

## 5 XT 350 und XT 600 Federbeine

(Wie im Forum veröffentlicht)

Die erste Rückmeldung gibt es mittlerweile, deshalb ein paar Infos wie man das Xt 600 Federbein überholt.

Ich empfehle das nur selber zu machen, wenn man mechanisches Feingefühl hat (also ansonsten auch alles andere am Motorrad macht).

### **Sicherheitshinweis:**

**Das Federbein steht unter Druck, bei entsprechenden Arbeiten ist Schutzausrüstung zu tragen (Brille!)**

Wer selber schraubt ist auch selber Schuld für Beschädigungen oder Verletzungen.

Selber machen lohnt nur bedingt.

Feder entfernen, entsprechendes Werkzeug ist empfehlenswert, z.B. mit Presse, Federspanne oder ähnliches.

Die Xt Federbeine sind als Wegwerfteile ausgelegt. Zur Überholung muss **zuerst** das Stickstoffreservoir im oberen Bereich angebohrt werden.

Außerdem mache ich eine Bohrung zur Entfernung des Sicherungsclips in das Gehäuse. Dies ist notwendig da der Dichtkopf von 2 Sicherungsclips gehalten wird.

Ein entfernen auf andere Art und Weise hat bei mir teilweise zur Beschädigung der Kolbenlauffläche geführt..



Durch das Loch kann der Sicherungsclip aus seiner Nut herausgedrückt werden.  
Danach den Dichtkopf entfernen und den 2.ten Sicherungsring ausbauen.  
Kolbenstange mit Kolben ausbauen und mit 14 mm Klemmbacken für Rohre einspannen. Unteres Federbeinauge vorsichtig erwärmen von Kolbenstange aus und dann abschrauben.

Bei den alten Xt 350 und Xt 600 Federbeinen lässt sich der Kolben nicht abbauen. Ist aber auch nicht notwendig, Kolben und Shims sind so einfach, das sie sich auch so reinigen lassen.



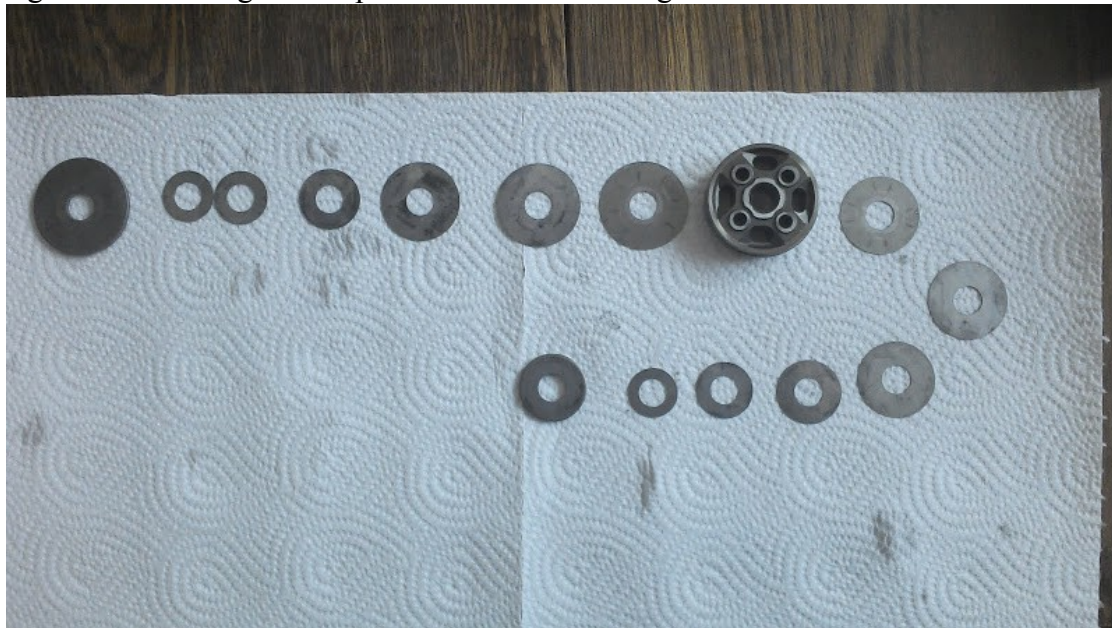
Gleiches Kolbendesign und ein paar Shims für die Druckstufen bei der TT 350 (Bild).



Bei den neuen (2kf, 3tb) Federbeinen muss die Mutter auf der Kolbenstange gelöst werden, dazu das über der Mutter herausragende Stück Kolbenstange abschleifen, ruhig einen halben Millimeter von der Mutter mit abschleifen.

Mutter abschrauben und Shims mit Kolben reinigen und sortiert ablegen.

Die 3TB und XTZ 750 (Bild unten) Federbeine haben schon ein besseres Kolbendesign und ein richtiges Shimpaket für Druck und Zugstufe



Trennkolben mit Druckluft über Stickstoffbohrung ausblasen, vorher ab die Höhe im Gehäuse messen . Vorsichtig auf eine weiche Unterlage ausblasen. Selbst mit 2 Bar fliegt das Teil mit ordentlicher Geschwindigkeit raus.

Drehstück mit Gewinde für Ventil anlöten.



Kolbenlauffläche feinhonen bei Bedarf.

Kolbenstange polieren.

Neuen Dichtkopf und Anschlagpuffer montieren.

Kolben plan schleifen, (z.B. auf einen Ceranfeld)

Shims auf Beschädigung untersuchen und nach Bedarf austauschen.

Shims und Kolben gereinigt montieren.

Kolbenstangenmutter mit Loctite montieren, trocken lassen!

Gehäuse reinigen.

Trennkolben mit neuen O-Ring ins Gehäuse einschieben bis zur gemessenen Höhe.

Ventil montieren.

Öl einfüllen

Kolbenstang mit Kolben ins Gehäuse-> Gehäuse entlüften → es dürfen keine Blasen mehr hoch kommen (am besten die Bohrung zur Demontage des Sicherheitsclip mit Tape zukleben)

Gehäuse mit Öl auffüllen und Dichtkopf so einschieben das alle Luft entweichen kann. Sicherungsclip befestigen.

Auf Ventil ca. 16-20 bar Stickstoff drauf .

Jetzt sollte sich die Kolbenstange mit Kraft und ohne blubbernde Geräusche nach innen schieben lassen und von alleine wieder raus kommen.

Falls ein Einsteller vorhanden ist, sollte sich die Geschwindigkeit beim raus drücken der Kolbenstange mit diesem deutlich einstellen lassen.

Modifikationen:

Bei allen lässt sich der Federweg und somit die Heckhöhe durch Einbau von Spacern (Distanzstücken) reduzieren.

Bei den alten Federbeinen ohne Kolbenstangenmutter kann man nix machen ohne die Kolbenstange zu wechseln, abgesehen von der Hubreduzierung.

Bei den Federbeinen kann man Shims und Kolben wechseln um Druck- und Zugstufe zu ändern.

Außerdem ist es möglich das Ansprechverhalten durch verschiedene Modifikationen (Reibung vermindern) zu verbessern.

## **6 XTZ 750 Federbein**

Der Dichtkopf lässt sich einfach nach innen drücken, der Rest wie beim XT Federbein.