weiteren Komponenten, die im Zusammenhang mit dem Fahrwerk und Fahrverhalten stehen, geben.** ○