

## Fahrwerksumbau/ Höherlegung:

- da ich auf kurvigen Landstraßen gerne auch mal etwas zügiger unterwegs bin, habe ich eine Lösung gesucht, um das ständige Aufsetzen zu verhindern. Auf dem ersten Treffen 2001 in Schuld habe ich bei Guido aus Wiesbaden Bitubo - Dämpfer gesehen, die 350 mm anstatt 330 mm lang waren und er berichtete von einem bedeutend besseren Fahrverhalten (kein Aufsetzen mehr, handlicher wegen des geringeren Nachlaufes, mehr Federungskomfort). Er hatte ein Mustergutachten, in dem diese Dämpfer sogar drin waren (Kopie kann ich mailen). Telefonate mit dem deutschen Importeur ergaben, dass diese früheren Serienprodukte nicht mehr gebaut werden und auch keine Sonderanfertigungen mehr möglich sind.
- ich nahm also mit verschiedenen Herstellern Kontakt auf und als besonders freundlich und zuvorkommend zeigte sich die Firma Wilbers ([www.wilbers.de](http://www.wilbers.de)). Nach einigen Mails wurde der Typ 630 ohne Ausgleichsbehälter für 615 Euro das Paar bestellt (der Sonderwunsch 350 mm Länge kostete keinen Aufpreis). Nur bei der Farbe ließen sie nicht mit sich reden - Wilbers Federn sind immer blau (= "1" auf dem Foto) - na ja besser als gelb oder rot. Bereits nach einer Woche traf die Sonderanfertigung ein.
- für den Einbau muss man die F6 natürlich aufbocken - dank Eigenbaubühne kein Problem. Auf der Kardanseite musste ich leider 1-2 mm der unteren Befestigung abschleifen, weil sonst kein Spiel mehr



zum Bewegen vorhanden wäre ( = "3").

- im vollkommen entlasteten Zustand (voll ausgefedert im Stand oder evtl. bei tiefen Schlaglöchern) kommt es durch die Höherlegung zu einer leichten Berührung auf beiden Seiten. Auf der Kardanseite zwischen der Schraube der unteren Dämpferbefestigung (= "2") und dem Auspuff, auf der linken Seite zwischen der Schwinge und der Rundkopfmutter der Auspuffbefestigung (= linker Pfeil von "4" aber auf der anderen Seite). Diesen Schönheitsfehler kann man einfach beheben, in dem man auf beiden Seiten an den 4 Stellen der hinteren Auspuffbefestigung (= "4") 2-3 Unterlegscheiben dazwischen baut. Somit hat der Auspuff auf beiden Seiten ca. 1 cm mehr Abstand zur Längsachse und keinerlei Teile kommen sich in die Quere.
- gewöhnungsbedürftig ist natürlich die extreme Schräglage auf dem Serienseitenständer - ich lege in der Garage und bei längerem Parken ein dickes Holzbrett darunter. Ich habe vorher vergessen zu messen, aber ich gehe im unbelasteten Stand von etwa 3 cm Höhenunterschied nach dem Umbau aus.
- ebenfalls mitgekauft habe ich für 60 Euro eine Wilbers Gabelfeder (nur die im rechten Holm wird getauscht, wo auch der Dämpfer sitzt).
- die Eintragung beim TÜV war mit den beiliegenden Mustergutachten kein Problem.
- und nun zum Fahrerlebnis: auf der ersten großen Tour nach dem Umbau (4 Tage Alpen im Chiemgau rund um Inzell) wurde die Mühe belohnt: nicht einmal mehr die Fußrasten haben aufgesetzt, egal wie eng die Kehren auch waren. Die Komforteigenschaften haben sich deutlich verbessert und auch das Handling ist spürbar leichter.

**Fazit: es hat sich gelohnt - fast schon ein neues Motorrad!**

