

## Bedienungs- und Einstellungsanleitung für Wilbers Federbeine

Wir freuen uns, dass Sie sich für das / die *Wilbers* Federbein/e entschieden haben. Sie haben mit dem / den *Wilbers* Federbein/e ein High- Tech Produkt erworben, dass einiger Erklärungen bedarf, aber keine Angst, es ist nicht so schwierig wie Sie denken.

An Ihrem/en Federbein/e haben Sie einige Einstellmöglichkeiten die Verschiedenes bewirken. Wir wollen Ihnen erklären wie und was funktioniert und was für Möglichkeiten Sie haben. Vor allem welche Auswirkungen die verschiedenen Einstellungen auf das Fahrverhalten Ihres Motorrads haben.

Ihr/e Federbein/e wurden bei uns in Nordhorn auf Ihre persönlichen Bedürfnisse abgestimmt. Ihre Informationen über Körpergewicht, Tourenfahrten mit oder ohne Gepäck oder Sozius, Rennstreckeneinsatz oder Sonstiges wurden beim zusammenstellen der hochwertigen Federbeinkomponenten berücksichtigt.

Wir haben also ein individuelles auf Sie und Ihr Motorrad abgestimmte/s Federbein/e gefertigt, welche Sie noch nach Ihrem Geschmack verändern können.

Bei allen Grundeinstellungen sollten Motorrad und Federelemente im betriebswarmen Zustand sein, da bei kalten Dämpfern, Federbeinen sowie Gabeln vorkommen kann, dass sich das Ansprechverhalten und die Dämpfungscharakteristisch durch dickflüssiges Hydrauliköl stark verändert.

Vor einer Veränderung an der Grundeinstellung empfehlen wir, diese zu notieren.

Bei Verwendung von Stereo – Federbeinen muss jede Änderung bei beiden Dämpfern gleich durchgeführt werden.

Ein seriennahes Federbein hat folgende Grundeinstellung:

Zugstufe:	12 – 14 Klicks
Druckstufe/ Low – Speed:	12 – 14 Klicks
Druckstufe/ High – Speed:	12 – 14 Klicks

Die Federvorspannung wurde von uns eingestellt.

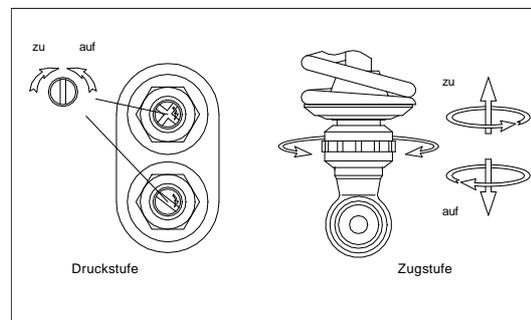
Die Federvorspannung können Sie mit dem beiliegenden Hackenschlüssel oder mit der Hydraulik auf zusätzliche Beladung einstellen.

Eine erleichtere hydraulische Einstellung der Federvorspannung, ist bei fast allen Fahrzeugen möglich, auch eine Nachrüstung ist machbar.

Die Zugstufendämpfung (rotes Einstellrad unten am Federbein)

ist für die Regulierung der Ausfedergeschwindigkeit. Die Zugstufendämpfung ist in 22 Stufen einstellbar und durch „Klicks“ spür- und hörbar. Die Maximaldämpfung wird durch drehen nach rechts erreicht und nach links nimmt man die Dämpfung ab.

Die Druckstufeneinstellung funktioniert ähnlich und befindet sich am Ausgleichsbehälter. (Bild rechts)



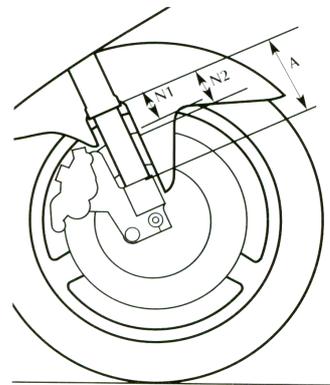
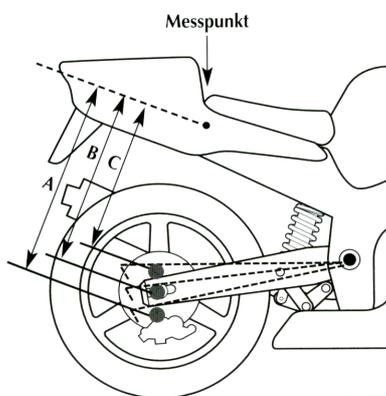
1. Druckstufe / Low – Speed (blauer Einstellknopf, Kreuzschlitzschraube)
2. Druckstufe / High – Speed (roter Einstellknopf, Schlitzschraube)

Die Druckstufendämpfung funktioniert im Low-speedbereich bis 0,5m/sec., im Highspeedbereich von 0,5 bis 4,5m/sec. Einfedergeschwindigkeit.

Die Unterteilung in diese zwei Bereiche erhöht in ganz erheblichen Maße die Funktion, den Fahrkomfort und die Sicherheit. Unter folgenden Bedingungen sollten Sie Test- und Einstellfahrten absolvieren:

1. Notieren Sie die Grundeinstellung und jede Veränderung die Sie vornehmen
2. Stereo – Federbeinen immer gleich einstellen
3. Veränderungen in kleinen Schritten mit 1 – 2 Klicks durchführen
4. Bei Testfahrten immer die gleiche Strecke fahren
5. Veränderungen beobachten, notieren und gegebenenfalls weitere Einstellungen durchführen
6. Im Druckstufenbereich sollten die Low – und Highspeedverstellung nicht mehr als 5 Klicks getrennt voneinander sein
7. Falls Sie einmal den Überblick verloren haben, stellen Sie wieder die vom Werk vorgegebene Grundeinstellung ein, und starten Sie erneut.

Die Federvorspannung und den Negativfederweg können Sie wie folgt kontrollieren und einstellen:



à Heben Sie das Motorrad komplett aus der Feder, so dass das Hinterrad bzw. Vorderrad frei über dem Boden schwebt. (Nützlich kann hier ein Wagenheber sein)

à Messen Sie diesen Abstand,  
hinten: zwischen der Steckachse und einem festen Punkt an der Sitzbank-  
vorne: zwischen Steckachse und unterer Gabelbrücke  
dieser Abstand ist „A“  $A = 100\%$

à Stellen Sie das Motorrad auf die Räder, federn Sie es einige Male durch und messen dann an denselben Messpunkten. Dieser Abstand ist **B** und wird nun von **A** abgezogen, so errechnen Sie den statischen Negativfederweg 1 (**N1**). Zu folgenden Ergebnissen sollten Sie kommen:

vorne		hinten	
Straßenabstimmung	Rennabstimmung	Straßenabstimmung	Rennabstimmung
ca. 25 – 30 mm	ca. 20 – 25 mm	ca. 10 – 15 mm	ca. 5 – 10 mm
Bei Enduros liegen die Werte ca. 5 mm höher			

à Setzen Sie sich nun auf Ihr Motorrad in normaler Sitzhaltung, also Hände an den Lenker und einen Fuß auf der Raste, federn das Motorrad ein einige Male durch und balancieren es so aus, dass es senkrecht steht, Ihr Stützbein also kaum belastet wird. Jetzt misst ein Helfer an den selben Messpunkten. So erhalten Sie **C** den Sie wiederum von **A** abziehen, so errechnen Sie den dynamischen Negativfederweg 2 (**N2**). Der dynamische Negativfederweg sollte je nach Einsatz vorne sowie hinten ca. 1/3 des Gesamtfederweges aufweisen. Bei Abstimmung für den Rennstreckeneinsatz liegen die Werte bei ca. 1/4 vom maximalen Federweg.

**Wir wünschen Ihnen eine gute und sichere Fahrt!.**

