Simmeringwechsel

Autor: Martl

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.

Der Simmeringwechsel wird hier gezeigt an einer SP44. Das Vorgehen ist grundsätzlich bei der SP46 und den anderen Modellen identisch, die Schlüsselweiten, Drehmomente und Füllmengen sind hier aber für die SP44 angegeben und können bei den anderen Modellen abweichen.

Federgabelausbau

Moped sicher aufbocken, so dass das Vorderrad frei kommt. Der Gabelholm-Boden muss etwas weiter in der Luft sein, als der Abstand zwischen oberer und unterer Gabelbrücke, sonst klemmt's später, ganz dumm.

1. Obere Klemmschraube 1 lösen, *SW 14*

   Die Klemmung drückt das Gewinde der oberen Verschlussschraube zusätzlich zusammen, sozusagen als Sicherung.

2. Obere Verschlussschraube 2 lösen, *SW 22*

   Sie ist aus Alu und empfindlich!!

3. Untere Klemmschrauben 3 lösen, *SW 12*

   Sie gaben den Gegenhalt um die Verschlussschraube zu lösen.

Gabelholm drehend nach unten aus den Brücken herausziehen.

Faltenbalg abziehen und obere Verschlussschraube (**2** ganz Ausdrehen. Vorsicht sie sitzt evtl. unter Spannung, also mit Gegendruck ausdrehen. Spannhülse, Federsitz und die Feder aus dem Gabelholm ziehen.

Vorsicht da ist Öl drin.

Gabelöl (Stinkbrühe) in Vorratsgefäß ausleeren und Holme mit Petroleum (empfiehlt Hr. Hessler) oder Bremsenreiniger (Dodo & Ich) ausspülen und über Nacht austropfen lassen, dann sabbert's beim Zerlegen nicht alles voll. Eine Leiter bot sich bei mir perfekt zum Aufhängen der Holme an, oder man hat Haken an der Decke oder sonst was.

Gabelholme zerlegen

Sicherungs-Federring abhebeln, dabei aber Vorsicht, das Standohr/Gleitrohr nicht verkratzen.

Um die Holme komplett zu zerlegen, braucht man einen Gegenhalter. Das Teil ist ca. 60cm lang, eine *27'er (für SP46: 30'er) SW*- Mutter an einem Ende angeschweißt/gelötet und ein T-Stück am anderen Ende. Mein T-Stück ist was kurz geraten, macht das lieber ca. 30cm lang, wegen des Hebels.

Der Gegenhalter dient dazu die Dämpferstange am Mitdrehen zu hindern wenn man den Innensechskant (*10'er, SP46: 8'er)* ausdreht. Vorher WD40 oder andere Rostlöser verwenden, da die doch recht fest sitzt und eigentlich immer der Witterung ausgesetzt ist kann es auch was ärger werden. Wenn die Schraube unten draußen ist, das Innenleben herausschütteln, aber vorsichtig, Hand auf die Öffnung getan spart Suchen und Fluchen.

Nun die beiden Teile fest in je eine Hand genommen und ein paar Mal kräftig geruckt nennt sich „*Hammerzieh-Methode“* und die letzten Teile sind auch getrennt.

So sieht’s dann aus, wenn der Holm komplett zerlegt ist, es ginge noch mehr, aber das braucht es nun nicht. Alle Einzelteile am besten in der Reihenfolge hinlegen wie sie wieder zusammen gehören und auch liegen lassen bis man alles wieder montiert. Nun kann man alles so richtig sauber wischen.

So nun kommt der einfachste Teil, den Simmerring wechseln. Dazu einfach den Alten vom Gleitrohr/Standrohr ziehen, evtl. ist wie bei mir die Staubkappe mit dem zusammen geklebt. Nun kann man das Ganze Gedöns wieder zusammen bauen, genau umgekehrt zur Demontage, die Feder beleibt aber noch draußen Auf die gereinigte untere Verschlussschraube kommt ein neuer Kupferring und auch etwas mittelfeste Schraubensicherung.

Der neue Simmerring wird erst relativ zum Schluss montiert.

So der Dämpfer ist wieder zusammen gebaut. Nun wird der neue Simmerring etwas mit neuem Gabelöl geschmiert vorsichtig auf das Standrohr /Gleitrohr gesetzt. Dabei nicht mit Gewalt agieren, da sonst die Dichtlippen beschädigt werden und ihr euch gleich einen Neuen kaufen könnt. Die Staubkappe drüber und das Päckchen nach unten geschoben.

Ich habe mir dann zum Eintreiben ein Hilfsmittel gebogen. Einen Metallstreifen um ein Rohr mit gleichem Durchmesser wie das Gleitrohr gebogen, fertig.

Nun über kreuz Simmerring und Staubschutz bis zum Anschlag eingetrieben, bzw. soweit, bis die Nut für den Sicherungsring sichtbar ist. Den Federring eingesetzt, darauf achten, dass der auch fest in der Nut sitzt und das war’s dann auch schon.

Nun müssen die Holme wieder mit neuen Dämpferöl (Bsp. *Shell Advanced 10W)* befüllt werden.

Dabei ist es mehr als wichtig, dass sie Luftkammer in beiden Holmen gleich ist.

Das Stand-/Gleitrohrrohr bis zum Anschlag ins Tauchrohr einschieben erst dann mit Dämpferöl befüllen, die Luftkammern in beiden Holmen ausmessen und angleichen!!

Als Anhaltspunkt füllt man ca. 520ml in jedes Gabelbein, Gabelrohre mehrmals auf und ab pumpen bis keine Luftbläschen mehr aufsteigen bzw. sich der Ölstand nicht mehr verringert (sonst pumpt man sich die Seele aus dem Leib und es doch kommen immer weitere Luftbläschen.). Der Ölstand wird von der Oberkante des Standrohres/Gleitrohres aus gemessen, die Luftkammer ist der Bereich zwischen Ölstand und Oberkante, diese muss in beiden Gabelbeinen gleich sein! Stefan Hessler gibt als Luftkammer 156mm an, je kleiner die Luftkammer desto „härter“ wird die Gabel. Als Messhilfe hab ich mir etwas gebastelt.

Das ist ein Alublech, das oben im Standrohr/Gleitrohr eingehängt wird und unten abgewinkelt ist. Vom Einhängepunkt bis zum unteren Winkel/Steg hab ich 160mm Innenmaß (ich wollte die Gabel härter haben). Also Hilfsmittel eingehängt und noch so lange mit einer Großen Spritze Öl eingepresst, bis der Steg die Oberfläche des Öls berührte, dasselbe mit dem anderen Holm und fertig.

Noch mal, die Luftkammer muss in beiden Holmen gleich sein!!

Feder, Federsitz und Distanzhülse in den Holm schieben, obere Gabelverschlussschraube mit etwas Druck ansetzten und anziehen.

Faltenbalg über den Holm schieben und die Holme wieder drehend in die beiden Gabelbrücken hinein schieben. Die Oberkante des Standrohres muss bündig mit der Oberkante der oberen Gabelbrücke sein. Untere Gabelklemmschraube anziehen. Obere Gabelverschlussschraube festziehen und obere Gabelklemmschraube festziehen. Faltenbälge hochschieben bis sie an der oberen Gabelbrücke anstehen, Kabelbinder drum und festziehen. Unten muss der Kabelbinder in der Nut des Tauchrohres sein, sonst rutsch der auf dem Holm umher beim Einfedern.

Ach ja, vor dem Einbau des Vorderrades noch mal die Bremsbeläge und Bremsscheibe angesehen und überprüft, wenn man schon mal bei ist ;-)

So das war’s, ich hoffe ihr könnt damit arbeiten und versteht auch alles.

Schrauber-Grüße, Martl