

Home Einbauanleitung Gabelfedern

EINBAUANLEITUNG GABELFEDERN

FEDER-LEICHT – DER SCHNELLE + EINFACHE GABELFEDERTAUSCH

Der Gabelfeder-Tausch gehört seit jeher zu den effektivsten Maßnahmen, wenn es um die Optimierung von Motorrad-Fahrwerken geht. Wir zeigen, wie sich der Federwech einfach gestaltet. Für den Feder- und Ölwechsel sollten zirka zwei Stunden ausreichen. Freuen Sie sich dann auf den Aha-Effekt bei der ersten Probefahrt - zwei Stunden Arb waren selten so gut angelegt. Standrohre und das Vorderrad müssen dabei nicht zwingend demontiert werden – so kann man's auch einfacher machen:

Das passende Öl finden Sie bei uns im Shop, die richtige Viskosität und Menge für Ihr Modell ebenfalls im Bereich "Service"!

Das alte Öl wird mittels einer handelsüblichen Vakuumpumpe, die ursprünglich zur Brems-Entlüftung gedacht ist, entfernt. Neben der Pumpe braucht es dann nur noch zwei Zollstock, Knarrenkasten und einen Drehmomentschlüssel. Die richtigen Anzugsmomente der entsprechenden Schrauben finden sich üblicherweise im Fahrer-Handbuch, alt Vertragswerkstatt darüber Auskunft.

Bild 1: Um freien Zugang zu der Gabel-Verschlusschraube zu erhalten, empfiehlt sich bei Rohrlenkern oft die Demontage. Vorderrad und Gabel müssen vollständig entlastet



Bild 2: Ein Wagenheber oder Holzklötze leisten hier gute Dienste.



Bild 3-4: Beim Öffnen der Verschlusschrauben ist Vorsicht geboten, denn die Federn könnten von unten Druck auf den Verschluss ausüben. Am besten mit Knarre lösen. Vorher werden entfernt. Für den späteren Zusammenbau sollte man sich die Einbaureihenfolge der Komponenten einprägen.



Bild 5: Gebogene Innensechskantschlüssel oder gebogene Drähte erleichtern die Bergung der alten Federn. Viele Telegabeln haben keine Öl-Ablassschraube mehr.



Bild 6: Da wir die Standrohre nicht demontieren wollen, um altes Öl ausfließen zu lassen, kommt eine Vakuumpumpe mit eventuell verlängertem Schlauch zum Einsatz.

 Image: <http://www.wirth-federn.de/gridfs/file/562e44747775824a08bcd0db>

Sind beide Gabelholme entleert, verhindern Pumpbewegungen am Vorderrad, dass altes Öl im Holm verbleibt. Wer es sehr genau nimmt, kann etwas frisches Gabelöl opferr kräftig durchzuspülen. Auf diese Weise können Ablagerungen in der Schwebe gehalten und anschließend wieder abgesaugt werden.

Wichtig: In der Regel wird der Füllstand (die Luftkammer) ohne Gabelfedern und bei vollständig eingeschobenen Tauchrohren gemessen.

Bild 7: Ein zweiter Wagenheber eignet sich prima, um das Vorderrad nach oben zu liften.



Nun können beide Holme mit frischem Öl befüllt werden. Um das System zu entlüften, sollte die Gabel wieder mehrmals eingefedert werden.

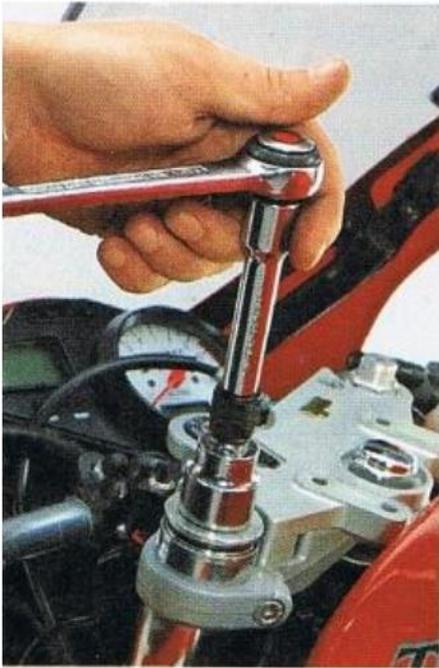
Die Füllhöhe des Gabelöls bestimmt die Höhe des darüber liegenden Luftpolsters, welches Einfluss auf die Dämpfungseigenschaften hat (je dickflüssiger und damit je höher die Ausfeder- (Zugstufen-) Dämpfung, desto träger also das Ausfedern).

Üblicherweise wird die Füllhöhe vom oberen Ende der Standrohre gemessen. Das richtige Maß lässt sich an einem Zollstock oft nur schwer erkennen.

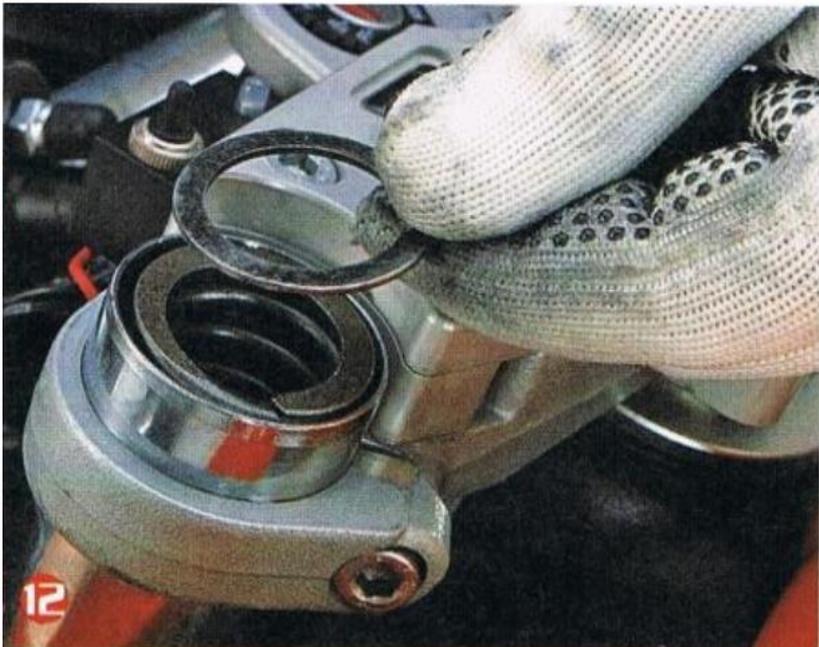
Einfacher geht es, wenn die Höhe des Luftpolsters mit Spritze und universellem Alu-Einstellröhrchen mit gelasierter Einstellskala (gibt es bei uns auf der Website: www.wirth-federn.de) eingestellt wird. Überschüssiges Öl wird so passend abgesaugt. Stimmt die Füllhöhe, kann das Vorderrad wieder abgesenkt werden.



Bild 11-13: Die neue Feder wird mit der progressiven engen Wicklung nach oben eingesetzt. Vor dem Verschließen der Holme gilt es, Stahlringe und Distanzhülsen in korrekter – grundsätzlich soll in etwa die alte Gesamtlänge von Originalfedern plus ggf. Originalhülsen wieder erreicht werden, also diese am besten neben die neuen Federn legen. Si alten Federn samt Hülsen, wird die neue Feder alleine verbaut.



Wird eine Hülse verbaut, gehört zwischen Feder und Hülse eine passende Scheibe (Bild 12).



Bei der Montage der Verschlusschrauben ist große Vorsicht geboten. Für das Ansetzen der leicht zerstörbaren Aluminiumgewinde gegen den Federdruck ist viel Gefühl gefordert, hierfür sind Hände wenig geeignet. Das Herunterdrücken und gerade Ansetzen am Gewinde gelingt am besten nur mit einer Knarrenverlängerung und Steckschlüssel. Profis erföhle Punkt, an welchem die Verschlusschraube im Standrohrgewinde faßt und markieren sich die Position mit einem Bleistiftstrich über beide Teile.

Die übliche Vorspannung (erforderliches Zusammendrücken der Gabelfedern) beträgt etwa 20 mm.

Die ersten Gewindegänge sollten gefühlvoll, ohne Knarre, nur mit Handkraft eingedreht werden. Abschließend wird der Verschluss mit dem entsprechenden Drehmoment an Lenkstange wieder in Position. **Viel Spaß der neuen Er-Fahrung!**

Übrigens: Auch erstklassige TECNOGEL-Motorradbatterien, TECNOSparks-Zündkerzen unserer Schwesterfirma TECNOParts und vieles mehr bekommen Sie bei uns im Shop !!

[Kontakt](#) [Versandkosten](#) [Zahlungsoptionen](#) [Datenschutz](#) [Batterieverordnung](#) [AGB](#) [Impressum](#)

[Englisch](#) [Deutsch](#)

Website by **MEDI3APIENS**