Schrille Töne

Manchen Leuten ist selbst die günstige Gebrauchte noch zu teuer: Sie rücken mit schwerem Werkzeug an und kaufen gratis ein. Wir haben mit zwei Alarmanlagen zum Selbsteinbau ausprobiert, wie man solchen »Bikern« gehörig eins auf die Ohren gibt.

Der Zweiradparkplatz an der Fußgängerzone, die Großveranstaltung, der Bürgersteig vor dem Haus: drei Lokalitäten, drei Tatorte. Motorräder werden überall gestohlen, von versierten Amateuren, von organisierten Banden. Manche aktuellen Maschinen bieten per Wegfahrsperre oder kodiertem Zündschloss schon ab Werk gewissen Schutz gegen Langfinger, den Abtransport verhindern können solche Komponenten aber nicht. Was hilft, sind Ketten- und Bügelschlösser, doch auch die lassen sich überwinden.

Mehr Schutz gegen Totalverlust oder Teilediebstahl verspricht eine Alarmanlage. Zwar kann ein verstecktes System nicht den Versuch verhindern, wohl aber die Ausführung der Tat. Manche Motorräder sind ab Werk oder nachträglich mit einer modellspezifischen Anlage ausrüstbar, für alle anderen gibt es Universalsysteme zum Selbsteinbau. Wir haben zwei günstige Sets ausprobiert, die mit Erschütterungs- bzw. Gravitationssensor arbeiten und bei der Installation keine großen Kenntnisse voraussetzen.

Als Testobjekt diente eine Honda XRV 750, die gute Voraussetzungen zur Unterbringung von Alarmanlagen-Bauteilen wie Steuergerät und Sirene mitbringt (Verkleidung, große Seitendeckel, Staufach) und mit rechts/links abschließbarem Lenker sowie Seiten- und Hauptständer alle Optionen bot, um die Empfindlichkeit des jeweiligen Sensors auf Lageveränderung und Krafteinwirkung beurteilen zu können.

Wie sich herausstellte, erfüllen beide Systeme lautstark ihren Zweck. Eines ist in der Sensibilität einstellbar, das andere justiert sich bei jeder Aktivierung neu. Unterschiede gibt es nicht nur beim Preis, sondern auch in den Abmessungen der jeweiligen Module, bei deren Nässeresistenz und bei den Wahlmöglichkeiten der Einbauposition (Details: siehe Beschreibungen). Kriterien, die sich auch auf andere Motorräder übertragen lassen und bei der Kaufentscheidung berücksichtigt werden wollen.

Text: Dieter Höner
Fotos: C. Güldenring, D. Höner

Bezugsnachweis

Götz: Tel. 07476-933150, www.goetz-motorsport.de;
Louis: Tel. 040-73419360, www.louis.de;
M + S: Tel. 0911-32159403, www.m-u-s.com;
Softline: Tel. 030-49308446, www.softline-online.de

Die Alternativen

Einfache Alarmsysteme mit Neigungssensor, wie sie noch vor wenigen Jahren jede große Zubehörkette im Programm hatte, sind noch schneller eingebaut als die beiden ausprobierten Anlagen. Ihr Nachteil: Die Einbaulage entscheidet darüber, wie »fein« das Gerät anspricht; man muss sich also v o r der Montage entscheiden, ob die Maschine anschließend bevorzugt auf dem Seitenständer oder dem Hauptständer geparkt wird.

Für sehr feinfühliges Ansprechverhalten stehen Alarmanlagen mit **Infrarotsensor**, die per Laserstrahl z. B. ein im Gehäuse integriertes Strichcode-Pendel abtasten und schon minimale Lageveränderungen registrieren. Nachteil: Die Einbaulage ist nur in engen Grenzen wählbar.

Alarmanlagen **mit Wegfahrsperre:** Komplexe Systeme, die nicht nur laut Alarm schlagen, sondern gleichzeitig auch Komponenten wie Anlasser, Zündschloss oder Benzinpumpe blockieren und je nach Ausführung selbst nach Abklemmen von Batterie oder Hupe noch funktionieren bzw. dann erst recht Alarm geben. Vorteil: bestmögliche Absicherung gegen Manipulation und Abtransport der Maschine. Nachteil: Setzt hervorragende Kenntnisse der Kfz-Elektrik bzw. -elektronik voraus; bei fehlerhafter Verkabelung drohen Schäden im Bordnetz bzw. Motorstillstand während der Fahrt!

Tipp: Eine solche Anlage nur vom Fachmann installieren lassen. Je nach Ausführung und Motorradmodell muss man mit eineinhalb bis zwei Stunden Arbeitszeit, also ab ca. 100 Euro Arbeitslohn rechnen.

Wer eine vom Motorradhersteller selbst angebotene Alarmanlage erwirbt, zahlt meist etwas mehr als für ein Universalsystem. Auch diese Anlagen setzen Fachkenntnisse voraus; sie besitzen in der Regel zwar vorbereitete Anschlüsse (Plug-in), zusätzlich sind aber Eingriffe ins Bordnetz erforderlich, die man am besten in der Fachwerkstatt erledigen lässt.

Magic Alarm Easy

Bauart: Anlage mit Erschütterungssensor. **Preis:** 59,95 Euro. **Anbieter:** Götz. **Hersteller:** Softline Mobile Electronics. **Lieferumfang:** Alarmkonsole mit interner Sirene, Funkfernbedienung, Kabelsatz mit Sicherung, Klebe-Pad, Installationsanleitung, Ersatzsicherung. **Stromversorgung:** 12-Volt-Bordnetz. **Stromverbrauch:** unter 4 mA (alarmbereit). **Betriebstemperatur:** -10 bis +55 Grad Celsius. **Signalgeber:** Piezo-Sirene mit 112 dB. **Inbetriebnahme:** ein-/ausschalten mittels Fernbedienung. **Einbauanleitung:** übersichtlich und ausführlich, auch für Laien nachvollziehbar; mit Schaltplan und Tipps zur Fehlerbehebung. **Maße:** Steuereinheit 120 x 75 x 30 mm, Fernbedienung 51 x 34 x 15 mm. **Gewicht:** 150 g. **Einbau:** Die wasserdicht versiegelte Steuereinheit kann lageunabhängig unter Sitzbank,

M + S Legos 2

Bauart: Anlage mit Gravitationssensor. **Preis:** 99,95 Euro. **Anbieter:** Louis. **Hersteller:** M + S Solution. **Lieferumfang:** Alarmkonsole, Sirene, zwei Funkfernbedienungen, achtadriger Kabelbaum mit Sicherung, Kabelbinder, Schrauben. **Stromversorgung:** 12-Volt-Bordnetz. **Stromverbrauch:** 5 mA, nach ca. 50 Sekunden 2,5 mA. **Betriebstemperatur:** -25 bis +85 Grad Celsius. **Signalgeber:** Piezo-Sirene mit 114 db. **Inbetriebnahme:** ein-/ ausschalten mittels Fernbedienung. Beim Ausschalten informiert gegebenenfalls ein spezielles Tonsignal, ob zwischenzeitlich Alarm ausgelöst worden war. **Einbauanleitung:** ausführlich, auch für Laien verständlich; mit Schaltplan und »Tipps für den Fachmann« (alternative Installation, siehe »Bemerkungen«). **Maße:** Steuereinheit 65 x 63 x 27 mm, Sirene 88 x 59 x 18 mm, Fernbedienung 46 x 22 x

Mit freundlicher Genehmigung des Motorrad-fahrer

Seitendeckel, Heckbürzel, Verkleidung etc. montiert werden (Klebe-Pad, Kabelbinder), wobei genügend Abstand zu heiß werdenden Teilen (Auspuff, Motor) einzuhalten ist. Die Schallöffnung der Sirene muss so platziert sein, dass sich darin kein Wasser stauen kann. **Anschlüsse:** Batterie-Plus sowie -Minus bzw. Masse. Danach ist noch das 40 cm lange Antennenkabel ausgerollt zu befestigen. Einstellen der Sensorempfindlichkeit in vier Stufen (gering bis sehr hoch) über zwei Steckschleifen am Gerät. **Einbau/Funktionskontrolle am Testmotorrad:** Die ziemlich klotzige Steuereinheit fand an der Africa Twin einen gerade so passenden Platz unter dem rechten Seitendeckel, wo sie auf flachen Gummisockeln an die Batteriekasten-Spritzwand geklebt wurde. **Vorteil:** kurzer Weg zur Batterie. Kabelschuhe zum Anschluss an die Pole liegen nicht bei.

Ansprechverhalten des Sensors: Für die meisten Motorräder empfiehlt Softline Empfindlichkeitsstufe 2. Bei der XRV 750 reagierte der Sensor jedoch zu träge; in Stufe 3 heulte die Sirene dann los, sobald die Maschine vom Seitenständer gelupft wurde – immer noch zu träge. Optimal war das Ergebnis erst bei Stufe 4: Alarm, sobald am Lenker geruckelt bzw. die Maschine aufgerichtet und ein Stück geschoben wurde. **Bemerkungen:** Das Alarmmodul benötigt eine große ebene Auflage; gegebenenfalls ist ein Halteblech anzufertigen, mit dem es auch in einem Hohlraum ohne ebene Kontaktfläche verankert werden kann. Die 97 cm langen Kabel zur Batterie müssen je nach Einbauposition eventuell verlängert werden. **Aktivierungszeit:** keine. **Alarmauslösung:** bei Stoß und Erschütterung. **Alarmdauer:** 25 Sekunden. Nach 2 sec Pause ertönt der Alarm erneut. Schriller, sehr lauter Intervallton. **Zusatzfunktion:** »Panikalarm«; kurzer Alarm, der per Fernbedienung ausgelöst wird. **Fazit:** Unkompliziert anzuschließende, robust verarbeitete Anlage mit einem etwas sperrigen Modul.

12 mm. **Gewicht:** 220 g. **Einbau:** diverse Vorgaben für die Positionierung der einzelnen Komponenten. Alarmanlage, Sirene und Wake-up-Taster müssen vor Spritzwasser geschützt eingebaut werden; die Nähe von Hitzequellen (Auspuff, Zylinderkopf) ist tabu, ebenso ein zu geringer Abstand zu Zündspule, CDI-Einheit, Zündkerzen. Das Alarmmodul muss flach und quer oder längs zur Fahrtrichtung montiert sein, der abzweigende Kabelbaum soll nach unten führen. Anschlüsse an Batterie-Plus und -Minus. Der Hauptkabelstrang ist mit 110 cm großzügig bemessen, ebenso das 218 cm lange Kabel zur Sirene, die weit weg von der Anlage, z. B. in einer Verkleidung positioniert werden kann. **Einbau/Funktionskontrolle am Testmotorrad:** Das Alarmmodul, dessen Einbaulage eine Schräge von maximal 45 Grad nicht überschreiten darf, wurde in der XRV 750 auf einem Haltewinkel direkt hinter der Batterie im Werkzeugfach montiert. Für die Sirene fand sich ein Platz in der Verkleidung. Der Wake-up-Taster, benötigt nur bei Erstinstallation, nach Stopp-Modus (siehe »Bemerkungen«) oder nach Abklemmen der Batterie, wurde neben dem Sicherungskasten platziert. **Ansprechverhalten des Sensors:** Die Sirene schlug sofort Alarm, sobald die Reise-Enduro auch nur leicht abgekippt, vom Seitenständer gelupft bzw. vom Hauptständer abgebockt wurde. **Bemerkungen:** Anlage inkl. Funkempfänger schaltet sich zehn Tage nach dem letzten Aktivieren/Deaktivieren aus (Stopp-Modus), um Batterieentladung zu verhindern. Nächste Aktivierung muss dann über Wake-up-Taster am Kabelbaum erfolgen. **Alternativ-Installation:** Taster wird über Zündungsplus geschleift; Anlage geht in diesem Fall erst in den Stopp-Modus, wenn das Fahrzeug zehn Tage nicht benutzt wurde. **Aktivierungszeit:** etwa 30 Sekunden. Sensor ermittelt dabei die Lage des Fahrzeugs. **Alarmauslösung:** sobald die Lage des Fahrzeugs in, gegen oder quer zur Fahrtrichtung um mehr als 1,5 Grad (Herstellerangabe) verändert wird. **Alarmdauer:** 26 Sekunden. Schriller, sehr lauter Intervallton. **Zusatzfunktion:** »Panikalarm«; kurzer Alarm, der per Fernbedienung ausgelöst wird. **Fazit:** Sehr sensibel ansprechende, einbaufertig vorbereitete Anlage mit kompaktem Steuergerät, die wassergeschützt untergebracht werden muss.