



ALLGEMEINE BETRIEBSERLAUBNIS (ABE)

nach § 22 in Verbindung mit § 20 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung vom 28.09.1988 (BGBl. I S. 1793)

Nummer der ABE

91079

Gerät:

Gabelfedern für Krafträder

Typ:

Wirth-Gabelfedern

Inhaber der ABE
und Hersteller:

Olaf Erich Wirth
DE-21274 Undeloh

Für die obenbezeichneten reihenweise zu fertigenden oder gefertigten Geräte wird diese Genehmigung mit folgender Maßgabe erteilt:

Die genehmigte Einrichtung erhält das Typzeichen

KBA 91079

Dieses von Amts wegen zugeteilte Zeichen ist auf jedem Stück der laufenden Fertigung in der vorstehenden Anordnung dauerhaft und jederzeit von außen gut lesbar anzubringen. Zeichen, die zu Verwechslungen mit einem amtlichen Typzeichen Anlass geben können, dürfen nicht angebracht werden.

Nummer der ABE: 91079

Die Gabelfedern für Krafträder, Typ Wirth-Gabelfedern, dürfen in den in den beiliegenden Prüfunterlagen beschriebenen Ausführungen nur zum Anbau an die dort aufgeführten Krafträder unter den angegebenen Bedingungen feilgeboten werden.

In einer mitzuliefernden Anbauanweisung sind die Bezüge auf den eingeschränkten Verwendungsbereich hinzuweisen.

Der Anbau hat nach dieser Anweisung zu erfolgen.

An jeder Gabelfeder muss an einer gegen Beschädigung geschützten, auch nach dem Anbau sichtbaren Stelle gut lesbar und dauerhaft ein Fabriksschild angebracht sein, das folgende Angaben enthält:

Hersteller oder Herstellerzeichen
Typ,
Ausführung und
Typzeichen

Statt der Kennzeichnung der Geräte mit dem Fabriksschild können die geforderten Angaben auch eingeprägt sein.

Im übrigen gelten die im beiliegenden Gutachten nebst Anlagen der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr des TÜV SÜD AUTOMOTIVE GMBH, TÜV SÜD Gruppe, Garching, vom 17.12.2007 festgehaltenen Angaben.

Das geprüfte Muster ist so aufzubewahren, dass es noch fünf Jahre nach Erlöschen der ABE in zweifelsfreiem Zustand vorgewiesen werden kann.

Flensburg, 27.02.2008
Im Auftrag



(Hünkele)

Anlagen:

Nebenbestimmungen und Rechtsbehelfsbelehrung
1 Gutachten Nr. 18 10 00 0579

Technischer Bericht Nr.: 18 10 00 0579
 Antragsteller: Wirth-Federn
 Typ: Wirth-Gabelfedern

Anlage III

Technische Daten der Federn

Gabelfeder Wirth-Art.Nr.	Drahtdicke d [mm]	Außendurch- messer D _A [mm]	Länge entspannt L [mm]	Windungszahl
6033	4,6	28,3	550	73

Verwendungsbereich

Hersteller	Fahrzeugtyp	Handelsbezeichnung/ Modelljahr	ABE / EBE Nr.	Auflagen / Hinweise
Honda	JC29	VT 125 C	K406	A5
	JC32	Varadero, 125	e9*92/61*0053	A6
	PD02	XL 500 R	C611	A6
	PC15	XBR 500	D861	A5
	PC04	CBX 550	C664	originale 20 mm Buchse weiterver- wenden
Yamaha	47X	RD 500 LC	D467	-
	1GE	RD 500 LC	D769	
	1XM 1XL	SRX 600	E120 E125	A5
	1UG 1JE	FZX 750	Einzel-BE	-



• progressiv-straffere Gabelfedern mit ABE
 • Stoßdämpfer von BITUBO, IKON, ÖHLINS
 • TECNOGEL-Motorrad-GEL-Batterien uvm.

www.wirth-federn.de
 info@wirth-federn.de
 Osterlecksfeld 23
 D-21274 Undeloh
 Tel. 04189 / 811 020
 Fax 04189 / 811 040

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 Federwechsel wirklich schnell und 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 Arbeit und etwa 100 Euro waren selten so gut angelegt. Standrohre und das Vorderrad müssen dabei nicht zwingend demontiert werden - so kann man's auch einfacher machen: 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 Wagenheber, einen Zollstock, Knarrenkasten und einen Drehmomentschlüssel. Die richtigen Anzugsmomente der entsprechenden Schrauben finden sich üblicherweise im Fahrer-Handbuch, alternativ gibt die Vertragswerkstatt darüber Auskunft.

Bild 1: Um freien Zugang zu der Gabel-Verschlusssschraube zu erhalten, empfiehlt sich bei Rohrlinkern die Demontage. Vorderrad und Gabel müssen vollständig entlastet werden. Bild 2: Ein Wagenheber oder Holzklötze leisten hier gute Dienste.

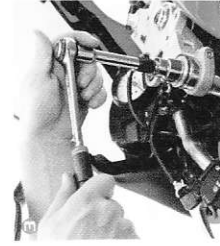
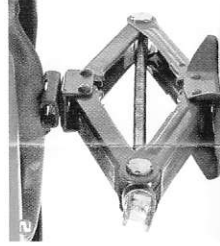
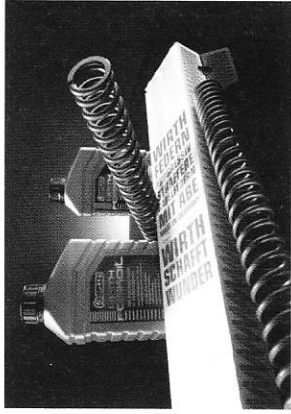
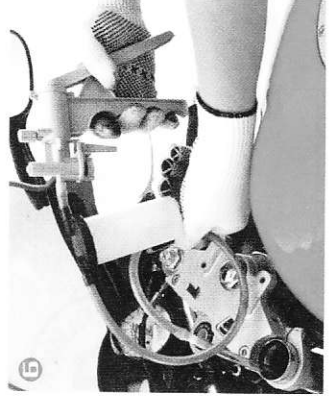
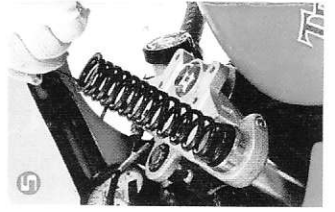
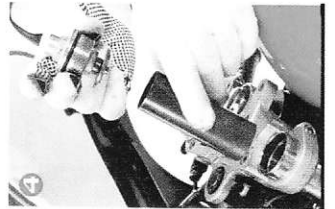


Bild 3-4: Beim Öffnen der Verschlusssschrauben ist Vorsicht geboten, denn die Federn könnten von unten Druck auf den Verschluss ausüben. Am besten mit Knarre lösen. Vorspannhülse und Verschluss werden entfernt. Für den späteren Zusammenbau sollte man sich die Einbaureihenfolge der Komponenten einprägen.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



Sind beide Gabelholme entleert, verhindern Pumpbewegungen am Vorderrad, dass altes Öl im Holm verbleibt. Wer es sehr genau nimmt, kann etwas frisches Gabelöl opfern, um damit das System kräftig durchzuspülen. Auf diese Weise können Ablagerungen in der Schwabe 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 (je höher der SAE-Wert, desto höher die 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 PE-Flasche und universellem Alu-Einstellrohrchen mit gelasierter Einstellskala (gibt es bei uns auf der Website: www.wirth-federn.de) präzise eingestellt wird. Überschlüssiges Öl wird so passend abgesaugt. Stimmt die Füllhöhe, kann das Vorderrad wieder abgesenkt werden.

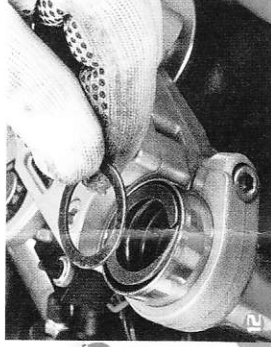
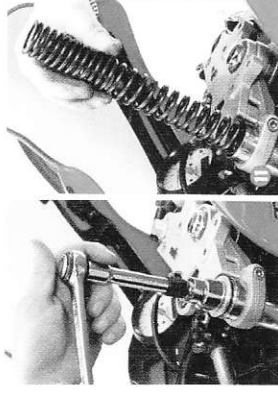


Bild 11-13: Die neue Feder wird mit der progressiven engen Wicklung nach oben eingesetzt. Vor dem Verschließen der Holme gilt es, Stahlringe und Distanzhülsen in korrekter Reihenfolge einzusetzen - grundsätzlich soll in etwa die alte Gesamtlänge von Originalfedern plus ggf. Originalhülsen wieder erreicht werden, also diese am besten neben die neuen Federn legen. Sind diese so lang wie die alten Federn samt Hülsen, wir die neue Feder alleine verbaut. Wird eine Hülse verbaut, gehört zwischen Feder und Hülse eine passende Scheibe (Bild 12).

Bei der Montage der Verschlusssschrauben ist große Vorsicht geboten. Für das Ansetzen der leicht zerstörbaren Aluminiumgewinde gegen den Federdruck ist viel Gefühl gefragt. Schraubenschlüssel sind hierzu wenig geeignet. Das Herunterdrücken und gerade Ansetzen am Gewinde gelingt am besten nur mit einer Knarreverlängerung und Steckschlüssel. Die ersten Gewindengänge sollten gefühlvoll, ohne Knarre, nur mit Handkraft eingedreht werden. Abschließend wird der Verschluss mit dem entsprechenden Drehmoment angezogen, dann kommt die 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 unter www.wirth-federn.de !!

