

Van Mell Schaumsprühgerät

Seifenoper

Blasenreichen Badespaß versprechen die Putzteufel von Van Mell mit ihrem Schaumsprühgerät. Einfach einen Liter Wasser in den Behälter füllen, ein beehrter Schuss Bike Shampoo hinterher, den Deckel zu-drehen und mit der Handpumpe auf Druck bringen. Ein breit gefächerter Strahl hüllt das Motorrad dann schnell ins weiße Bademäntelchen.

Es gilt die Faustregel: Je mehr Shampoo, desto dicker ist das Schaumbild. Um die perfekte Balance aus Reinigungsleistung und Sparsamkeit zu finden, muss man etwas rumprobieren. Grundsätzlich gilt: Je dicker der Schaum, desto langsamer läuft er ab und desto mehr Zeit hat das Mittel einzuwirken.

Wenn es heiß ist, muss man den Schaum rechtzeitig mit reichlich Wasser runterspülen, damit nichts antrocknet und hässliche Flecken macht. Darum empfiehlt es sich im Schatten zu waschen.

Nach getaner Arbeit entlässt ein Ventil vor dem Aufschrauben den Druck aus der Flasche. Dann kann man sie auseinandernehmen und sauber machen, damit sich keine Shampooreste in der Düse oder im Filter festsetzen. An unserer Dauertest-Triumph leistete das Schaumbad auf Lackteilen gute Dienste. Der Schmodder an Motor und Felgen zeigte sich aber unbeeindruckt und verlangte nach dem Schrubber.

Tilman Sanhüter



Was? Schaumkanone mit Handbetrieb
Für wen? Engagierte Bademeister
Kostet? 27,95 Euro (ohne Shampoo)

Fotos: efoe

Schaumparty: Pflegespezialist Van Mell packt die Triumph Scrambler in einen weißen Bademantel

Dauertest Honda Africa Twin

Vorwärts immer

Nach dem Öl geschaut, Reifen runter, neue Cockpit-scheibe montiert – wenn sich die Einträge der letzten 16 000 Kilometer so fade lesen, weiß der Kenner: Das ist unsere Dauertest-Twin.

Die 36 000er Inspektion ging ohne besondere Auffälligkeiten über die Bühne. Bei der Gelegenheit haben wir auf den Dunlop Trailsmart gewechselt, der nach nur 3000 Kilometern wieder runter muss. Der Grund: Für den Winter haben wir den Avon Trail Rider als M+S angefordert, der Dunlop darf im Frühling wieder ran. Also außer Spesen nichts gewesen? Über den immer noch hakeligen Schlüssel könnte man sich auslassen – aber das gehört bei einer Honda ja fast schon dazu. **til**



AC Schnitzer Lightbomb an Dauertest-BMW

Seh-Kuh

Früher war nicht alles besser. Nur weil ein Motorrad äußerlich auf Retro macht, will trotzdem niemand verstopfte Vergaser und ein Fahrwerk, das sich anfühlt, als würde man einen Storch über Wackelpudding jagen. AC Schnitzer treibt unserer Gummikuh- Erbin R 1200 nineT Scrambler mit der „Lightbomb“ schon mal das altmodische H4-Funzeln aus.

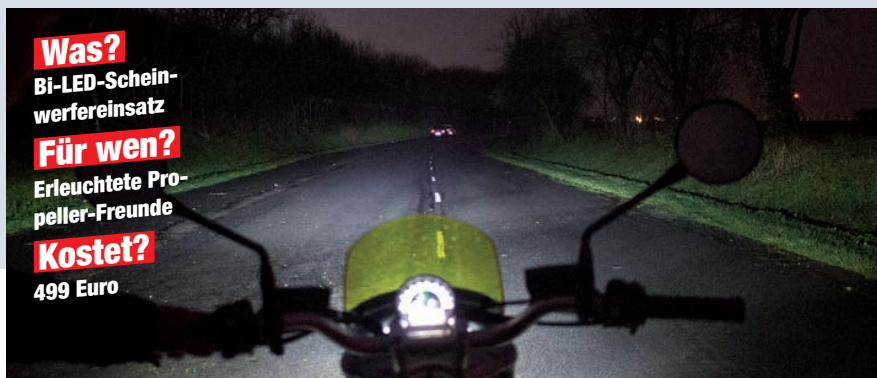
Der Scheinwerfereinsatz findet im Originalgehäuse Platz. Zum Einbau in den Lampenring sind Distanzstücke nötig. Das ist zwar nur eine Fingerübung, macht die Sache aber etwas fummelig. Abblend- und Fernlicht lassen sich per vorkonfektioniertem Stecker am Originalkabelbaum anschließen, ohne dass das Can-Bus-System eine Fehlermeldung ausspuckt. Einzig das Standlicht muss man anlöten. In anderthalb bis zwei Stunden geht der Anbau über die Bühne. Dank ECE-

Zeichen fällt auch kein Besuch beim Prüflingenieur an.

Schick schaut das Klarglasteil schon mal aus, auch wenn der Zyklopen-Look vielleicht nicht jedermanns Sache ist. Beim ersten Anknipsen zeigen sich weder Gelbstich noch aufasernde Ränder sondern ein hellweißer Lichtkegel. Auch angenehm: Im Gegensatz zum Lämpchen mit doppeltem Glühfaden gibt es nicht entweder Abblend- oder Fernlicht: Auf Wunsch geht beides gleichzeitig, sodass der Bereich direkt vor dem Motorrad nicht im Dunkeln absäuft.

Exklusiv ist das Teil auch noch. Die Lightbomb gibt es nur für BMW-Heritage-Modelle. Thruxton, V7 und Konsorten bleiben vorerst im Dunkeln sitzen.

Tilman Sanhüter



Was? Bi-LED-Scheinwerfereinsatz
Für wen? Erleuchtete Pro-peller-Freunde
Kostet? 499 Euro