

Fahrwerk

Schwingenumbau 3HE auf 4JH Schwinge incl. 5*17" Felge

Folgendes wird für den Umbau benötigt:

(3HE => FZR 600 Bj. 89-93 / 4JH => FZR 600 R Bj. 94-95)

- Motorrad 3HE oder baugleich
- 3HE Federbein
- 3HE Umlenkung
- 3HE oder 4JH Bremsscheibe (identisch)
- 3HE oder 4JH Bremssattel (identisch)
- 4JH Bremsankerstrebe/Momentabstützung
- 3HE oder 4JH Lager für Schwinge und Umlenkung (identisch)
- 4JH Schwinge incl. Kettenspanner, Radachse, Distanzbuchsen
- 4JH Bremssattelaufnahme (oder die der 3HE aufbohren)
- 4JH Felge incl. Ruckdämpfer, Kettenradaufnahme und Distanzen
- 4JH Kettensatz + Offset Ritzel (siehe 7.)

à Das Kettenrad der 4JH hat standardmäßig 47 Zähne, dass der 3HE nur 44 (Bj. 89) bzw. 45 Zähne (übrige Baujahre). Soll nach dem Umbau das Kettenrad der 4JH verwendet werden (ist ganz nett, etwas kürzere Übersetzung, aber etwas schwerer eingetragen zu kriegen) muss auch die Kette der 4JH verwendet werden, diese ist um 2 Glieder länger.

Sollte ein Kettenrad für die 4JH mit der Sonderübersetzung 45Z verwendet werden, ist vermutlich auch die Verwendung der etwas kürzeren 3HE Kette möglich. Da auf jeden Fall ein Offset-Ritzel angefertigt werden muss (siehe 7.) sollte auch immer ein komplett neues Kettenkit montiert werden.!

1. Die Schwinge muss soweit abgefräst werden, dass sie in den schmalen 3HE Rahmen passt. Dafür müssen auch die Lagersitze vertieft werden, damit die Schwingenlager weiter nach innen gesetzt werden können. Dies kann auch mittels eines Dremels selbst gemacht werden, wenn der restliche verbleibende Lagersitz nicht in Mitleidenschaft gezogen wird.

Für das Abfräsen der Schwinge die lichte Weite des 3HE Rahmens im Bereich der Schwingenaufnahme ausgemessen werden - irgendwas um 220 mm.

Die Staubkappen sind bei mir entfallen.

Nacher neue (!) Lager rein.

2. Bei Aufnahme für die Umlenkung ist es genau das gleiche, diese muss auf die entsprechende Breite der 3HE abgefräst werden. Die Maße hierfür nimmst du an der Aufnahme der 3HE Schwinge ab.

Nachher neue (!) Lager rein.

ACHTUNG: Alternativ kann der Unterschied auch durch Unterlegscheiben oder andere Distanzen an der Umlenkwappe ausgeglichen werden.

Dann spart man sich das Abdrehen und benötigt für die Umlenkung nicht zwingend neue Lager.

3. Federbein und die komplette Umlenkung incl. Umlenkhebel können von der 3HE

Fahrwerk

übernommen werden. Die Umlenkhebel der 4JH passen nicht, die sind länger als die der 3HE. Etwas kürzere Hebel als die originalen 3HE sollen auch noch funktionieren.

4. Die Fahrerfußrasten müssen samt Platte etwa 1 cm nach außen distanziert werden, da diese sonst mit der breiteren Schwinge kollidieren würden.
Die Fersenschützer müssen ein klein Wenig nach außen gebogen werden

5. Der originale Endtopf der 3HE kann nicht weiterverwendet werden, zumindest müsste er im Bereich des Verbindungsrohres zum Sammler umgeschweißt werden. Denn auch dieses Rohr würde mit der breiteren Schwinge kollidieren.
Bei meinem Zubehör-Endtopf gab es jedoch keine Probleme.

Jetzt ist die Schwinge soweit drin und das Hinterrad kann montiert werden.

7. Der Versatz vom Ritzel zum Kettenrad muss festgestellt werden und mittels Offset-Ritzel ausgeglichen werden. Wenn dieses entsprechend angefertigt ist, kann der Kettensatz montiert werden.

8. Rollout!

Eindeutige ID: #0

Verfasser: madmo

Letzte Änderung: 2005-12-10 22:32