

## Austausch der Kupplung

Nachdem die [Prüfung der Belagsdicke](#) ergeben hatte, daß meine Kupplung die Verschleißgrenze unterschritten hatte, habe ich sie ausgetauscht.

War ein schönes Stück Arbeit. Habe etwa 10 Stunden dafür gebraucht. Ist aber bewältigbar - ab und zu braucht man einen Helfer und muß vielleicht auch mit dem Spezialwerkzeug improvisieren. Mehr dazu siehe unten.

Wenn ihr schlechte Nerven habt und beim Anblick der total zerlegten Q potentiell Panikattacken erleidet, dann laßt die Finger davon! Wenn man sehr systematisch vorgeht und alle abgebauten Teile chronologisch ablegt, kann aber nicht wirklich was schiefgehen.

### Benötigtes Werkzeug:

Ratschenkasten, Ringschlüssel, Innensechskantschlüssel, div. Schraubendreher. Eignetlich nix besonderes.

Drehmomentschlüssel. Ich empfehle immer, gerade als Laie einen guten Drehmomentschlüssel zu verwenden - nach fest kommt ab! Ich verwende zwei: einen kleinen (10-80 NM) von Hazet und einen großen (50-200 NM) von Proxxon, beide in 1/2 Zoll. Den kleinen habe ich mir nicht von Proxxon gekauft, weil er nur in 3/8 Zoll angeboten wird. Zu den Drehmomentschlüsseln braucht man hauptsächlich Innensechskantnüsse (welche ich mir nur einmal in 1/2 Zoll kaufen wollte - von Adaptern 1/2-3/8 Zoll halte ich nix.)

Metallsäge und Schraubstock zur Herstellung der Führungsdorne

Seitenschneider für die Kabelbinder

### Benötigtes Material:

ein walnussgroßes Stück Optimoly MP3  
Schmierpaste - beim Freundlichen schnorren (oder eine Tube kaufen) oder was vergleichbares besorgen  
jede Menge Kabelbinder in 12 und 25 cm

2 oder 4 Stk. Torband- oder Schlossschrauben in M8 x 120mm (im Zweifel mehr!)

evtl. eine Schlauchschelle 20mm Durchmesser

Kupplungssatz (oder lediglich die Kupplungsscheibe, falls die anderen Teile nicht bunt angelaufen sind oder Riefen haben)

Ausrückstange (falls verbogen oder die neue Version mit Filzstück gewünscht)



In dieser kleinen Schachtel bekommt man den Kupplungssatz. Nachdem ich schon bei der Prüfung der Belagsdicke gesehen hatte, daß mehr als nur die Mitnehmerscheibe getauscht werden muß, habe ich einen ganzen Satz geholt.

Inklusive einer neuen Ausrückstange (meine alte hatte das Filzstück noch nicht!) habe ich dafür bei meinem Freundlichen EUR 312,78 bezahlt.... autsch.



Das ist also der gesamte Inhalt des Sets.



Die Mitnehmerscheibe von Sachs in ihrer vollen Pracht...



Kupplungsgehäuse



Kupplungsdeckel



Tellerfeder



Alles trocken abgewischt und vom Staub bereit - fertig zum Einbau!



Bevor es losgeht noch die Werkstatt herrichten. Zum geordneten Ablegen der ausgebauten Teile habe ich meinen provisorischen Tisch hingestellt. Werkstattwagen steht bereit (kann ich empfehlen das Ding - sehr übersichtlich! Gibt's um EUR 70,- bei [www.bauhaus.at](http://www.bauhaus.at)) Als Unterlagen habe ich die BMW Werkstatt-CD auf dem Laptop und die Reparaturanleitung von Bucheli (die Drehmomentübersicht ist ganz praktisch) verwendet.

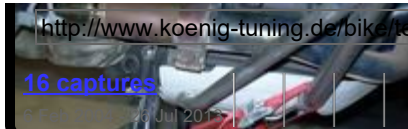
Dann habe ich das Motorrad so platziert, daß rundherum noch genug Raum zum Arbeiten bleibt. Unter das Hinterrad habe ich ein großes Stück Pappe gelegt.



Nachdem ich (noch...) keine dieser praktischen Hebebühnen besitze, bei denen man das Vorderrad einklemmen kann, mußte ich bei der Fixierung improvisieren. Links und rechts vom Vorderrad eine stabile Platte hingelegt, beschwert und mit einem Gurt an die Gabel geschnallt.



Rechts auch - die paar Marmorplatten hatten etwa 20kg.



Damit der Hauptstander nicht einklappen kann, habe ich ihn mit zwei (!) Gurten an die Sturzbugel gezurrt.

FEB MAY JUN

07

2003 2004 2013



About this capture



Jetzt geht es los: Sitz runter!



Tank runter: Schraube, Benzinschlauchschnellkupplungen, Entlüftungsschläuche und Stecker weg. Tank weg.



OK, das übliche Chaos unten drunter wird sichtbar. Die Batterie ist als nächstes dran.

Zuerst den Minuspol, dann den Pluspol abschrauben.

Wenn man an der Lasche des Gummibandes zieht, bis man das Band aus der Klammer lösen kann, reißt sie ab...



Besser ist es, das Gummiband an der linken Ecke über die Batterie zu schieben - dann kann man es ganz leicht aus der Klammer an der rechten Seite lösen.



Batterie rausheben und ablegen.  
Die beiden 10er Muttern am Boden des Batteriefachs abschrauben.  
Die TX30 Schraube, welche das Batteriefach an die ABS-Einheit hält, auch abschrauben.



Dann mußte ich das Kabel-Chaos meiner Interkomanlage lösen - habe etwa 10 Kabelbinder durchtrennt.





Den Stecker vom Luftfilterkasten abziehen. Dazu die Drahtklammer in Richtung Stecker drücken - dann löst sich die Arretierung und der Stecker geht ganz einfach ab.



Luftfilter raus.

Nachdem das Kästchen meiner MIT-100 Interkom-Anlage auf dem Luftfilterkastendeckel festgeklebt ist, wollte ich es nicht entfernen und habe den Deckel nur nach oben geklappt - hat gereicht.



Dann die Schellen an den Ansaugschnorcheln lösen.



Nachdem ich im Winter eher keine längeren Touren fahre, wollte ich auch gleich die Touratech-Kofferhalterung abbauen und wieder den Remus montieren.



Also zuerst die Rohrhalterung runter.

Vorne rechts am Krümmer die Mutter der Schelle mit Rostlöser einsprühen und vorsichtig lösen. Schadet auch nicht, etwas Kriechöl unter die Schelle zu sprühen - sie löst sich dann wesentlich einfacher.





Nachdem man die beiden Schrauben unten am Sammeltopf und auch die Halterung des Auspuffs hinten am Fußrastenausleger entfernt hat...



..kann man das Riesending von einem Auspuff abziehen. Perverse Konstruktion, BMW!



Hinten den Bremssattel ab.

Kabelbinder entlang der Leitung des ABS-Gebers bis zu Steckverbindung oben am Heckrahmen durchtrennen. Stecker ausstecken und das Sensorkabel lösen.



Hier ist die Steckverbindung des ABS-Sensorkabels zu sehen.



Hinterrad weg. Kleiner Tipp: Am besten löst man die Schrauben schon, bevor man das Bike aufbockt. Oder zumindest, bevor man den Bremssattel demontiert - sonst wird es etwas schwierig, das Rad zum Lösen zu fixieren!



Immer wieder leicht beunruhigend, wenn das Heck so in der Luft hängt. Heute wird es aber noch wesentlich schlimmer als sonst...



Spritzschutz abmontieren.



Bremsflüssigkeitsbehälter aus seiner Halterung ziehen.  
Bremsleitung mitsamt der Gummimanschette aus der Haltklammer am Heckrahmen ziehen.



Heckrahmenbefestigung links hinten abschrauben.



Heckrahmenbefestigung rechts hinten abschrauben.  
Heckrahmenbesfestigung rechts vorne nur lösen - etwa 7 Umdrehungen der Schraube. Wenn man nur weniger löst, wird es dann später beim Hochklappen eng.

Heckrahmenbefestigung links lösen.

<http://www.koenig-tuning.de/bike/technik/kupplungstausch/kupplungstausch.html>

Go

FEB MAY JUN

07

2003 2004 2013



▼ About this capture

16 captures

6 Feb 2003 20 Jul 2013



Federbein unten lösen. Schlüsselweite 15 und 14.

Sitzbankhalterung vorne abschrauben...



...damit man ordentlich an die Befestigung des Federbeines kommt. Wieder 14 und 15. Aufpassen, dass das Federbein nicht unten rausfällt!



Dann noch den Innensechskant des Verstellrades lösen und das ganze Ding archivieren.

16 captures

6 Feb 2004 16 Jul 2013



Die beiden Ansaugsnorchel in den Luftfilterkasten schieben.



Links und rechts die Befestigung des Luftfilterkastens lösen.

Die Schraube hinten innen im Luftfilterkasten lösen.





Den Stecker für das Kabel des Seitenständersensors ausstecken.



Die beiden Überlaufschläuche des Tanks entfernen.

Die Kabelbinder links in unmittelbarer Nähe des Luftfilterkastens durchtrennen.



Vorne über den Zylindern geht eine Stange quer durchs Motorrad, welche das Hochklappen des Heckrahmens verhindert. Eine der beiden Muttern abschrauben und dann...



... die Stange zur anderen Seite durchschieben. Ich mußte sie mit sanfter Gewalt unter Zuhilfenahme eines großen Schraubendrehers und eines Gummihammers durchschlagen.



Der große Augenblick ist gekommen: mit einem Gurt zwischen Lenker und Heck den gesamten Heckrahmen nach oben klappen. Dabei immer stückchenweise vorgehen und immer wieder nachsehen, ob man nicht einen Kabelbinder irgendwo vergessen hat oder zum Beispiel die Bremsleitungen an der rechten Seite verbiegt.



Ich hatte zum Beispiel diese beiden Stecker vergessen.

Und den Seilzuverteiler - der geht so ungünstig von links nach rechts durch das Bike, dass er genau das Hochklappen verhindert.



Also auf einer Seite abschrauben und zur anderen Seite hin durchziehen.



Und immer zentimeterweise hoch damit.

Geschafft - bei etwa 80 Grad sollte Schluss sein.



Hier hatte ich noch einen Kabelbinder vergessen, der den Hauptkabelbaum an den Luftfilterkasten fesselt.

Und es wäre auch ratsam, die Befestigung der Bremsleitung zu lösen BEVOR man hochklappt.  
Die rechte Fußrastenplatte muß ohnehin runter. Einfach die drei Innensechskantschrauben abbauen.

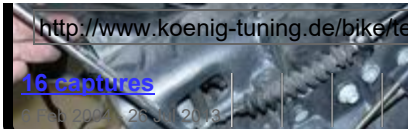


Rechts die Klammer an der Benzinleitung zur Einspritzdüse lösen und die Leitung abziehen. Bei mir kam relativ viel Benzin raus. Nachdem ich darauf nicht wirklich vorbereitet war, hat mir das die Betonbodenversiegelung in meiner Garage sehr übel genommen. Am Besten eine dicke Lage Küchenpapier beim Abziehen drunterhalten!



Jetzt kann man den Luftfilterkasten sehr einfach wegnehmen - vorausgesetzt man zieht vorher die eine Benzinleitung links und die drei Benzinleitungen rechts mitsamt der Gummipuffer nach oben aus dem Filterkasten.





Den Kupplungsausdruckhebel nach vorne hebeln und das Kupplungssseil aushängen.

Go

FEB MAY JUN

07

2003 2004 2013



▼ About this capture



Die Anlasserabdeckung entfernen.



Nicht vergessen: vor dem Abnehmen den Stecker zur Bordsteckdose abziehen.



Den kleinen Stecker am Anlasser und die Kupfermutter der Plusleitung abbauen.

Die vordere Halteschraube des Anlassers lösen.





An die hintere Schraube kommt man nur sehr umständlich ran - mit einem schlanken, langen Innensechskantschlüssel geht es sich aber aus.



Wenn man dann den Anlasser wegnimmt, sieht man schon das Kupplungsgehäuse.



Wenn man die Gummiabdeckung am Bowdenzug zum Ausrückhebel etwas zurückzieht, kann man das Drahtseil aus der Führung am Getriebegehäuse (durch den eingesägten Schlitz in der Öse) ziehen.

OK - alles abgebaut. Jetzt kommt der Ausbau des Getriebes dran!

Vorher geht es aber nochmal in die Werkstatt - die Führungsdorne zum geraden Abziehen des Getriebes vorbereiten.



Von meinen beiden Torbandschrauben (M8 x 120mm - länger ist besser!) habe ich die Rundköpfe abgesägt.



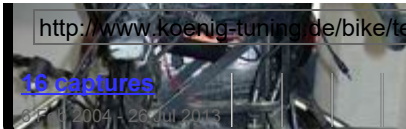
Dann von oben einen Schlitz in das neue Ende - zum Eindrehen mit einem Schraubenzieher. Den Grat vom Sägen habe ich mit einer Feile abgenommen - das Getriebe soll ja unbehindert auf den Führungsdornen rutschen können.





A silver motorcycle frame with a red engine and black wheels, resting on a wooden floor. The frame is positioned diagonally, showing the front and side. The engine is a red four-stroke unit. The frame has a silver finish with some black components. The wheels are black with a multi-spoke design. The motorcycle is resting on a light-colored wooden floor. In the background, there is a white wall and a yellow object, possibly a piece of equipment or a bag. A white rectangular object is on the floor near the front wheel.

Nachdem ich den Umbau allein vorgenommen habe (und ich rein physisch nicht in der Lage bin, das Getriebe auf der linken Hand zu balancieren, während ich es mit der rechten vom Motorgehäuse abziehe... ;), habe ich es wie in meinen alten VW-Käfer-Zeiten gemacht: einfach mit einem Wagenheber unterstützen und dann den Wagenheber mit dem Getriebe drauf wegziehen.



Zwischen Wagenheber und Getriebe habe ich ein Stück Styropor zum Ausgleich gelegt. Es empfiehlt sich auch, über zu prüfen, ob keine Unebenheiten am Boden die Räder des Wagenhebers behindern. Außerdem habe ich die Ränder des Wagenhebers frisch geölt.

Als ich dann alle weiteren Schrauben zwischen Getriebe und Motorblock gelöst habe, hatte ich Angst, daß das Getriebe sich nach der letzten Schraube einfach lösen und der Wagenheber umfallen würde. Völlig unbegründet - die beiden Löcher, in welchen jetzt die Führungsdorne stecken haben innen noch Führungshülsen, welche das Getriebe in meinem Fall relativ gut am Motorblock hielten. Erst nach sanftem Zug am Wagenheber (das Getriebe habe natürlich mit der anderen Hand stabilisiert) hat es sich gelöst und ich konnte den Wagenheber wegziehen.

Als das Getriebe frei von den Führungsdornen war, habe ich es vom Wagenheber genommen (ist nicht schwer!) und vorsichtig auf ein Stück Pappe am Boden abgelegt.



Das ist also dann der berühmte Anblick der GS beim Kupplungsumbau - das Heck in luftige Höhen gereckt und eine Optik, als wäre ein ziemlich großer LKW etwa 2 Meter zu spät zum Stillstand gekommen. Macht mächtig Gänsehaut.

Der Blick auf die freigelegte Kupplung.



Hier das Getriebe. Die Druckstange hat sich beim Abziehen etwas aus dem Getriebe gezogen - normalerweise steht sie nur ein paar Zentimeter raus.



Los geht es mit dem Ausbau der alten Kupplung. Sechs Innensechskantschrauben halten das Kupplungsgehäuse an der Schwungscheibe - raus damit!





Hier die neuen Teile schon mal richtig aufgelegt.



Die Stellen, wo das Kupplungsgehäuse die Tellerfeder berührt (die drei 20° langen Nasen) und die Kontaktstelle der Tellerfeder mit der Schwungscheibe werden eingefettet.



Das ganze Ding wurde bei der Herstellung gewuchtet (auf meinem Bild sind unten und links oben Abtragsbohrungen zu sehen). Bei der Montage ist es also verdammt wichtig, daß die außen an den Teilen angebrachten Farbmarkierungen (orange und grüne Farbtupfer) um 120° versetzt montiert werden.





Die Innensechskantschrauben nur handfest anziehen - vor der endgültigen Montage muss die Kupplungsscheibe zentriert werden. Bei mir passte zufällig eine meiner 1/2 Zoll Innensechskantnüsse mit der Spitze in die Zentralaufnahme für die Druckstange und mit dem konischen Aussenteil in die Verzahnung der Kupplungsscheibe. Wenn man die Kupplung ohne Hilfsmittel nach Augenmaß zentriert, gestaltet sich später das Austecken des Getriebes schwierig - nachdem ich allein gearbeitet habe und das Jonglieren mit dem Getriebe verdammt anstrengend ist, war ich froh, daß ich diese Nuß zum Zentrieren verwenden konnte.



Nachdem die Kupplungsscheibe zentriert ist, die sechs Schrauben mit 18 NM anziehen.

Hier mal zum Vergleich ein Blick auf die neuen Teile.



Ich habe auch die Druckstange gegen eine neue mit dem Filzstück (meine alte aus der '96er GS hatte noch keines) ersetzt. Hat EUR 26,- gekostet. Die Spitze muss gefettet werden.



Dann noch die Verzahnung fetten.

<http://www.koenig-tuning.de/bike/technik/kupplungstausch/kupplungstausch.html>

16 captures

Feb 4 - 26 Jul 2013

Jetzt kam der für mich schwierigste Teil des Umbaus. Besorgt Euch unbedingt einen Helfer für diesen Teil. Es hat mich wirklich ein Bißchen, Schweiß und Tränen gekostet, das verdammte Getriebe über die Führungsdornen aufzufädeln, vorsichtig ans Motorgehäuse zu schieben und dann festzustellen, daß es sich nicht näher als 20 mm daran heranbewegen läßt...

Das kann mehrere Ursachen haben:

- Die Verzahnung der Kupplungsscheibe fädelt nicht ein, weil die Kupplung nicht zentriert genug ist.
- Die Verzahnung der Kupplungsscheibe fädelt nicht ein, weil die Kupplungsscheibe verdreht ist und die Zähne nicht richtig ineinander greifen wollen.
- Die Führungshülsen in den Löchern mit den Führungsdornen haben sich nicht wieder eingefädelt - vorsichtig das Getriebe in Drehbewegungen um seine Längsachse versetzen, während man es nach vorne drückt.

All das geht mit meiner Wagenheber-Methode nicht wirklich gut. Im Idealfall steht eben ein Helfer über das Getriebe gebeugt da und hält es gegen den Motorblock, während ein zweiter es mit genauen Blicken von der Seite und unten einfädelt. Wer wie ich eine ausgeprägte masochistische Ader hat, kriegt es aber auch allein hin.

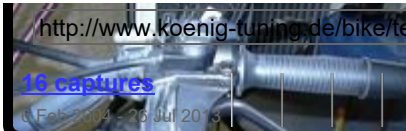
FEB 07 JUN 2013

About this capture



Dann alle Schrauben mit 22 NM wieder anziehen.

Jetzt kommt das Einstellen dran. Hat mich wirklich gewundert, um wieviel die Einstellung der alten Kupplung von der neuen abwich. Oben an der linken Armatur das Gewinde so weit herausdrehen, dass 12 mm davon zu sehen sind.



Dann muss man das Spiel des Hebels intelligenterweise nicht am Ende des Hebels, sondern direkt am Drehpunkt messen - welcher natürlich von meinen Handprotektoren verdeckt ist... grrr

Also abmontieren! Abdeckkappe und Hutmutter der Spiegelstange unten an der Armatur abbauen und den Spiegel nach oben herausziehen.

2003 2004 2013

About this capture



Dann kann man die Halterung des Protektors etwas zu sich ziehen und dann nach links ausfädeln.



7 mm soll das Spiel an diesem Ende des Hebels betragen.



<http://www.koenig-tuning.de/bike/technik/kupplungstausch/kupplungstausch.html>

Eingestellt wird es über diese Schraube, welche ich nach Entfernung von sehr viel Schmutz zwischen der Abbiege- und hinteren Schwinge und dem oberen Abschluß der Getriebegehäuse gemindert habe.

Die Schraube inkl. Kontermutter ganz herausdrehen. Die Kontermutter ganz bis zum Schraubenkopf hinaufdrehen. Die Schraube wieder an ihrem alten Platz einlegen, bis das Spiel von 7mm Lebel an der Armatur erreicht ist.

18 captures  
 Feb 2004 - 26 Jul 2013

Go FEB MAY JUN 07 2003 2004 2013

About this capture



Dann die Kontermutter wieder festdrehen. Laut BMW braucht man dafür ein Spezialwerkzeug... Ich habe die Schraube einfach festgehalten und die Kontermutter mit einem 13mm Gabelschlüssel festgezogen. Mit einem (sehr) stark gekröpten Ringschlüssel wäre das besser gegangen, aber einen solchen hatte ich nicht. Zuvor habe ich an einer anderen Mutter geübt, welche ich mit dem Drehmomentschlüssel auf 22NM angezogen hatte, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie stark ich sie anziehen muss. Am Ende nochmals überprüfen, ob das 7 mm Spiel noch stimmt.



Dieses auf dem Bild zu sehende Ding ist wirklich praktisch. Habe ich mir vor mittlerweile vielen Jahren als Restposten bei meinem Schwager [Conrad](#) besorgt. Auf der einen Seite der etwa 50cm langen rund gewickelten Feder hat es einen Druckknopf...

...mit welchem man auf der anderen Seite einen Greifer ausfahren kann. Mit diesem habe ich den Synchronisationsbowdenzug wieder auf die richtige Seite des Motorrads gebracht.





Den Luftfilterkasten wieder an seinen alten Platz und die Spritleitungen wieder einfädeln.



Jetzt vorsichtig das Heck wieder runterlassen und darauf achten, daß...

- die Klammern für den Luftfilterdeckel nach oben (nach innen in den Kasten) geklappt sind
- die Querverstrebung des Heckrahmens nicht an der Vorderkante des Luftfilterkastens aufliegt - Schraubenzieher dazwischenstecken!
- keine Kabel oder Leitungen eingeklemmt werden

Hat mich etwa 3 Versuche gekostet, bis ich den Heckrahmen ohne Widerstand bis ganz nach unten senken konnte.



Rechts unten die Halterung der Bremsleitungen wieder fixieren.

Die Schelle, welche den dicken Schlauch am Luftfilterkasten hält, habe ich beim Ausbau zerstört. Ich habe sie durch eine normale Schlauchschelle mit 20mm Durchmesser ersetzt.



Hier ist die neue Schelle zu sehen. Ja, sie ist das total überbelichtete Ding in der Mitte. Wichtig ist natürlich, dass die Schelle so gedreht wird, dass man an die Schraube von aussen rankommt.





So sieht das aus, wenn man vergessen hat, die Klammern für den Luftfilterdeckel \_vorher\_ nach oben zu klappen... leichte Pankiattacke. Man kann die Klammern aber auch \_nachher\_ aushängen, umdrehen und wieder einhängen.



Das Federbein wieder von unten einführen und festschrauben. Oben und unten 50NM. Das Handrad nicht vergessen - 19 NM.



In meinem Buch habe ich dann die Anzugsreihenfolge für die Schrauben des Heckrahmens nachgeschaut. Bitte verklagt mich nicht wegen des Fotos. Vielen Dank an den Bucheli Verlag - ist eine tolle Reparaturanleitung. Alle anderen sind natürlich genau so gut. Kauft sie alle!

Das ist also Nummer 1: rechts hinten. 47NM.



Nummer 2: rechts vorne. 47NM.

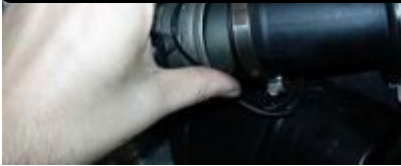


Nummer 3: links vorne. Auch 47 NM.



Nummer 4: links hinten. Auch 47 NM. Eigentlich werden alle mit 47 NM angezogen...

Als ich die Ansaugschnorchel wieder aufschieben wollte, hat sich dann etwas Ernüchterung breitgemacht: die O-Ringe hatten sich so geweitet, dass sie nicht mehr auf das Rohr passten...



Idee: Also auf den Heizkörper damit und ordentlich austrocknen lassen. Heute (nach drei Wochen am Heizkörper) weiss ich: Vergesst es! Die Scheissdinger werden nicht mehr kleiner. Kauft Euch mit der Kupplung gleich zwei neue.



Bremsflüssigkeitsbehälter wieder in seine Aufnahme. Den Stecker des ABS Sensors wieder anschliessen - dabei auf den Verlauf des Kabels achten.

Die beiden Stecker auf der linken Seite auch wieder anschliessen.



Fast hätte ich vergessen, die durchgesteckte Stange wieder zu montieren. Gottseidank hat sie trotz schon verschraubtem Heckrahmen noch immer problemlos durchgepasst. 48 NM.



Hinterrad mit einem Voranzug von 50NM montieren und Bremssattel mit 40 NM anziehen.



Für die Radschrauben habe ich dann den großen Drehmomentschlüssel rausgeholt. Kreuzweise auf 105 NM anziehen. Der große ist von [Proxxon](#), der kleine von Hazet.



Luftfilter wieder rein und dann zum tausendsten Mal überlegen, ob ich nicht die Kabel meiner Interkomanlage endlich ordentlich verlegen soll.... nächstes Mal!



Deckel zu und die Halterung für die Sitzbank wieder montieren.



Fußrasten wieder dran. 21 NM.



Die Torx-Schraube des Batteriekastens wieder rein. Eigentlich hätte ich die gar nicht lösen müssen - spart Euch das!





Spritzschutz wieder dran.



Batterie wieder einbauen und anschliessen (Plus zuerst!)



Hier zur Dokumentation nochmal die alten Teile.



16 captures

6 Feb 2013 - 26 Jul 2013



Ganz schön dreckig...



...und ordentlich Riefen drin.



Jetzt geht es ans Verkabeln! Alle Kabel, die jetzt in der Luft herumbaumeln, weil man beim Abbau Kabelbinder weggeschnitten hat, werden nun wieder ordentlich fixiert. Ich habe 32 Kabelbinder mit 12 cm und 14 mit 25 cm gebraucht... Falls ihr keine in meinem Stil verlegte Interkomanlage habt, werdet ihr vielleicht nur 10 Kabelbinder brauchen.



Fast hätte ich vergessen, die Bremsleitung wieder mit ihrer Gumminuffe in die Halterung zu schieben.



Auch die Entlüftungschläuche müssen wieder an ihren Platz.



Auspuff dran uns schon sieht sie wieder wie ein Motorrad aus. Euphorie macht sich breit...



Die Beschwerung für's Vorderrad weg...



... und den Tank drauf. Fast fertig!



Alles was noch fehlt, sind die neuen O-Ringe, damit ich die Ansaugschnorchel wieder aufschieben kann.



Noch ein Hinweis: Nachdem der Synchronisationsbowdenzug ausgebaut war, muss der Motor neu synchronisiert werden! Ich werde das bei Gelegenheit machen und auch mal ein paar Fotos dazu hier reinstellen.