

Louis Schraubertipps



1. Verschlussstopfen lösen



2. Gabelholme herausziehen



3. Obere Gabelverschlusschraube entfernen und Gabelöl ausgießen

Nur zwei Gummiringe, aber doch so wichtig: Wenn Sie sich wundern, dass trotz frischer Wäsche und Politur schon nach wenigen Kilometern die Standrohre wieder ölig und verschmutzt sind, liegt das an verschlissenen Gabeldichtringen. Ein unsauberes Standrohr ist dabei das kleinere Übel, eine nicht mehr richtig arbeitende Dämpfung aber schadet der Straßenlage und am schlimmsten: Austreten des Öl kann über die Bremsanlage fließen und diese funktionsunfähig machen. Wenn eine Erneuerung ansteht, sollten die Dichtringe immer auf beiden Seiten ersetzt werden.



4. Untere Gabelverschlusschraube entfernen

Und so geht's:

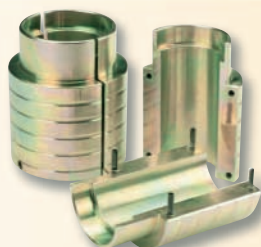
1. Bevor der Vorderbau des Motorrades mit einem geeigneten Heber angehoben wird, sollten die Verschlusschrauben der Gabelrohre schon einmal gelöst werden. Dafür ist es notwendig, die Klemmungen der oberen Gabelbrücke zu lösen.
2. Ist das Motorrad sicher aufgebockt, werden Schutzblech, Räder und Bremszangen demontiert. Es genügt, die Bremszangen mit Draht zur Seite zu binden, das hydraulische System muss ja nicht geöffnet werden. Sie dürfen ab jetzt den Bremshebel nicht mehr betätigen. Nachdem auch die Klemmungen der unteren Gabelbrücke gelöst sind, werden die Gabelrohre mit leichten Drehbewegungen nach unten herausgezogen.
3. Die Verschlusschrauben werden mittels einer Knarre und passender Nuss unter leichtem Gegendruck abgeschraubt,

denn die Stopfen stehen auch noch im ausgefederten Zustand der Gabelfedern unter leichtem Druck. Nun können evtl. vorhandene Distanzrohre, Federteller und Gabelfedern herausgenommen werden. Merken Sie sich unbedingt die Reihenfolge und Einbaulage der entfernten Bauteile. Es ist ratsam, jedes Gabelbein einzeln zu zerlegen, um eine Verwechslung auszuschließen. In einer geeigneten Ölauffangwanne (z.B. 10003619) kann alles abtropfen. Wenn eine Ablassschraube vorhanden ist, sollte diese ebenfalls entfernt werden. Mehrmaliges Ein- und Auschieben des Standrohres beschleunigt das Abfließen des Gabelöls.

4. Der etwas schwierigere Arbeitsschritt besteht nun darin, die Innensechskantschraube zu entfernen, welche Tauchrohr und Dämpferstange von unten her zusammenhält. Problema-

tisch dabei ist, dass in manchen Fällen beim Lösungsversuch der Schraube die Dämpferstange mitdreht. Mit passender Nuss und zwei Verlängerungen, von oben in das Standrohr eingeführt, kann dies u. U. verhindert werden. Steht das nötige Werkzeug nicht zur Verfügung, kann hier ein vorzeitiger Zusammenbau helfen. Mit etwas Glück hindert die gespannte Gabelfeder das Dämpferrohr am Mitdrehen. Unter der Innensechskantschraube befindet sich eine Dichtscheibe, die auf jeden Fall erneuert werden sollte. Beachten Sie unbedingt, dass mit den verchromten Standrohren wie mit rohen Eiern umgegangen werden muss. Die kleinste Scharte im Arbeitsbereich des Dichtrings genügt, um das Standrohr zu ruinieren, denn der Ring würde nach wenigen Kilometern wieder undicht sein. Wenn das Gabelbein in einen Schraubstock eingespannt wird, dann nur am Tauchrohr, z.B. an den Aufnahmelaschen der Bremszangen. Sind alle Versuche gescheitert, hilft nur die Werkstatt, die sicherlich gegen ein kleines Entgelt die Schrauben mit einem Druckluft-Schlagschrauber löst.

Wir empfehlen:



www.louis.de

Gabeldichtring-Eintreiber

Erleichtert das Einsetzen von Gabel-Dichtringen gemein. Durch das Eigengewicht des Eintreibers wird der Dichtring gleichmäßig in das Gabelrohr eingesetzt. Kein Schlagen mit dem Hammer und so keine Gefahr von Schäden am Standrohr!

Bitte beachten:

Bei den Schraubertipps handelt es sich um allgemeine Vorgehensweisen, die nicht für alle Fahrzeuge oder alle einzelnen Bauteile zutreffend sein können. Die jeweiligen Gegebenheiten bei Ihnen vor Ort können unter Umständen erheblich abweichen, daher können wir keine Gewähr für die Richtigkeit der in den Schraubertipps gemachten Angaben übernehmen. Wir danken für Ihr Verständnis.



5. Sprengring entfernen

5. Nun wird der Sprengring entfernt, der unter der Staubkappe den Dichtring sichert. Benutzen Sie einen kleinen Schraubendreher, um die Staubkappe vorsichtig nach oben zu schieben, und entfernen Sie den Sprengring, indem Sie ihn von außen nach innen drücken und so aus seiner Nut holen.

6. Ist das Tauchrohr sicher eingespannt, wird mehrmals ruckartig am Standrohr gezogen und der Dichtring rutscht, getrieben von der Führungshülse, aus dem Tauchrohr. Er kann nach oben abgezogen werden. Besitzen Sie eine Gabel ohne Führungshülse, wird der Dichtring beim Herausziehen des Standrohres nicht mit herauskommen. Der Ring kann dann hinterher leicht herausgehoben werden. Soll die Gabel noch weiter zerlegt werden, z.B. zwecks Reinigung und Verschleißprüfung (min. Gabelfederlänge, Verschleiß im Tauchrohr etc.), ist unbedingt ein Reparaturbuch zu Rate zu ziehen. Oft müssen bei einer kompletten Zerlegung diverse O-Ringe und Gleitbuchsen erneuert werden. Wenn Sie Zweifel haben, fragen Sie unbedingt einen Fachmann, was zur korrekten Überholung an Ihrem Modell notwendig ist.

7. Bevor der neue Dichtring montiert wird, muss er etwas eingefettet werden, und zwar einmal an der äußeren Fläche, um das Hineinrutschen ins Tauchrohr zu erleichtern und dann



6. Defekten Dichtring entfernen

an der Dichtlippe, um sie bei der Montage nicht zu beschädigen. Zum Einsetzen des Dichtrings kann ein passendes Rohr, ein Durchschlag oder besser, ein professioneller Gabeldichtring-Eintreiber benutzt werden. Als Unterlage für die ersten Schläge dient am besten der alte Dichtring. Es sind keine großen Kräfte nötig, um den Gabeldichtring einzutreiben. Benutzen Sie auf keinen Fall scharfkantige Gegenstände, die den Ring beschädigen. Wir empfehlen, das Standrohr mit Isolierband vor abrutschenden Hammerschlägen zu schützen. Der Dichtring wird so weit eingetrieben, bis sich der Sprengring mit einem Schraubendreher in die Nut drücken lässt.

8. Je nach Belieben werden die Gabelholme auf der Werkbank oder am Fahrzeug mit Gabelöl befüllt. Wir haben uns für die Auffüllung am Fahrzeug entschieden. Richtige Viskosität und exakt gleiche Mengen sind das Wichtigste (im Reparaturbuch nachlesen, Ein Messbecher (z.B. Best.Nr. 10003201) und evtl. ein Trichter (z.B. Best.Nr. 10003213) sorgen für ein sicheres Einfüllen. Schlägt die Gabel bei starkem Bremsen durch, nützt es nichts, ein Öl mit anderer Viskosität einzufüllen! Die Ursache hierfür sind die Gabelfedern, das Gabelöl ist nur für die Dämpfung zuständig. Die angeborenen Fahrwerkschwächen so mancher Motorräder lassen sich mit Gabelfedern von Wirth beheben.



7. Montage mit Hammer, oder besser: Gabeldichtring-Eintreiber



8. Gabelöl auffüllen

Die Federn besitzen eine ABE und sind progressiv gewickelt und ca. 30% härter als die originalen. Bei luftunterstützten Gabeln kann mit Wirth-Federn sogar auf Luft ganz oder teilweise verzichtet werden, und das schon mit den Dichtringen. Nachdem alle Schrauben und Muttern mit einem Drehmomentschlüssel gemäß Reparaturbuch angezogen und die Schrauben zur Befestigung der Dämpferstangen mit neuen Kupferscheiben unten an den Tauchrohren montiert wurden, geht es sicher mit einem ganz neuen Fahrgefühl auf die Straße.

Die Arbeitsschritte in Kürze:



3. Obere Verschlossschraube, Gabelfedern etc. entfernen und altes Gabelöl auskippen.



6. Mehrmals ruckartig am Standrohr ziehen.



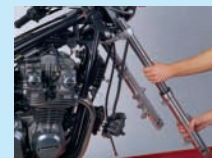
1. Erst die Klemmungen der oberen Gabelbrücke, dann die Verschlossstopfen lösen.



4. Untere Gabelverschlossschraube entfernen. Beim Zusammenbau unbedingt Dichtring erneuern.



7. Neuen Dichtring eintreiben.



2. Mit leichten Drehbewegungen die Gabelholme herausziehen.



5. Staubkappe abhebeln und Sprengring entfernen.



8. 100% gleiche Mengen Gabelöl in der richtigen Viskosität einfüllen.