

Hallo Ihr FJ-Jucker

Für Schreibfehler und andere Dummheiten dickes Tschuldung schon im Voraus.

Letztes Jahr habe ich mir ne 1XJ zugelegt, weil ich nen guten und günstigen Tourer mit ordentlich Leistung habe wollte. Nur, da meiner Freundin das Soziadasein überhaupt nicht liegt und ich gerne schnell und schräg um die Kurven düse, gab es nur eine Entscheidung.

Der Neuauf- und umbau meiner Lady.

Verkleidung runter
Heck komplett anders
Superbikelenker
komplett andere Beleuchtung
Kupplung schärfer
Rahmen lackiert
Schwinge, Standrohre und Seitendeckel poliert
Bugspoiler drunter
allen Scheiß umlackiert
Antidive abgeklemt
und, und, und.....

2002 für 1600 € erstanden...technisch ganz gut...optisch fast Schrott
(Sieht man auf diesem sch.. Bild nicht richtig)



So mehr durch Zufall hat sich meine Dicke da Stück für Stück zu einem kleinen Monster entwickelt mit richtig Schmackes und echten Sportlerqualitäten. Die Kurvenlage verdankt mein FATBURNER dem Felgenumbau, den ich hier beschreiben will. Wer mir bei meinem Umbau alles geholfen hat, könnt Ihr auf den letzten Seiten sehen. Denn...im Prinzip geht alles, nur alleine geht nix!

Hier kurz meine Lady



Was noch gemacht wird:

- Auspuffanlage
- Rücklicht einsenken
- Fußrastenplatten abschneiden
- evtl. hinten noch etwas höher
- Fahrwerk (vorne Upside Down?)
- Bremanlage vorne

Felgenumbau FJ 1200 1XJ, Bj.86, km-Stand 76.500 Km

Vorne auf 3,5*17''

&

Hinten auf 5,5*17''

XJR 1300 Felge für vorne (1200er...paßt nicht) Kosten: 200€ mit Bremsscheiben/die braucht ihr aber nicht)

FZR 1000 Felge für hinten Kosten: 160€ ohne Anbauteile

Für die folgenden Tipps übernehme ich keinerlei Garantie. Bei mir läuft der Umbau makellos in allen Kurven bei allen Geschwindigkeiten. Zudem können die Maße bei anderen Bikes durchaus andere sein, da Yamaha nicht unbedingt sehr genau verarbeitet. Was Ihr auf jeden Fall noch benötigt ist jemand, der 'ne Dreh - und Fräsmaschine besitzt und damit auch umgehen kann.

Und zwei kleine Tips gleich am Anfang.

1. Kommt nie auf die Idee Euren Hauptständer zu verhöckern. Das Ding ist Gold wert. Ihr müsst ihn ja nicht durch die Gegend fahren. Aber zum Räder ausbauen, vorne wie hinten, tut der immer seinen Dienst.
2. Und wenn Ihr das H-Rad ausbaut, gewöhnt euch an vorher die Bremsstange und den Sattel vom Anker zu schrauben. Macht's 1000* einfacher

Hinterachse

Das Herzstück des Umbaus. Ist mit der Anleitung hier an einem Wochenende spätestens erledigt. Ich habe ne Ewigkeit gebraucht!

Die Felge der FZR passt eigentlich genau auf die Achse, und die Bremsscheibe und der Kettenblattträger auch dazu. Nur ein Problem entsteht. Die Felge sitzt in der Schwinge zu weit rechts. Ganz in die Mitte bekommt man die Felge zwar nie, aber mit den folgenden Tipps kommt sie auf jeden Fall weit genug dort hin.

Die Arbeiten, die zu machen sind, fallen am Bremsanker, Bremsstange, Kettenblattträger und linker Distanzhülse an. Bei mir musste ich noch eine 4mm starke Distanzscheibe zwischen Bremsanker und rechter Originaldistanzscheibe der Felge verbaut werden. Aber wie schon erwähnt, die Maße können wirklich schwanken.

Bremsanker

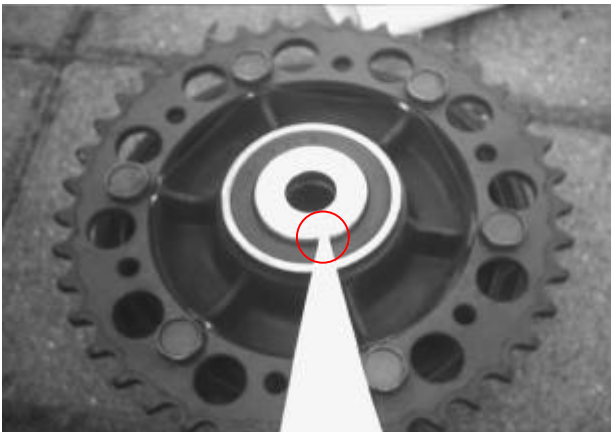


Den Anker so weit abfräsen, dass er an der gezeigten Stelle, also auf Höhe der Achse, noch 19 mm hat. Die Länge der Fräsung am Besten gleich vor dem Ausbau des Ankers makieren (hier rote Linie). Sieht übel aus, hält aber sicher.

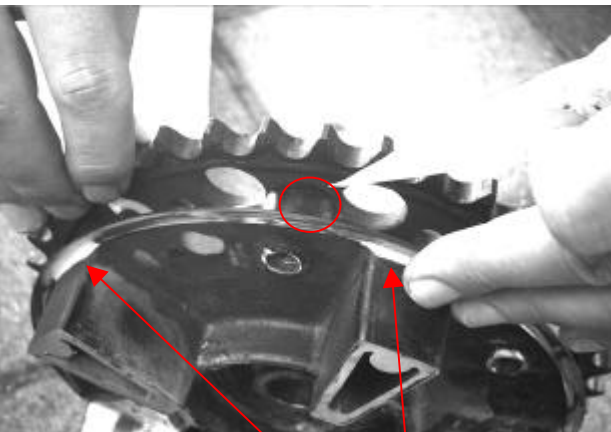
Kettenblattträger



An der gezeigten Stelle, also links, den Ring soweit abdrehen, bis er nur noch minimal über dem Dichtring vorsteht...minimal heißt 0,2 mm.
(Kettenblatt abschrauben...war beim Foto machen nur zu faul dazu)



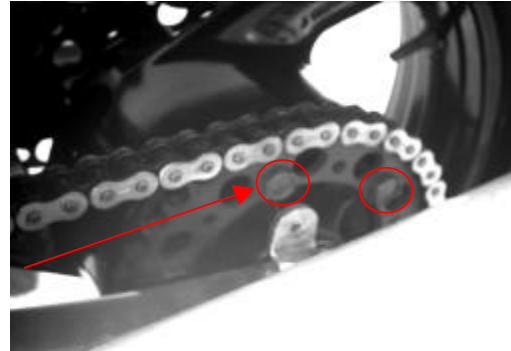
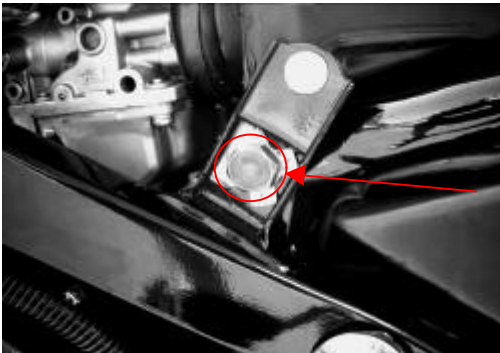
Die Distanzhülse nun 3mm abdrehen. Sie müsste dann immer noch über den vorher abgedrehten äußeren Ring vorstehen. PRÜFEN....sonst liegt euch der komplette Träger an der Schwinge an. Wenn's schiefgeht.....neue Hülse drehen. Bei mir paßt.



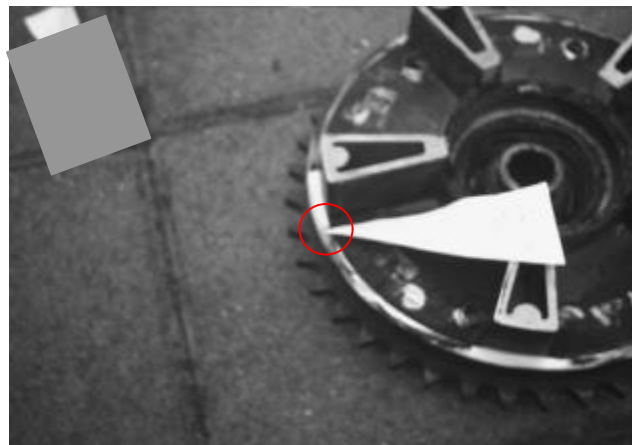
Da der Kettenblattträger mit dem Kettenblatt ja logischer Weise nun in der Schwinge 3 mm zu weit links sitzt, muss das ganze zum vorderen Ritzel nun wieder gefluchtet werden (Kettenblatt natürlich abgeschraubt). Also die Halter für das Kettenblatt (in denen die Stehbolzen saßen) 3mm abdrehen. Dann paßt wieder.
(Nicht das Kettenblatt abdrehen...sonst fliegt euch das Ding davon!!)

Hier erkennt man auch, dass beim Abdrehen des Außenrings, die Führungsbacken für den Ruckdämpfer außen mit erwischt werden. Macht aber gar nix.

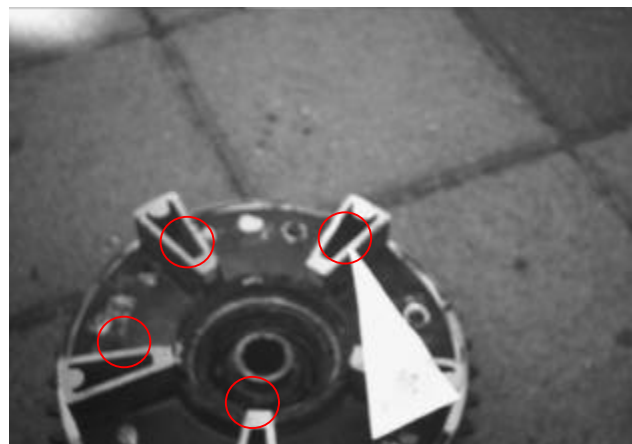
Die Stehbolzen könnt Ihr nun nicht mehr verwenden. Die sind zu lang. Also einfach Schrauben (mit Schraubensicherung) rein. Findet Ihr keine passenden müsst Ihr die bestellen, die den Heckrahmen halten. Nicht billig...eine 3,50 €



Das ganze Ding umdrehen und nun geht's innen weiter. Den äußeren Ring soweit abdrehen, dass er plan zur restlichen Fläche wird. Waren bei mir ca. 2,5 mm.



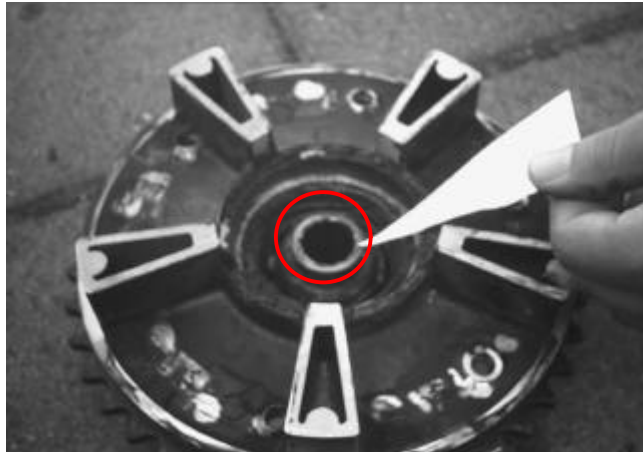
Bei der nächsten Geschichte wusste ich erst gar nicht, ob das überhaupt funktionieren könne. Aber mein Eisendrehspezl meinte nur, wo meiner Meinung nach das Problem läge. Die Backen, die den Ruckdämpfer führen, einfach 5 mm abdrehen. Geht wie Hülle.



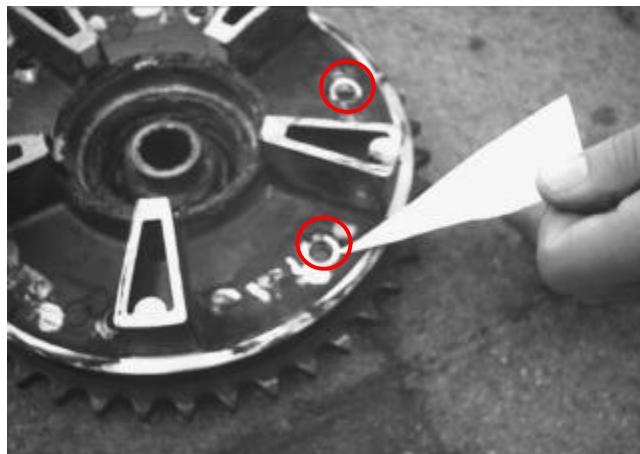
ACHTUNG:

Solltet Ihr auf irgendwelche anderen Maße kommen, achtet darauf, dass Ihr die Backen in jedem Fall 1 mm weiter abdrehet als die Hülse im nächsten Bild. Sonst liegt euch die Hülse nicht mehr innen an und Ihr zerknirscht das Hülsenlager beim späteren Wiederanziehen der Achse.

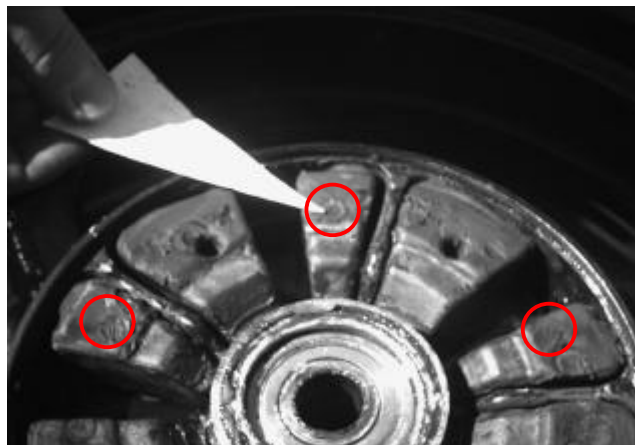
Als nächstes die Hülse, auf die ich hier zeige, mit sanfter Gewalt aus dem Lager kloppen und um 4mm abdrehen. **AUFPASSEN:** Die Hülse muss im zusammengebauten Zustand am Felgenlager innen anliegen. Wie im oberen Bild erklärt.



Die Gewindegänge der Stehbolzen tragen innen ca. 1-2mm auf.....weg damit, bis sie plan sind.

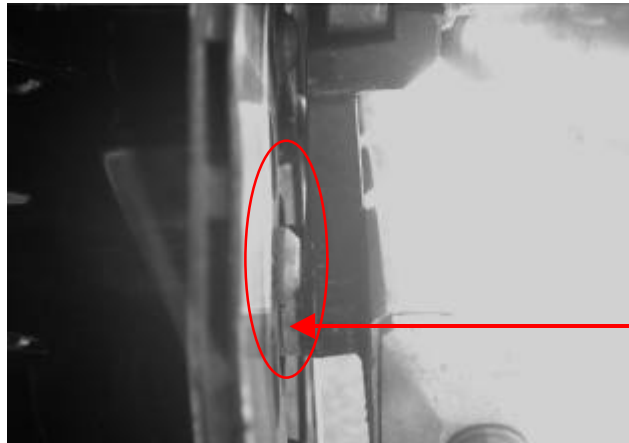


Jetzt noch die ollen Gummipfropfen am Ruckdämpfer mit nem scharfen Messer abschneiden.



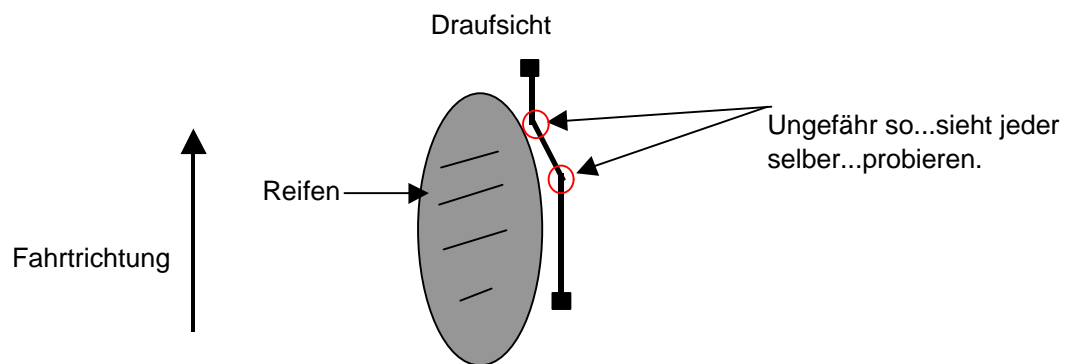
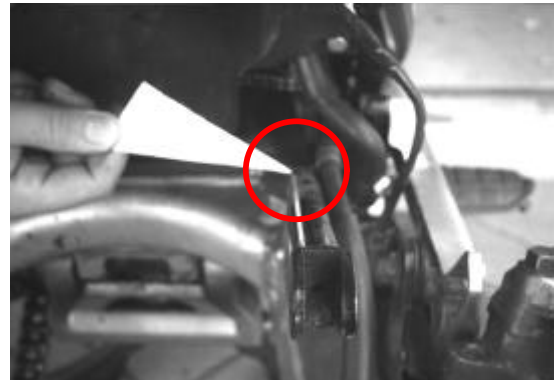
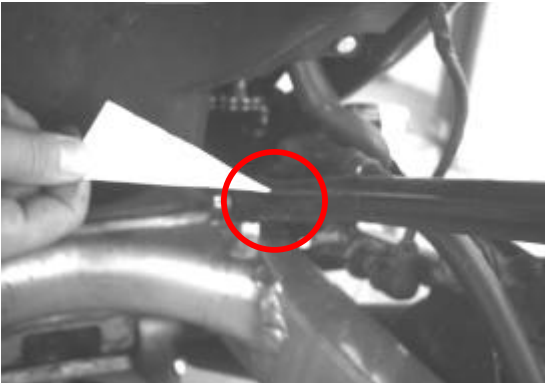
Neue Distanzhülse

Ich musste bei meiner Lady noch ne 4mm starke Distanzscheibe einsetzen und zwischen Bremsanker und eigentlicher Distanzhülse einsetzen, damit die Bremsscheibe in der Mitte des Sattels läuft. Keine Angst..daß die Bremsscheibe so verbogen aussieht, liegt an dem Foto.



Bremsstange

Nun die Felge einsetzen und die Bremsstange mit zwei Schnitten um den jetzt zu breiten 180er biegen. Danach die Schnitte verschweißen...hält.

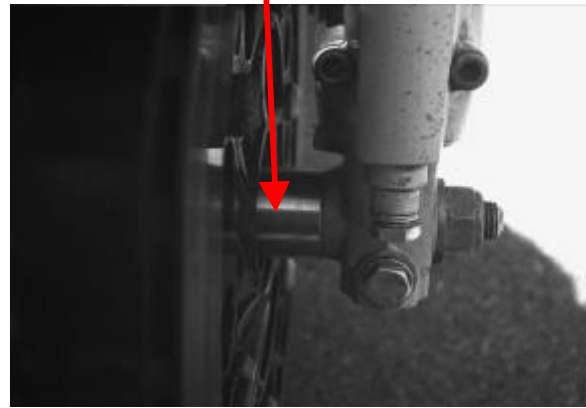
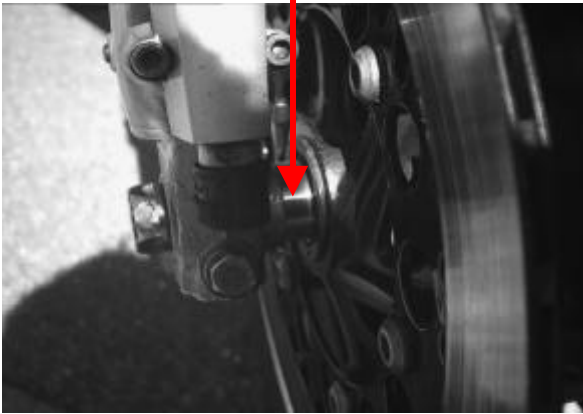


Beim Wiedereinbau die Felge nicht unbedingt zu fest knallen. Die Kronenmutter gut anziehen und dabei darauf achten, dass sich das Rad noch schön leicht drehen lässt. SPLINT nicht vergessen!!!! Die Felge sitzt nun 7mm weiter links und es kann los gehen.

Vorderachse

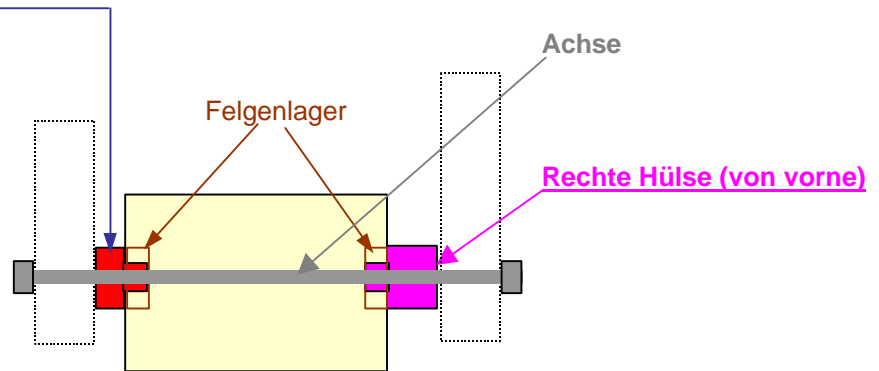
Das Problem ist der Durchmesser der Achsen FJ <-> XJR. Die der XJR ist stärker...Ihr braucht also Distanzhülsen.

von vorne fotografiert



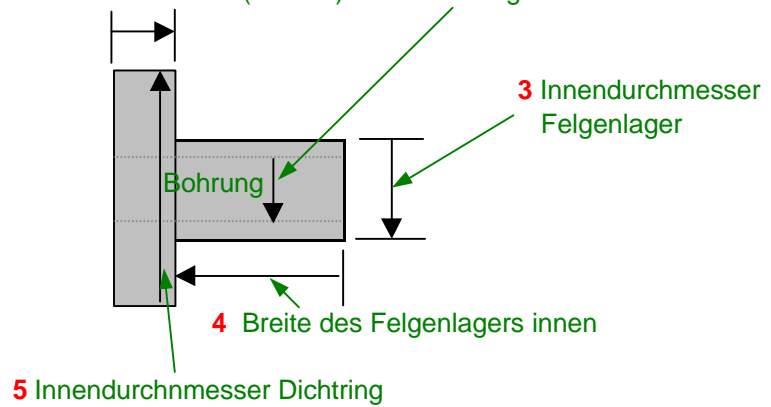
Schnitt durch die Vorderachse

linke Hülse (von vorne)

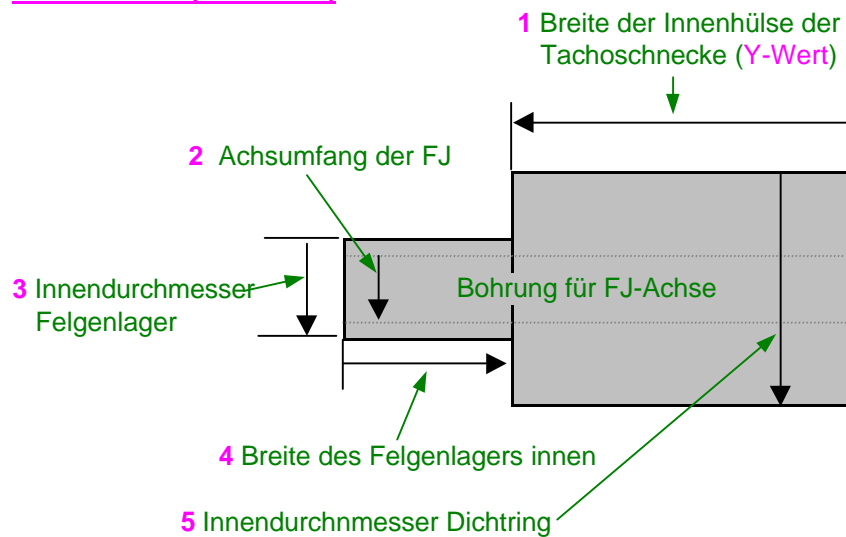


Linke Hülse (von vorne)

- 1 Breite der linken original Distanzhülse (X-Wert)
- 2 Achsumfang der FJ



Rechte Hülse (von vorne)



Meine Maße

MEINE Maße (müssen bei Euch nicht die gleichen sein)

linke Hülse

- 1) 33,4 mm
- 2) 15,02 mm !!Nachmessen!!
- 3) 21,98 mm !!Nachmessen!!
- 4) 15,20 mm
- 5) 28,00 mm

rechte Hülse

- 1) 47,00 mm
- 2) 15,02 mm !!Nachmessen!!
- 3) 21,98 mm !!Nachmessen!!
- 4) 15,20 mm
- 5) 31,70 mm

Das ganze funktioniert natürlich nur, wenn Ihr wie ich einen Fahrradacho verbaut. Wenn nicht solltet ihr den oben genannten **Y-Wert (1)** auf ca. 1,5 mm verringern und die Innenhülse der Tachoschnecke um den gleichen Wert innen kürzer drehen. So dass euch die neue Distanzhülse nicht auf der Achse nach innen in die Felge wandern kann. Ihr braucht also einen Anschlag. Bei den Hülsen solltet Ihr Euch die Maße selbst rausmessen. Die Angaben oben sind nur eine Hilfestellung. Ist aber wirklich kein Problem. Die fertigen Hülsen dann einfach in die Felgenlager stecken (darf in keinem Fall wackeln...muß genau passen!), Felge einsetzen und Achse durch. Ich habe zusätzlich an den Bremssätteln noch unter die Halter jeweils eine ca 1mm starke Stahlunterlegscheibe legen müssen, da die Sättel nicht mittig auf der Bremsscheibe lagen, sondern zu weit außen standen.

Eintragen könnt Ihr das ganze beim HORST BLIM....Preis ist natürlich seine Sache.

Ich GrüÙe noch alle Mitglieder der [EFFJOTT-IG](#)
und auch alle anderen [FJ-Jucker](#)

Etwas ganz wichtiges noch. Es ist durchaus möglich, dass es bessere Varianten für den Umbau gibt. Ich bin gelernter Drucker und seit fast zehn Jahren Soldat. Was heißt, dass ich eigentlich viel zu doof für solche Schraubereien bin. Nur.....meine fährt schon auf diesen Rädern.

Der Vorteil dieser Datei ist, dass sie jeder umschreiben und verbessern kann...wichtig wäre mir nur, dass die Namen (auch meiner) der letzten Seiten nicht verloren gehen.

Ich übernehme auch **keine Garantien** für den Umbau. Wie denn auch!!!

Ganz dickes Dankeschön an folgende Biker und Kumpels

Stefan Palm:

Guter Kumpel, in dessen Garage die ganze Sache stattgefunden hat und der mir immer geduldig weitergeholfen hat, wenn ich am Verzweifeln war.....
Aprilia-Falco-Fetzer



Horst Blim:

Hat mir den Felgenumbau eintragen lassen und eine Reifenfreigabe für alle Gummis gleich mit. (für einen spitzen Preis)



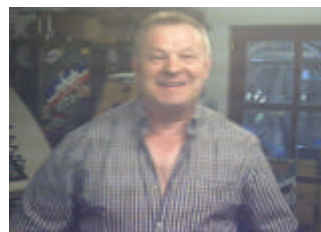
Alex Wettel:

Mit seiner extrem guten Homepage und E-Mails. Hat mir immer zuverlässig auf meine dummen Fragen geantwortet



Kenny Rentzsch
mit Dad:

Die beiden schrauben und drehen 125er Rennmaschinen zusammen und haben mir die Teile alle gedreht und gefräst (für null Kohle!!)



Hanz Schnurr:

Hat mir auf Fragen im Forum mehrmals geantwortet. Treuer Biker



Sane u. Astrid:

Selber Extremschrauber, die immer mal 'n Stück Eisen oder 'nen Tipp hatten...und wenn nicht, gab's Bier..noch besser!! Der Sane poliert wie 'n Weltmeister!!



!!!Und natürlich meine Freundin!!!

Geduld...Geduld....Geduld!!

Da gibt's kein Bild, I hr Spanner!!! >:-)

Sascha Sterzer
nepukadneza@12move.de

von Sascha auf Schleifes Bitte hin
im Jahre 2003 erstellt und von
Schleife in diese Form gebracht