

MOTO UMLENKUNGEN EINBAU UND EINSTELLUNG



**AM BEISPIEL EINER
HUSQVARNA FE350
ZEIGEN WIR DEN AUSTAUSCH
DER ORIGINALEN UMLENKUNG
GEGEN DIE
FLEXIBLE LINKAGE GUARD P₃
ZUR OPTIMIERUNG
DER HÖHENVERSTELLUNG
AM FAHRZEUGHECK.**



Nun können die Bolzen ohne Problem heraus genommen werden. Das Motorrad dazu auf einen stabilen Mittelständer stellen und mit der Hand die Schwinge leicht anheben. Somit wird der Druck auf die Umlenkung reduziert und beide Bolzen können einfach entnommen werden



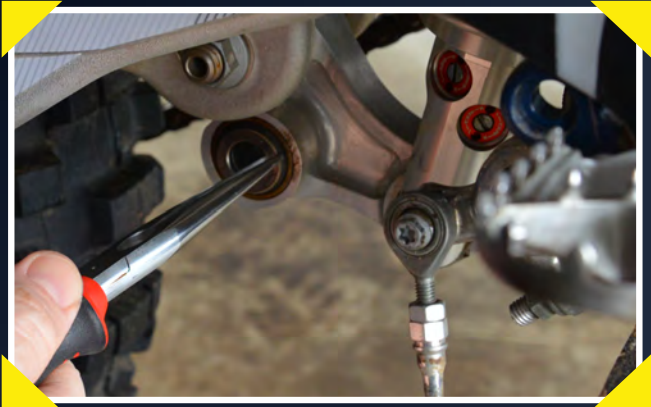
DER EINBAU



Jetzt kann die Original-Umlenkung entfernt werden



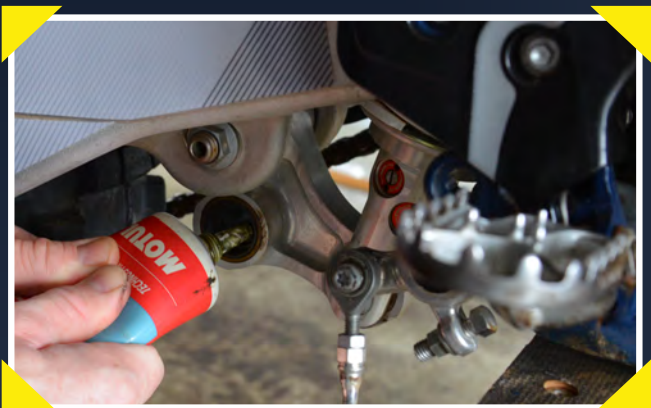
Um mehr Platz für den Umbau zu haben, kann bei Bedarf die Halterung vom Fußbremshebel gelöst und entfernt werden



Die Arretierungshülsen mit einer Zange entfernen und das Lager auf Beschädigung und Schmutz überprüfen, gegebenenfalls austauschen



Zuerst muss die Muttern der originalen Umlenkung mit einem Ratschen- bzw. Ringschlüssel entfernt werden



Wenn das Lager soweit in Ordnung ist, empfiehlt es sich, bei Fahrzeugen mit vielen Betriebsstunden wieder etwas Lagerfett aufzutragen

MOTO UMLENKUNGEN EINBAU UND EINSTELLUNG



WWW.CIPPITO.DE
cippito[®]
CUSTOMMADE POWER PARTS
ENTWICKLUNG · DESIGN · FERTIGUNG

8



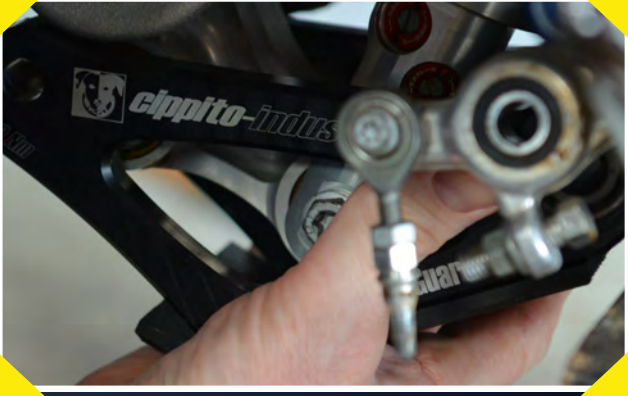
Jetzt wird die neue Exzenterhülse eingesetzt und anschließend die dazu gelieferten Arretierungshülsen draufgedrückt. Achtet hierbei genau auf die Übereinstimmung der Bohrungen, sonst kann der Bolzen nicht passend eingesetzt werden

12



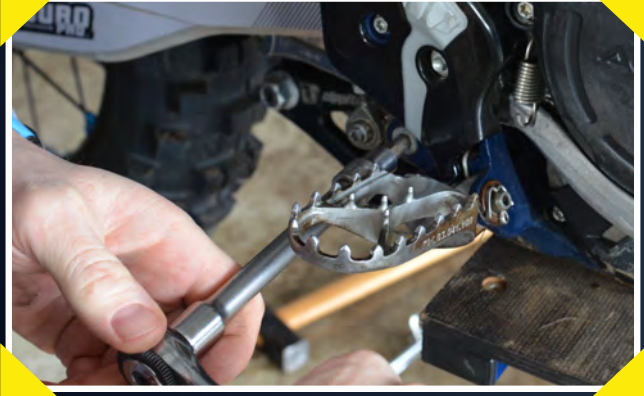
Ebenso muss der vordere Bolzen angezogen werden. Bei Husqvarna ist ein Anzugsdrehmoment von 60 Nm vorgeschrieben.

9



Nun kann die Umlenkung passend platziert und der vordere Bolzen eingesetzt werden. Auch hier wieder die Schwinge leicht anheben, um den Bolzen leichter zu montieren.

13



Der Fußbremshebel kann nun wieder montiert werden. Nicht vergessen, die Mutter mit einer Schraubensicherung einzukleben.

10

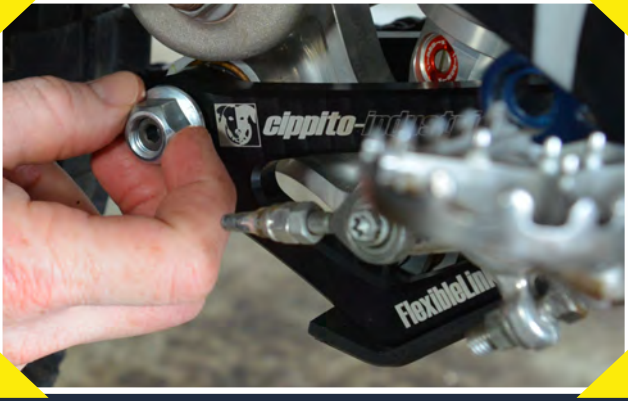


Auf der anderen Seite kann nun der Exzenterbolzen so eingesetzt werden, das die Std. (Standard)-Position zum Pfeil auf der Umlenkung steht.

14



11



Nun wird die Mutter aufgesetzt und mit einem Drehmoment von 80 Nm fest angezogen werden.

Nach der Montage überprüft ihr über das Einfedern des Stoßdämpfers ob die neue Umlenkung Problemlos arbeitet.

MOTO UMLENKUNGEN EINBAU UND EINSTELLUNG



DIE EINSTELLUNGEN

Die Flexible Linkage Guard P3 bietet die Möglichkeit, das Heck um insgesamt bis zu zirka 3 cm abzusenken. Dazu gibt es neben der „std“- (Standard) am Exzenter noch die „middle“- (Mittel) sowie „low“-Einstellung (Niedrigvariante).

Die Änderung der Einstellung kann einfach und auch im Gelände erfolgen. Man benötigt dafür nur einen 18er-Ringschlüssel sowie einen passenden Inbusschlüssel, der im Lieferumfang enthalten ist.

15



Beim Nachmessen der einzelnen Stufen, ergeben sich nun folgende Werte.
„std“ Variante = 60 cm, „middle“ Variante = 61,2 cm,
„low“ Variante = 63,0 cm (Ohne eine Beeinträchtigung über dem Durchhang)
Die Messung wurde bei komplett entlastetem Hinterrad vorgenommen.
Dazu wird das Motorrad auf einen handelsüblichen Mittelständer platziert.

16



Für eine Änderung der Einstellung stellt man das Motorrad auf den Seitenständer und hält es mit der linken Schulter unter dem Auspuffschalldämpfer fest. Nun kann man mit dem Ringschlüssel die Mutter vom Exzenter lösen und mit dem Inbusschlüssel den Exzenter auf die gewünschte Position drehen. Die Mutter nach dem Verstellen wieder festziehen.

DIE FAHREIGENSCHAFTEN



In der „std“ Variante sind die Fahreigenschaften identisch zur Serienumlenkung. Nachdem wir den Exzenter auf „middle“ eingestellt hatten, ließ sich das Motorrad ruhiger fahren.

Das Hinterrad besitzt mehr Spurtreue und lässt weniger Kicks zu. Auch der Traktionsaufbau am Hinterrad ist spürbar besser. Beide Füße können wir leichter absetzen, besonders im Hardenduro-Bereich.

ENDURO



Die „low“ Variante reduziert die Sitzhöhe, um ganze 3 cm bei unserer Husqvarna FE 350 (Bj. 2020). Damit ist es besonders einfach, mit beiden Füßen stabil auf dem Boden zu stehen. Die Fahreigenschaften sind dagegen ermühernd. Das Heck wirkt sehr träge und die gesamte Fahrdynamik ist zwischen Vorder- und Hinterrad nicht ausgewogen. Das bekommt man besonders bei schneller Fahrweise zu spüren. Dagegen ist die Fahrsicherheit, durch ein sicheres Absetzen eines Fußes im anspruchsvollen Gelände, z.B. über Hindernisse deutlich einfacher. Der Traktionsaufbau ist gleich dem bei der „middle“ Variante.



Das „Flexible Linkage Guard“ bietet neben der Umstellmöglichkeiten auch einen optimalen Schutz der unteren Dämpferaufnahme

Das Video vom Test:
https://youtu.be/6s5Fuig1rjY?si=zNepv35TP_oS4oz