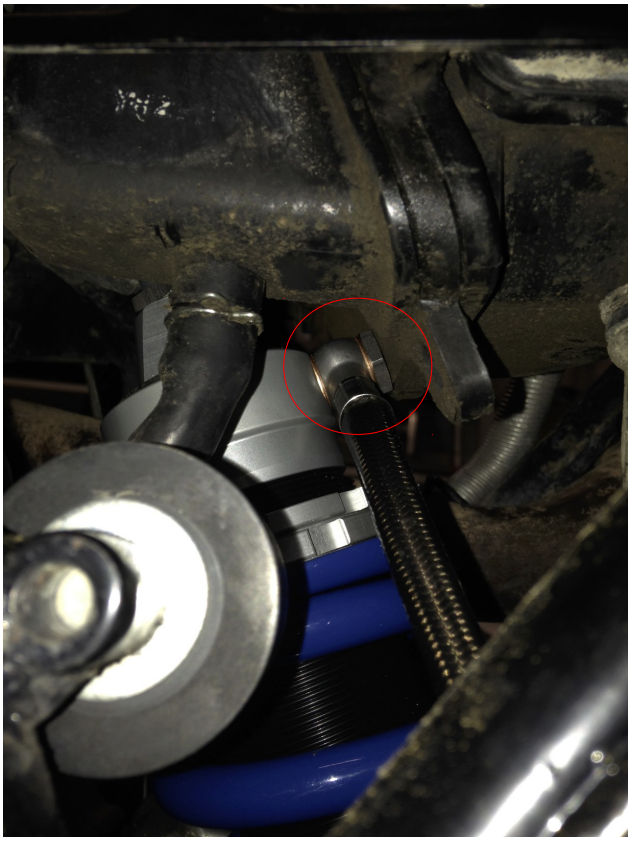
Einbau Wilbers Competition in eine SP44/SP45

Autor: Dennis

Diese Anleitung ist von einem Forumsteilnehmer erstellt worden. Die Autoren der Anleitungen sind in der Regel Laien. Die beschriebenen Tätigkeiten sind von einem Fachmann durchzuführen bzw. zu kontrollieren. Eine Garantie/Gewährleistung wird für diese Anleitung durch den Seitenbetreiber oder den Autor nicht übernommen. Die Nutzung der Anleitung erfolgt daher auf Ihre eigene Gefahr.

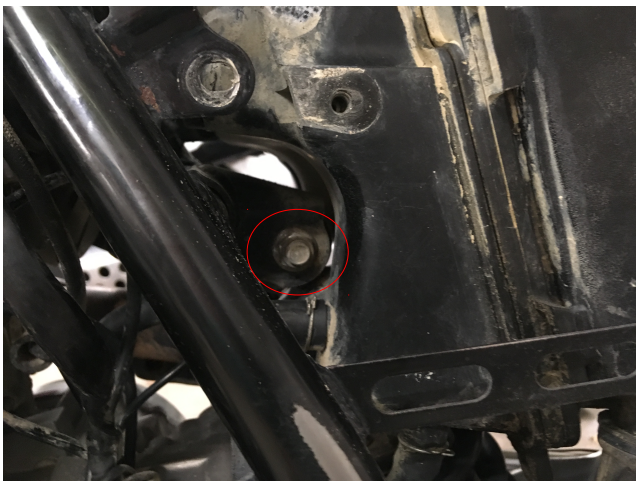
Ich hatte bei eBay Kleinanzeigen ein unverbautes Wilbers Competition Federbein entdeckt. Das war preislich so interessant, dass ich direkt zugeschlagen habe. Leider kam die Ernüchterung beim Einbauversuch. Der Luftfilterkasten passte nicht mehr in seine Einbauposition, da die Verschraubung des Ausgleichsbehälters des Federbeins im Weg war. Laut Einbauanleitung musste aber der Aufkleber auf dem Federbein in Fahrtrichtung zeigen, womit dann die Verschraubung Richtung Luftfilterkasten zeigte. Anders herum konnte man es auch nicht verbauen, da der Schlauch des Ausgleichsbehälters dann Richtung Krümmer gezeigt hätte.



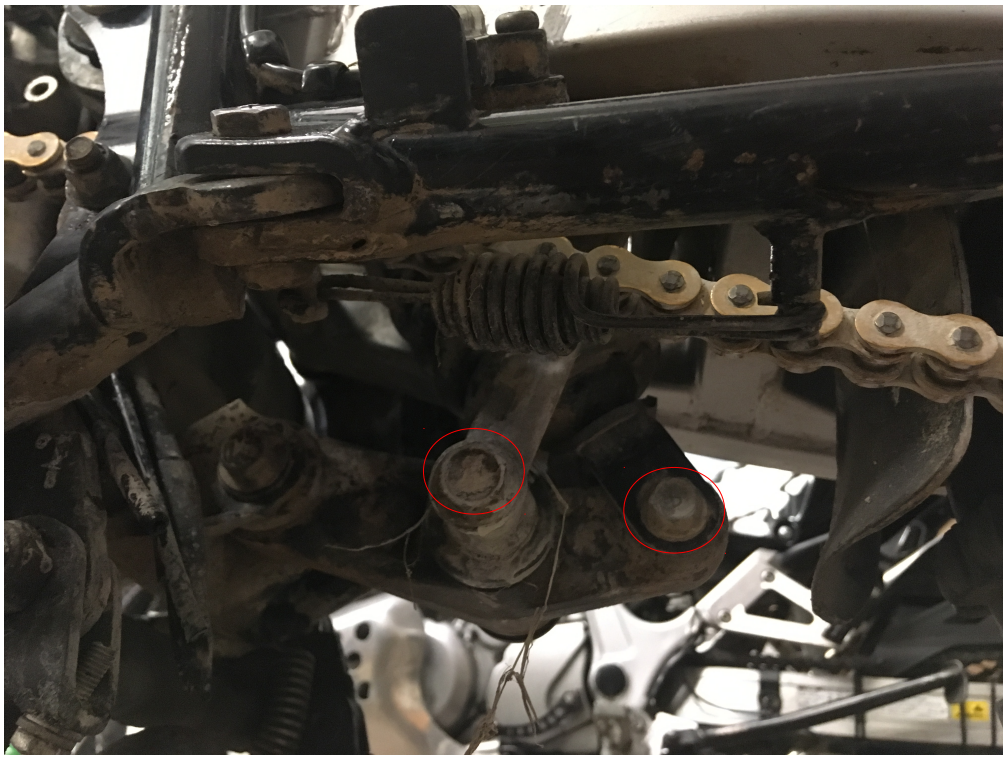
Nach ein wenig Internetsuche habe ich 2 andere DR Fahrer gefunden, die exakt das selbe Problem hatten. Also wendete ich mich an den Wilbers Support. Sie waren sehr bemüht zu helfen und baten mich, das Federbein einzuschicken. Lt. deren Messaufzeichnungen sollte das Problem nicht existieren, man wolle das Federbein an einem Versuchsfahrzeug nochmal neu einmessen. Ich hatte vor dem Versenden angefragt, ob man die blaue ungenutzte neue Feder gegen eine Schwarze tauschen könnte.

Nach ein paar Wochen kam das Federbein zurück mit einer kostenlos getauschten schwarzen Feder :-) Man hatte den oberen Teil des Federbeins gedreht, so dass nun die Verschraubung des Schlauches sowie der Aufkleber in Fahrtrichtung zeigt und der Schlauch des Ausgleichsbehälters Richtung linke Fahrzeugseite verläuft.

Der Einbau in die DR ist doch nicht ganz schnell erledigt, da man
- erst die Batterie ausbauen und das Anlasserrelais abschrauben muss,
- um dann den Batteriekasten ausbauen zu können,
- um den Luftfilterkasten nach hinten zu ziehen,
- damit man an die obere Verschraubung des Federbeins kommt (noch nicht lösen!)



Als Erstes ist die DR sicher aufzubocken, so dass die Schwinge noch frei beweglich ist. Wenn vorhanden, reicht der Hauptständer dazu aus.
Nun werden unten an der Federbeinumlenkung die beiden markierten Bolzen entfernt und die Schwinge abgesenkt.



Nach dem Entfernen des Bolzens der oberen Federbeinverschraubung, kann man das Federbein nach unten herausziehen.

Das neue Federbein habe ich in ein altes T-Shirt gewickelt und den Ausgleichsbehälter in eine alte Socke gesteckt, damit es beim Einbau nicht gleich zerkratzt. Das neue Federbein wird zusammen mit dem Ausgleichsbehälter von unten eingeschoben. Nun den oberen gesäuberten und frisch gefetteten Bolzen einschieben und die Mutter aufdrehen. Unten habe ich zuerst den Bolzen für das Federbein eingesteckt und die Mutter aufgedreht. Danach wird die Schwinge angehoben und der

Bolzen für die Umlenkhebel eingeschoben. Auch hier vorher alles sauber machen und neu fetten.

Nun die Bolzen mit folgenden Drehmomenten anziehen:
Mutter des mittleren Bolzens am unteren Dämpferhebel: 84-120nm
Muttern der Bolzen des Stoßdämpfers (oben und unten): 48-72nm

Jetzt können der Luftfilterkasten, der Batteriekasten und die Batterie wieder eingebaut werden.

Anschließend wird er Ausgleichsbehälter mit den mitgelieferten Gummipuffern und Kabelbindern am Rahmen fixiert.

Einstellungen:
Für eine individuelle Einstellung der Zug- und Druckdämpfung kann man unter Angabe des Verhältnisses Straße / Gelände bei Wilbers anfragen.

Meine Einstellung für 100% Gelände:
Der dynamische Federweg sollte etwa 60-70 mm sein. Mit einer Vorspannung von 20mm erhalte ich einen dynamischen Federweg von 60mm.

Die Stufen werden erst ganz zugedreht (mit Gefühl) und dann um x Klicks wieder geöffnet.
Zugstufe (unten am Federbein): 17 / 22 Klicks offen
Druckstufe Lowspeed (Kreuz): 14 / 22 Klicks offen
Druckstufe Highspeed (Schlitz): 16 / 22 Klicks offen