

Motorradketten

Herstellergespräch: AFAM Ketten



Teil II: AFAM Kettensätze für MX und Straße

AFAM DC ist laut Klaus Sieder einer der ganz großen in der Branche. AFAM gehört zur [Kettenwulf](#) Gruppe und da bekommt man so ziemlich alles, was Zähne und Glieder hat. Wir wollten Genaueres über AFAM Ketten speziell für Offroad-Bereich und Reise wissen.

Motorradreisefuehrer.de: Herr Sieder, wie ist AFAM auf dem Markt aufgestellt?

Japanstahl hat die höchste Qualitätsnorm.

Klaus Sieder: Wir sind einer der größten Hersteller der Welt. Das Unternehmen aus Frankreich hat gute Referenzen. Z. B. bestücken wir Moto GP 180 Fahrzeuge oder sind OEM Zulieferer für Husqvarna und Honda und im Offroad Sport auch beim Erzberg Hardenduro vertreten. Die Herstellungsorte sind Japan und auch China, wo wir die [Shido Batterien](#) herstellen lassen. Unser Kettenstahl kommt aus Japan, Frankreich und aus Deutschland. Der Japanstahl hat die höchste Qualitätsnorm, mit China sind wir da wegen wechselnder Messtoleranzen noch nicht ganz zufrieden. Wir liefern immer mindestens OEM Standard.

Wer verwendet alles AFAM Ketten als OEM?

Das ist nicht immer leicht bei einem Hersteller zu landen. Es geht sehr um Image, Preis und Leistung und es wird zäh verhandelt. Bei KTM sind wir 2017 mit AFAM wieder mit dabei.

Ist nicht JT der größte Kettenrad-Hersteller weltweit?

Kettenwulf ist größer, aber nicht nur im Motorradbereich tätig.

Was geben sie Offroad-Fahrern bei der Kettenwahl mit auf den Weg?

Das kommt ganz darauf an. Es gibt unterschiedliche Parameter wie Gewicht, Haltbarkeit oder innerer Widerstand. Dann gibt es viele Dinge, die bei der Pflege falsch gemacht werden...

Geschmiert werden sollte auch beim Motocross.

Beim Motocross ist die Härte des Stahls und die Legierung wichtig. Geschmiert sollte trotzdem werden. Bei Dakar haben wir wieder andere Komponenten. Übrigens ist guter Stahl bei den Kartenblättern oft langlebiger als Aluminium. Auch **Schlammnuten** in MX-Blättern haben ihre Bewandnis: die Zentrifugalkraft soll bewirken, dass Dreck über die Kette (nicht unter die Rollen) geschleudert wird. Es bleibt weniger Schlamm an Laschen und Rollen hängen.

Bei Ketten gibt es eine große Preis- und Qualitätsspanne, wir haben zum Beispiel die 3D Edelstahlketten für den Rennbetrieb eingeführt. Die braucht aber der Tourenfahrer nicht unbedingt. Wichtig ist, dass jeder einen Kettensatz bekommt, der zum Fahrer und Gefährt passt, eine ‚gemütliche Kette die gut funktioniert und noch ein vernünftiges Preis-Leistung-Spektrum abbildet.

Sind einfache O-Ring Ketten nicht robuster als welche mit XW Ringen?

Nein, die XW Ringe sind auch Offroad nicht empfindlicher. Einfache O-Ringe, das waren die Anfänge und sind heute die billigeren Ketten.

Was sind die häufigsten Fehler bei der Kettenpflege und Kauf?

Es wird nicht ordentlich gesäubert, kein Reiniger verwendet, der auch schmiert oder es wird auf das ausreichend lange Ablüften verzichtet. Im Moto GP-Bereich lassen wir die Ketten nach Auftrag sogar mehrfach Ablüften. Bei hohen Geschwindigkeiten braucht man auch einfach andere Komponenten. Ketten müssen da leichter sein zuungunsten der Laufleistung.

Die Kette muss präzise sitzen, die Ritzel Flucht muss in Ordnung sein.

Beim Kauf werden manchmal nicht zusammenpassende Elemente zusammengewürfelt. Unsere Kettenblätter und Ritzel haben eine gute Präzision, die den Verschleiß mindert. Einige unserer **osteuropäischen** Konkurrenten nerven uns mit Kettensätzen, die einfach nicht präzise, aber eben billig sind. Eine Kette muss präzise sitzen, die Ritzel Flucht muss in Ordnung sein und zu einem Leichtlauf gehören eine gute Montage und geringe Toleranzen.

Ist der innere Widerstand einer Kette von der Produktion, den Toleranzen und Ringen abhängig?

Ist er. X-Ring Konstruktionen haben weniger Widerstand und dichten besser. **Nennenswert Leistung** kostet eine O-Ringkette aber nicht. Die Leistungsabgabe hat kaum was mit der Kette zu tun, vielmehr mit der Übersetzung.

Relativ neu im Programm sind die Shido Batterien, die man unter eigenen Namen in einer Lithium Qualität, genauer die [LiFePo4](#) Batterien verkauft. In der aktuellen Generation sind sie auch Kältebelastbarer geworden und zeigen per Ladezustandsindikator den Zustand der Batterie an und besitzen ein Batterie Management System (BMS). Dazu [Teil I](#) unseres Gespräches.

//

Kommentare zum Test

Letzte Änderung: 13.01.2017