



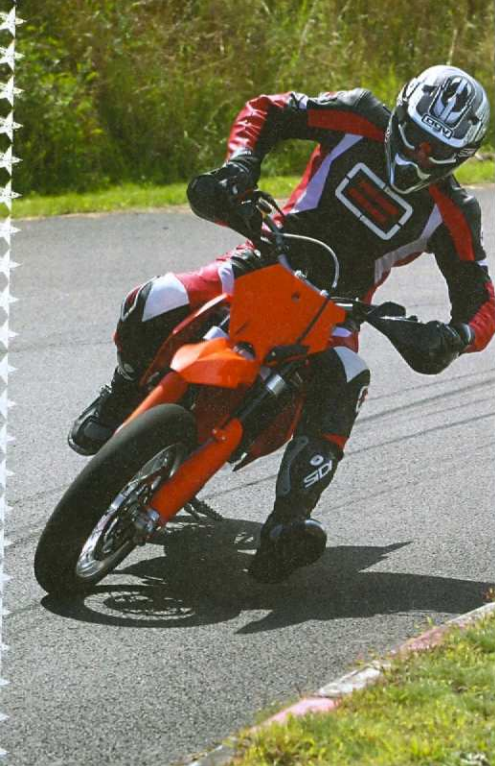
VERGLEICHSTEST ANTI-HOPPING-KUPPLUNGEN

STOP THE HOP

IMMER AUF DER SUCHE NACH TECHNISCHEN LÖSUNGEN, DIE DAS FAHREN ERLEICHTERN, ZERBRECHEN SICH TAGEIN, TAG AUS UNZÄHLIGE MENSCHEN DEN KOPF, WAS MAN ENTWICKELN KÖNNTE, UM DIESES ZIEL ZU ERREICHEN – MANCHMAL MIT MEHR, MANCHMAL MIT WENIGER ERFOLG. EINES DER DABEI ENTSTANDENEN PRODUKTE IST DIE SOGENANNTEN ANTI-HOPPING-KUPPLUNG, WELCHE SPEZIELL IM SUPERMOTOEINSATZ DEUTLICHE VORTEILE BRINGEN SOLL. DIVERSE HERSTELLER VERSUCHEN SICH SEITHER AN DER PRODUKTION DIESES ELEMENTS UND UM HERAUSZUFINDEN, WELCHE ANTI-HOPPING-KUPPLUNG DENN NUN DIE BESTE IST, HABEN WIR MIT DEN PRODUKTEN VON ADLER, STM UND SUTER DREI DER FÜHRENDE HERSTELLER GEGENEINANDER ANTRETEN LASSEN.

Die Anti-Hopping-Kupplungen machen sich nicht nur beim Driften bezahlt, auch bei schnellen Richtungs- und Lastwechseln stellt sich ein positiver Effekt ein. Das Motorrad fährt sich deutlich ruhiger und spurstabiler





Der Haupt-Vorteil einer A.-H.-K. ist und bleibt jedoch der vereinfachte Wandel am Rande physikalischer Gesetze, was den Sumosport ja im Endeffekt ausmacht – das Driften

Als Testmotorrad stand uns eine serienmäßige 2007er KTM 450 SMR zur Verfügung. Dieses Motorrad ist, wie die meisten Bikes anderer Hersteller auch, ab Werk mit einer Standardkupplung und somit mit dem unerwünschten Hopping-Effekt ausgestattet. Brems man eine Kurve bei gleichzeitigem schnellen Runter-

schalten hart an, reicht das über den Sekundärtrieb auf das Hinterrad wirkende Drehmoment der Motorbremse aus, um dieses zum Stempeln zu bringen. Eine Anti-Hopping-Kupplung wirkt, wie ihr Name schon sagt, dem mit dem englischen Wort Hopping beschriebenen Hüpfen und Springen entgegen. Bei unserem Test war diese Wirkungsweise selbstverständlich ein Kritikpunkt – wenn auch nicht der einzige. Sowohl der Anschaffungspreis als auch die Einbau- und Wartungsfreundlichkeit spielten ebenfalls eine Rolle.

Die Kupplungen im Vergleich: Im direkten Vergleich der Adler-, STM- und Suter-Kupplung sollte sich eine Vermutung bestätigen, die nahelegt, lässt man drei der meistverbreiteten Anti-Hopping-Versionen gegeneinander antreten: Sie befinden sich bezüglich ihrer Performance alle auf ähnlichem, sehr hohem Niveau. Nicht umsonst ist ihre Position am Markt die, die sie heute ist. Spürbare Unterschiede gibt es zwar bei der benötigten Handkraft am Kupplungshebel, allerdings bei allen drei noch unterhalb der ohnehin schon leichtgängigen KTM-Standardkupplung angesiedelt. Den geringsten Widerstand bietet dabei das Adler-Produkt, dicht gefolgt von Suter auf 2 und STM, mit dem am deutlichsten spürbaren Ruppen am Hebel (Anti-Hopping-Arbeit der Kupplung) auf 3. Was davon letztendlich das Sinnvollste ist, darüber war die Meinung unserer Testcrew gespalten. Während zum einen die Position vertreten wurde, umso leichter, desto besser, wurde an anderer Stelle und im Falle der leichtgängigsten Version die Forderung nach etwas mehr Feedback am Hebel, speziell im unruhigen Offroadteil, laut – hier al-

so kein klares Ranking. Auch bezüglich der Grundeigenschaften, wie dem Einlegen des Leerlaufs, dem Gangwechsel, der Veränderung des Druckpunkts bei zunehmender Kupplungstemperatur, dem Verhalten bei Starts und der Anti-Hopping-Wirkung, liefern alle drei bereits in ihrer Grundabstimmung hervorragende Werte. Da es die Kupplungen jedoch nicht geschenkt gibt und sie außerdem eingebaut und gewartet werden müssen, wurde aus dem engen Performance-Rennen letztendlich doch noch ein klarer Zieleinlauf. Sowohl die von KTM vertriebene Adler-Version als auch das Suter-Produkt enthalten eine ausführliche Einbauanleitung und sind ähnlich unkompliziert zu montieren. Im Falle der Adler jedoch nur, da sie vormontiert und inklusive aller Scheiben verkauft wird. Sind diese verschlissen und müssen getauscht werden, arbeitet es sich erheblich komplizierter als an der Suter. Das italienische STM-Produkt reiht sich bezüglich des Einbaus und der Wartung hinter den beiden Konkurrentinnen ein. Der etwas komplizierter gestaltete Aufbau und die ungenauere Einbauanleitung lassen nicht mehr als Platz 3 zu. Außerdem benötigt man bei STM zusätzlich zu den herkömmlichen Kupplungswerkzeugen einen Spezialschlüssel, welcher weitere Kosten verursacht.

Fazit: Die Kombination aus Performance, Einbau-/Wartungsfreundlichkeit und Preis verschafft der Suter-Kupplung einen klaren Sieg. Bei den Fahreigenschaften noch gleichauf, bleiben den beiden Konkurrentinnen aufgrund von Nachteilen in den übrigen Bewertungskriterien leider nur die Verfolgerplätze.

• Text u. Fotos: Nico Maul

Produkt	Bezugsquelle	Unverbindliche Preisempfehlung
Adler-Kupplung	Händlerverzeichnis unter www.ktm.de	941,10 Euro (inkl. aller Kupplungsscheiben)
STM-Kupplung	Infos und Katalog unter www.zupin.de	898,00 Euro
STM-Montageschlüssel		138,00 Euro
Suter-Kupplung	Infos, Händlerverzeichnis und Online-Shop unter www.suterracing.com	797,30 Euro