



Öhlins Stoßdämpfer MX & Enduro **TTX44**

Betriebsanleitung



Öhlins Racing AB- Die Geschichte

Man schrieb das Jahr 1970, als ein junger Mann namens Kenth Öhlin viel Zeit in seinen Lieblingssport investierte: Motocross. Als scharfer Beobachter wurde Kenth's Aufmerksamkeit immer wieder auf ein spezielles Detail gezogen: Motocross-Motorräder hatten mehr Leistung als ihre Fahrwerke vertragen konnten. Schnell wurde ihm klar, dass ein Fahrwerk durch bessere Federelemente wesentlich optimiert werden könnte.

Öhlins Racing wurde 1976 gegründet und bereits zwei Jahre später gewann das Unternehmen zwei Weltmeistertitel. Ungeachtet der Tatsache, dass man seit über 30 Jahren im Geschäft ist, ist die Suche nach Perfektion und neuen Funktionen noch immer das Hauptanliegen von Öhlins.

Herzlichen Glückwunsch! Sie sind nun der Eigentümer eines Öhlins Stoßdämpfers. Mehr als 200 Weltmeistertitel und zahllose andere Championate sind der eindeutige Beweis, dass Öhlins Produkte Außergewöhnliches leisten und zudem höchst zuverlässig sind.

Jedes Produkt hat extreme Tests hinter sich gelassen und Öhlins Ingenieure haben tausende von Stunden damit verbracht, jede mögliche Rennerfahrung der letzten 30 Jahre in die Entwicklung einzubinden.

Das Produkt in ihren Händen ist Racing pur und wurde gebaut um jeglicher Belastung standzuhalten.


Mit der Montage dieses Stoßdämpfers an Ihrem Motorrad haben Sie ein klares Zeichen gesetzt: Sie sind ein ernstzunehmender Pilot, der Wert auf perfektes Handling und ein sauberes Feedback seines Motorrades legt.


Hinzu kommt die Tatsache, dass Ihr Stoßdämpfer ein äußerst langlebiges Teil ist, welches Ihnen Komfort und Performance zugleich liefert.

Finden Sie es heraus!

Hinweis!


Ein Stoßdämpfer ist ein sehr wichtiges Bauteil, welches die Stabilität des Fahrzeuges beeinflusst.


 *Bevor Sie den Stoßdämpfer zum Einsatz bringen, lesen Sie diese Betriebsanleitung sorgfältig durch und versichern Sie sich, dass Sie alles verstanden haben. Sollten Sie Fragen bezüglich der Installation oder der Wartung haben, kontaktieren Sie den nächstgelegenen Öhlins Händler.*


 *Wenn die Anweisungen in der Einbauanleitung nicht befolgt wurden, oder die Wartung fehlerhaft ausgeführt wurde, haftet Öhlins Racing AB nicht bei Personenschäden oder bei Schäden am Stoßdämpfer, dem Motorrad oder an anderen Objekten.*

Warnung!

Das vorliegende Produkt wurde exklusiv für ein bestimmtes Motorradmodell entwickelt und sollte darum auch nur an diesem, im Serienzustand befindlichen, Modell verbaut werden.

 *Dieses Produkt enthält unter Druck stehenden Stickstoff (N₂). Öffnen Sie das Produkt nicht. Modifizieren Sie das Produkt nicht und führen Sie auch keinen Service ohne angemessene Ausbildung (Öhlins Händler) und entsprechendes Werkzeug durch.*

 *Um zu überprüfen ob die Stabilität des Motorrades und seine grundsätzlichen Fahreigenschaften noch vorhanden sind, unternehmen Sie nach dem Einbau des vorliegenden Produktes eine Testfahrt bei langsamer Geschwindigkeit.*

 *Sollten ungewöhnliche Geräusche auftreten oder das verbaute Produkt nicht arbeiten und reagieren wie es zu erwarten ist; sollten Sie eine Leckage oder ähnliches bemerken, stoppen Sie umgehend das Fahrzeug. Bauen Sie das Produkt wieder aus und wenden Sie sich an einen Öhlins Händler.*

Hinweis!

Schauen Sie während der Arbeit mit dem vorliegenden Produkt stets auch in die Betriebsanleitung Ihres Motorrades.

 *Diese Betriebsanleitung wird als Bestandteil des vorliegenden Produktes angesehen und sollte dieses das gesamte Produktleben begleiten.*

Sicherheitssymbole

In dieser Bedienungsanleitung, in Montageanleitungen und weiteren technischen Dokumenten werden wichtige Informationen welche die Sicherheit betreffen durch folgende Symbole hervorgehoben:



Das Sicherheitsalarmsymbol bedeutet: Achtung! Ihre Sicherheit ist gefährdet.

Warnung!

Das Symbol „Warnung“ bedeutet: Das Missachten von Warnhinweisen kann dazu führen, dass sich Menschen ernsthaft verletzen.

Achtung!

Das Symbol „Achtung“ bedeutet: Es müssen Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden, damit der Stoßdämpfer nicht beschädigt wird.

Hinweis!

Das Symbol „Hinweis“ macht auf wichtige Informationen bezüglich bestimmter Abläufe aufmerksam.

In dieser Anleitung

	Seite
Einleitung	1
Sicherheitsmaßnahmen	2
Design und Arbeitsweise	4
Federvorspannung	7
Druck- und Zugstufe	8
Einstellarbeiten und Abstimmung	9
Inspektion und Wartung	13



Design und Arbeitsweise

Herzlichen Glückwunsch zum Kauf eines Öhlins TTX Motocross Stoßdämpfers- dem wohl einzigartigsten und kraftvollsten Stoßdämpfer dieser Tage. Der TTX44 ist die Krönung all unserer Schaffenskraft nach zwei Dekaden des Erfolges in den bekannten Motorradweltmeisterschaften.

Dieser Stoßdämpfer ist ein Spiegelbild unserer Erfahrung aus über hundert Weltmeistertiteln. Der

TTX 44 wurde entwickelt, um allen Ansprüchen bei jeder Art von Streckencharakteristik gerecht zu werden. Der TTX 44 funktioniert darum auf hartem Boden ebenso gut wie in weichem Tiefsand.

Der Öhlins TTX 44 besitzt ein patentiertes Konzept, welches auf einem Zwei-Rohr Design (Twin Tube Design) basiert. Der Aufbau des TTX 44 garantiert kontrollierte Druckverhältnisse auf beiden Seiten des Kolbens. Dadurch überzeugt der Stoßdämpfer unter anderem mit einem ultraschnellen Ansprechverhalten.

Das Zwei-Rohr Design ist außerdem die Basis für komplett unabhängig voneinander arbeitende Druckstufen- bzw. Zugstufenregler.

Dank eines einzigartigen Bleed-Valve Designs (Nadelventil) welches die Flussmenge des Öles bei wechselnden Temperaturen ausbalanciert wird die Dämpferrate auf gleichbleibendem Niveau gehalten. Um unter thermischer Belastung auf die Veränderung der Viskosität des Dämpferöles zu reagieren, kommen im Dämpfer Materialien mit unterschiedlichen Wärmeoeffizienten zum Einsatz.

Das Öhlins Shim System bietet nahezu unzählige Variationsmöglichkeiten bei der Zusammenstellung der Shim Pakete, mit denen der Charakter des Stoßdämpfers auf persönliche Vorlieben abgestimmt werden kann, ohne den Kolben auszutauschen.

Das gesamte System arbeitet unter dem Druck von Stickstoff, welcher sich hinter einem Trennkolben befindet um die vollständige Trennung von Gas und Flüssigkeit zu gewährleisten.



Design und Arbeitsweise

Der Öhlins TTX 44 Stoßdämpfer ist ein Stoßdämpfer, der auf die Bedürfnisse eines jeden Racers zugeschnitten ist. Er kann mit einfachen Mitteln abgestimmt und an den persönlichen Fahrstil angepasst werden. Die Wartung des TTX 44 gestaltet sich ebenso einfach wie eine Revision. Bei Fragen und Problemen steht Ihnen jederzeit Ihr Öhlins Händler zur Verfügung.

Wenn sich der Stoßdämpfer bewegt, fließt das Öl durch zwei Arten von Strömungskanälen:

Bleed Valves (Nadelventile- siehe Abb. 1): Kleine Öffnungen, die eine Flussbeschränkung aufgrund ihrer geringen Ausmaße darstellen.

Shim Valves (siehe Abbildung 2): Der Druck des Öls ermöglicht das Anheben von einem Stapel Shims (dünne Stahlscheibchen). Dadurch werden kleine Öffnungen zum Durchfluss freigegeben.

Auf die Dämpferrate kann extern, über die Druck- und Zugstufenregler, Einfluss auf die Bleed Valves genommen werden.

Die Dämpfercharakteristik kann durch eine Anpassung des Shim Pakets (Veränderung von Anzahl, Form, Dicke oder Durchmesser) auf persönliche Vorlieben eingestellt werden.

👁️ Hinweis!

Einen Umbau des Shim-Pakets sollte von einem Öhlins Händler durchgeführt werden.

Druckstufendämpfung

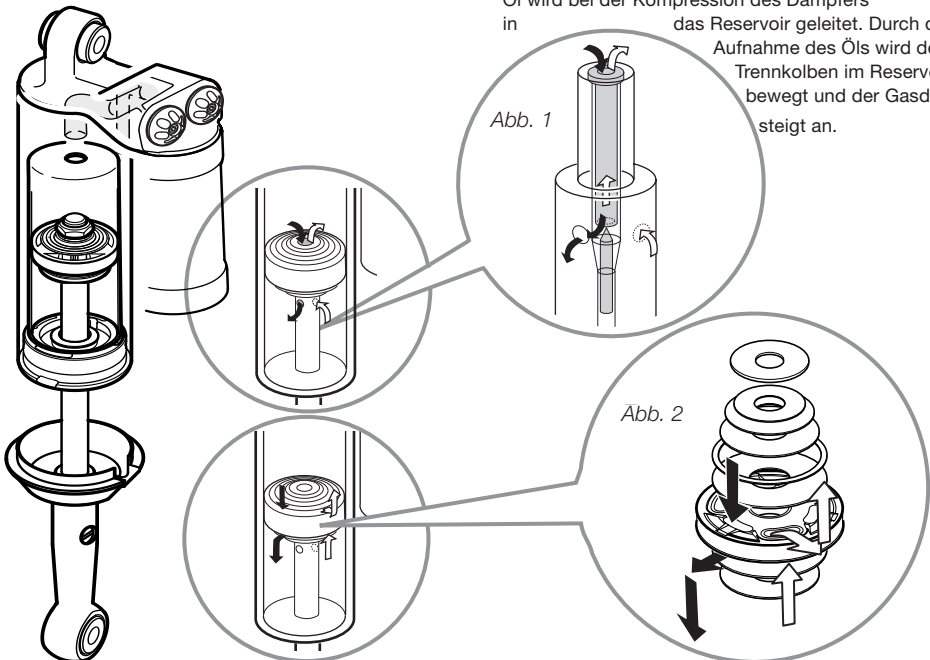
Wenn der Stoßdämpfer komprimiert wird (siehe Abbildung 3), so wird das Dämpferöl über dem Hauptkolben komprimiert und muss sich bewegen. Das verdrängte Öl kann insgesamt drei Wege nehmen:

1. Über das Shim Valve des Kolbens
2. Über das Bleed Valve des Druckstufenreglers
3. Über das Shim Valve des Druckstufenreglers

Das Öl fließt bei jeder Kompressionsbewegung durch alle drei genannten Wege. Bei langsamen Bewegungen ist der Anteil des Öls welche durch die Bleed Valves fließt höher als bei schnellen Bewegungen. Bei schnellen Bewegungen werden die Shim Valves stärker durchströmt.

Das Volumen unter dem Kolben wird durch die Aufwärtsbewegung des Kolbens größer und muss mit Öl gefüllt werden. Das durch den Kolben verdrängte Öl wird durch die verschiedenen Kanäle und Ventile verlangsamt. Damit dennoch genügend Öl unter den Kolben gelangt, wird mittels Gasdruck Öl aus dem Reservoir über das sogenannte Check Valve zugeführt.

Das durch das Volumen der Kolbenstange verdrängte Öl wird bei der Kompression des Dämpfers in das Reservoir geleitet. Durch die Aufnahme des Öls wird der Trennkolben im Reservoir bewegt und der Gasdruck steigt an.



Zugstufendämpfung

Wenn die Kraft der Feder den Stoßdämpfer in die Zugstufenbewegung zwingt (siehe Abb. 4), so wird das Dämpferöl unter dem Hauptkolben komprimiert und muss sich bewegen. Das verdrängte Öl kann nun insgesamt zwei Wege nehmen.

1. Über das Shim Valve des Kolbens
2. Über das Bleed Valve des Zugstufenreglers

Nun wird das Volumen über dem Kolben durch die Abwärtsbewegung des Kolbens größer und muss mit Öl gefüllt werden. Das

durch den Kolben verdrängte Öl wird durch die verschiedenen Kanäle und Ventile verlangsamt. Damit dennoch genügend Öl über den Kolben gelangt, wird mittels Gasdruck, Öl aus dem Reservoir zugeführt.

Das durch das Volumen der Kolbenstange verdrängte Öl, welches sich im Reservoir befand, wird nun durch den Trennkolben und den vorhandenen Gasdruck wieder in das System zurückgedrückt.

Abb. 3

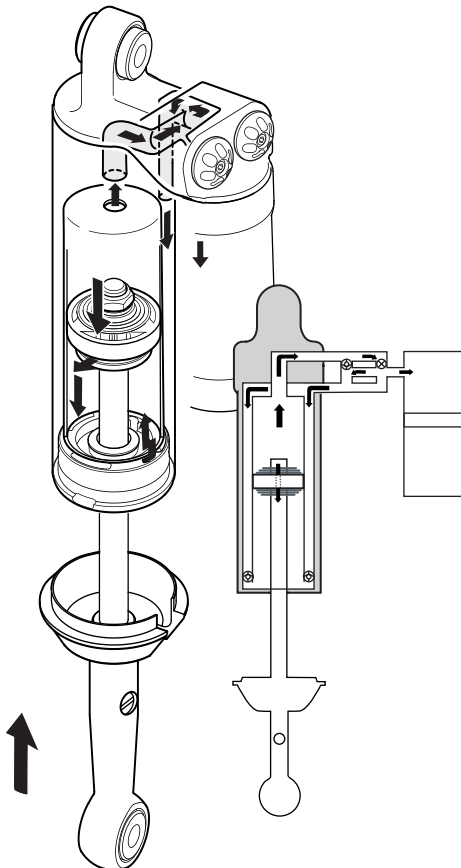
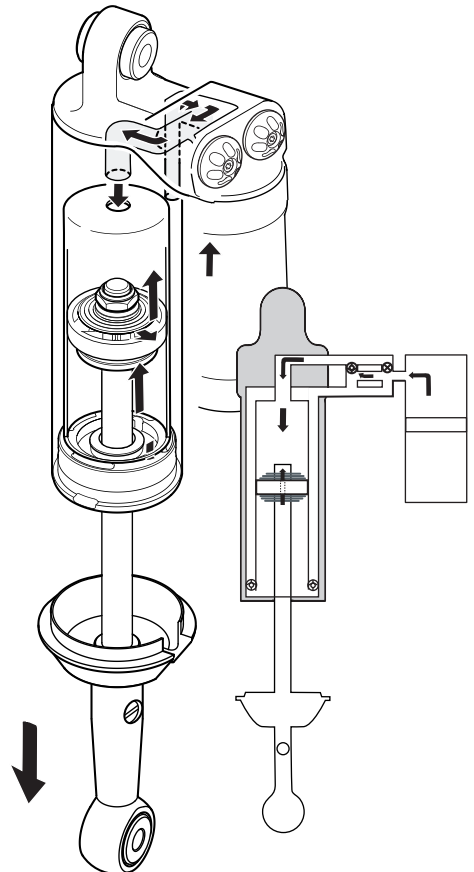


Abb. 4



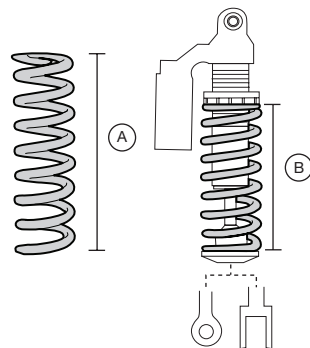
Federvorspannung

Die Federvorspannung wird durch ein Verstellen des Federsitzes vollzogen. Eine Veränderung hat eine Erhöhung, oder eine Absenkung der Ausgangskraft der Feder zur Folge. Dies macht sich an der Höhe des Hecks und somit bei der Fahrhöhe bemerkbar.

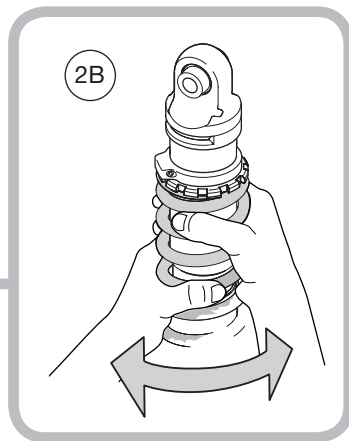
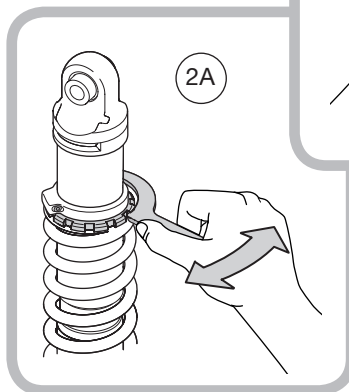
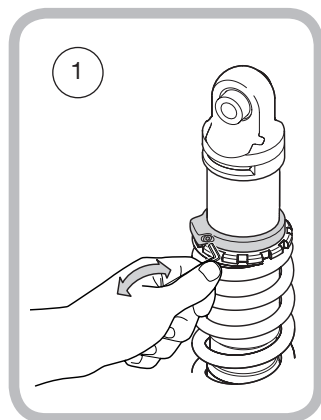
Die Federvorspannung ist fundamental wichtig für die Dämpfung. Passt die Federvorspannung nicht zum Motorrad und seinem Piloten, so sind alle anderen Einstellungen nahezu nutzlos, wenn es darum geht die Performance zu verbessern.

Einstellen der Federvorspannung

1. Lösen Sie mit Hilfe eines Inbusschlüssels die Klemmschraube der Federplattform.
2. Verwenden Sie einen Hakenschlüssel und drehen Sie damit die Federplattform auf die gewünschte Position (2A). Eventuell können Sie die Feder auch von Hand verdrehen. Da Feder und Plattform miteinander verpresst sind, dreht sich mit der Feder auch die Federplattform.
3. Ziehen Sie mit Hilfe eines Inbusschlüssels die Klemmschraube der Federplattform fest.



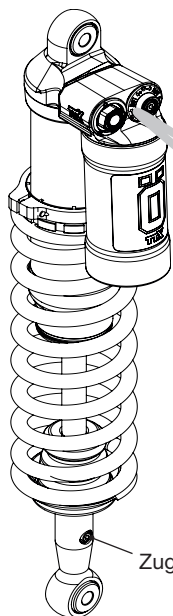
- A Länge der unbelasteten Feder
B Stoßdämpfer vollständig ausgefedert
A-B = Federvorspannung
Die Federvorspannung ist die Differenz zwischen dem Maß A und dem Maß B.



Druck- und Zugstufe

Die Druckstufendämpfung bestimmt die Energieaufnahme wenn ein Stoßdämpfer gestaucht wird. Sie regelt, wie sehr, bzw. wie schnell, der Stoßdämpfer gestaucht wird, wenn das Hinterrad durch Beladung belastet wird, oder das Fahrzeug über eine Bodenunebenheit fährt.

Die Zugstufendämpfung bestimmt indes die Energieaufnahme, wenn der Stoßdämpfer ausfedert. Sie kontrolliert dabei die Geschwindigkeit des Ausfedervorgangs bis zum Erreichen der Ausgangsposition.



Druckstufenversteller

Low Speed: Verwenden Sie einen 3mm Inbusschlüssel zum Verstellen des goldfarbenen Reglers an der Oberseite des Ausgleichsbehälter. Drehen Sie den Regler im Uhrzeigersinn, um die Dämpferrate zu erhöhen und gegen den Uhrzeigersinn, um die Dämpferrate zu senken.

Der Regler ist mit einem traditionellen Rechtsgewinde versehen.

High Speed: Verwenden Sie einen 17mm Maul- oder Ringschlüssel zum Verstellen des blau- oder silberfarbenen Reglers an der Oberseite des Ausgleichsbehälter. Position I steht für „soft“, Position II für „medium“ und Position III für „hart“.

Achtung!

Achten Sie stets darauf, dass sich die Verstellregler leicht drehen lassen. Setzen Sie keinesfalls übermäßige Kraft ein. Sollte sich ein Regler nicht leicht drehen lassen kontaktieren Sie ihren Öhlins Händler.

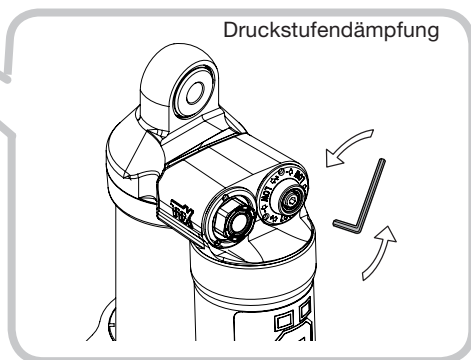
Zugstufenversteller

Verwenden Sie einen 3mm Inbusschlüssel zum Verstellen des Reglers am unteren Ende des Stoßdämpfers (siehe Abbildung). Drehen Sie den Regler im Uhrzeigersinn, um die Dämpferrate zu erhöhen und gegen den Uhrzeigersinn, um die Dämpferrate zu senken.

Hinweis: Die Anzahl der Klicks kann je nach Temperatur des Stoßdämpfers variieren. Die empfohlenen Werte beziehen sich auf die Raumtemperatur.

Achtung!

Achten Sie stets darauf, dass sich die Verstellregler leicht drehen lassen. Setzen Sie keinesfalls übermäßige Kraft ein. Sollte sich ein Regler nicht leicht drehen lassen kontaktieren Sie ihren Öhlins Händler.



Zurücksetzen der Regler

Drehen Sie die Versteller im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag = Nullposition.

Danach drehen Sie die Versteller gegen den Uhrzeigersinn. Zählen Sie beim Zurückdrehen die Klicks, bis die in der Montageanleitung Ihres Stoßdämpfers empfohlene Anzahl erreicht ist.

Achtung!

Achten Sie stets darauf, dass sich die Verstellregler leicht drehen lassen. Setzen Sie keinesfalls übermäßige Kraft ein. Sollte sich ein Regler nicht leicht drehen lassen kontaktieren Sie ihren Öhlins Händler.

Einstellarbeiten und Abstimmung

⚠ Warnung!

Stellen Sie vor der Fahrt sicher, dass die vorhandenen Stoßdämpfereinstellungen mit den von Öhlins empfohlenen Einstellwerten übereinstimmen. Machen Sie sich Notizen. Nehmen Sie Anpassungen in kleinen Schritten vor und achten Sie darauf immer nur eine Änderung vor der Testfahrt vorzunehmen.

Schritt 1

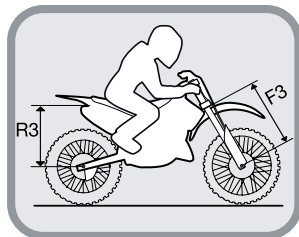
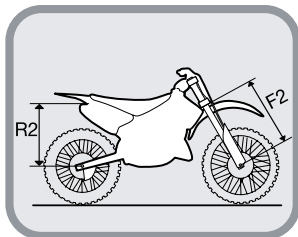
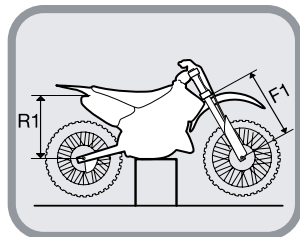
Federvorspannung- Negativfederweg unbelastet- Negativfederweg belastet

Die Einstellung der Federvorspannung wirkt sich wesentlich auf das Fahrverhalten aus. Sie steht in direktem Zusammenhang mit der Höhe des Motorrads und dem Gabelwinkel bzw. dem Nachlauf. Bevor Sie die Federvorspannung einstellen, sollten Sie den Negativfederweg ausmessen.

👁 Hinweis!

Die folgenden Arbeiten sollten auf einem ebenen Untergrund durchgeführt werden.

1. Stellen Sie das Motorrad auf einen Montageständer und entlasten Sie die Räder.
2. Markieren Sie, z.B. mit einem Klebebandstreifen, einen Punkt am Motorrad, der sich oberhalb der Hinterachse befindet.
3. Messen Sie den Abstand von diesem Punkt zu einem Fixpunkt, wie etwa der Steckachse des Hinterrades (R1).
4. Messen Sie den Abstand von dem Boden der unteren Gabelbrücke zu einem Fixpunkt, wie etwa der Steckachse des Vorderrades (F1).
5. Stellen Sie das Fahrzeug mit beiden Rädern gerade auf den Boden, so dass die Federelemente auf das Eigengewicht des Motorrades reagieren und wiederholen Sie dann Ihre Messung an den identischen Messpunkten (R2 und F2).
6. Setzen Sie sich mit voller Montur und den Füßen auf den Rasten auf Ihr Motorrad und lassen Sie die Messprozedur von einem Helfer wiederholen (R3 und F3).



Empfohlene Maße

Sollten in der Montageanleitung keine Angaben vorhanden sein, so stellen Sie folgende Maße ein:

Negativfederweg unbelastet / ohne Fahrer (R1-R2), (F1-F2)

Hinten	30±10 mm
Vorne	30±15 mm

Negativfederweg belastet / mit Fahrer (R1-R3), (F1-F3)

Hinten	105±10 mm
Vorne	50±10 mm

👁 HINWEIS!

Halten Sie sich stets auf dem neuesten Stand unter www.ohlins.com oder treten Sie in Kontakt mit Ihrem Öhlins Händler.

Schritt 2

Einstellen der Federvorspannung

1. Sollten Ihre Maße erheblich von denen in der Montageanleitung oder von den oben angegebenen Werten abweichen, so muss die Federvorspannung verstellt werden. (Lesen Sie dazu das entsprechende Kapitel in dieser Anleitung).
2. Sollten die Maße des belasteten Negativfederweges danach immer noch nicht passen, so ist der Wechsel zu einer härteren/weicheren Feder zu empfehlen. Kontaktieren Sie hierfür Ihren Öhlins Händler.

⚠ Warnung!

Die falsch gewählte Federrate kann zu einer zu flachen oder zu steilen Front des Motorrades führen. Dies kann tendenziell zu einem Über- oder Untersteuern des Fahrzeuges führen und die Stabilität gefährden.

Stabilität und Traktion

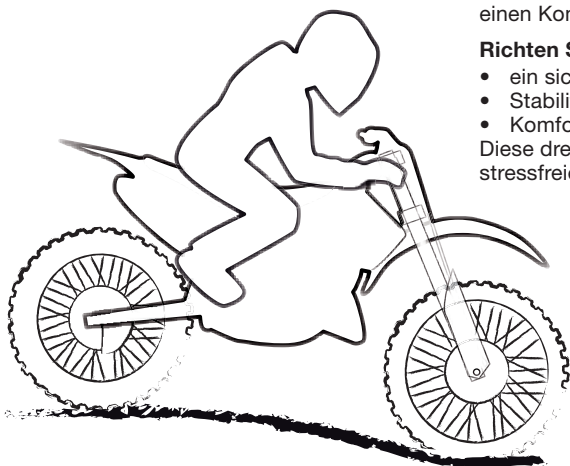
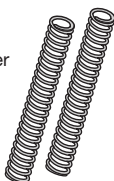
Alle Motorräder sind mit Blick auf eine bestimmte Fahrwerksgeometrie konstruiert, welche u. a. die Höhe und den Winkel der Gabel einschließt. Der Wechsel der Fahrwerkskomponenten kann diese Geometrie beeinflussen. Es ist sehr wichtig, dass die Front im richtigen Verhältnis zum Heck des Motorrades steht.

Der Wechsel zu Öhlins Komponenten führt nur dann zu perfekter Performance, wenn die Federelemente der Front perfekt mit denen des Hecks zusammenarbeiten. Es ist mehr als wichtig, dass sich die Belastung der Front bzw. des Hecks im festgelegten Rahmen bewegt.

Gabelfedern

Um die Stabilität und Traktion des Motorrades zu optimieren, muss die Vorderradgabel perfekt zum Heckdämpfer passen. Öhlins Racing hat passende Gabelfedern für eine Vielzahl von Motorrädern im Programm.

Die Federn führen in Verbindung mit dem passenden Öhlins Stoßdämpfer zu herausragender Stabilität und Traktion. Werfen Sie einen Blick in die Modellliste bei Ihrem Öhlins Händler oder besuchen Sie unsere Webseite.



⚠️ Warnung!

Sollten keine passenden Gabelfedern für Ihr Modell erhältlich sein, verwenden Sie die originalen Federn. Die Federn sollten sich stets in einem guten Zustand befinden.

👁️ Hinweis!

Wechseln Sie das Gabelöl alle 20 Betriebsstunden.

Einstellarbeiten

„Versuch und Irrtum“ (aus dem engl.: trial and error) ist durchaus eine zulässige Methode sich die Einstellmöglichkeiten der Dämpferelemente nachhaltig zu erarbeiten.

Beginnen Sie einen Testlauf stets mit den empfohlenen Basiseinstellungen. Wählen sie eine kurze Strecke, die möglichst viele Fahrsituationen zu bieten hat: Ebene, schnelle Abschnitte; Bodenwellen; schnelle und langsame Kurven.

Befahren Sie die Teststrecke immer wieder, verändern Sie dabei aber immer nur einen bestimmten Bereich pro Testfahrt (z.B. Druckstufe Vorderradgabel).

Empfohlener Einstellbereich

Druck- und Zugstufe: ± 5 Klicks vom Basis Set-Up ausgehend.

Wenn Sie ihr Motorrad am Heck abstimmen, sollte dies stets in Verbindung mit der Front und auf verschiedenartigen Pisten mit unterschiedlichen Belägen bzw. Herausforderungen für das Motorrad erfolgen. Es gibt leider keine perfekte Abstimmung für alle Pisten. Die Einstellung stellt somit stets einen Kompromiss dar.

Richten Sie ihr Augenmerk auf:

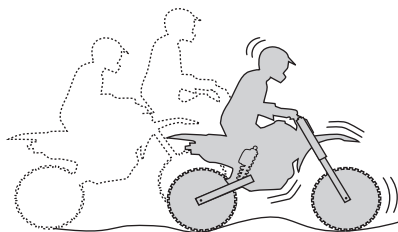
- ein sicheres Gefühl
- Stabilität
- Komfort

Diese drei Punkte ermöglichen sicheres und stressfreies Fahren.

Beginnen Sie mit der Zustufeneinstellung

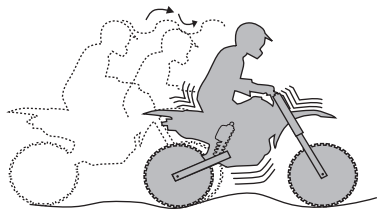
Fühlt sich das Motorrad schwammig an, sinkt es beim Verzögern an der Front stark ein und wirkt instabil auf stark zerfuchtem Untergrund, schließen Sie den Zugstufenregler um zwei Klicks (sind Sie bereits nahe am gewünschten Ergebnis dran, so verdrehen Sie den Regler um nur einen Klick).

Fühlt sich das Motorrad zu straff und unkomfortabel an, ist es schwierig Kurven zu bewältigen und springt es auf zerfuchtem Untergrund aus der Spur, öffnen Sie den Zugstufenregler um zwei Klicks.



Fühlt sich das Motorrad

- hart
 - straff
- ...an, so regeln Sie die Zugstufendämpfung herunter*



Fühlt sich das Motorrad

- instabil
 - wackelig
 - schwammig
- ...an, so erhöhen Sie die Zugstufendämpfung*

Wenn Sie ein gutes Gefühl bezüglich der Feder, der Federvorspannung und dem belasteten Negativfederweg haben, sich das Motorrad aber instabil und schwammig anfühlt, sollten Sie die Zugstufendämpfung um zwei Klicks erhöhen.

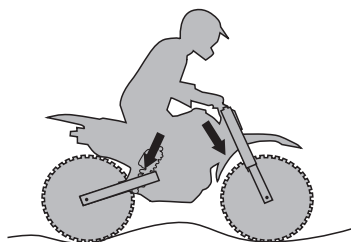
Wenn sich das Motorrad straff und hart anfühlt, speziell nach einer Reihe von Bodenwellen, sollte die Zugstufendämpfung um zwei Klicks reduziert werden (Feintuning = 1 Klick).

Unternehmen Sie so lange Probefahrten, bis Sie zufrieden sind. Das Basis Set-Up Ihres Stoßdämpfers finden Sie in der dazugehörigen Montageanleitung.

Einstellarbeiten und Abstimmung

Der Low-Speed Druckstufenversteller wird grundsätzlich dazu verwendet, um die Chassis-Bewegung in Bezug auf den Untergrund zu kontrollieren.

Wenn sich der Stoßdämpfer weich anfühlt und sich das Motorrad schwammig in Kurven verhält, schließen Sie den Low-Speed Regler zwei Klicks durch Verdrehen im Uhrzeigersinn.



Wenn das Motorrad

- weich ist
 - eine niedrige Sitzposition hat
 - durchschlägt
- erhöhen Sie die Druckstufendämpfung*

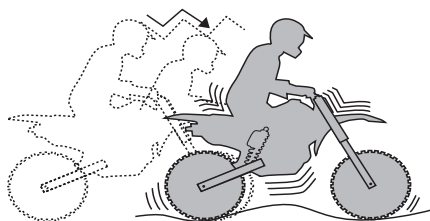
High-Speed Druckstufendämpfung

Der High-Speed Druckstufenversteller hat drei Positionen (I = soft; II = medium; III = hart).

Position II ist die Einstellung beim Auslieferungszustand und steht für eine Allround-Einstellung.

Fühlt sich der Stoßdämpfer zu hart und straff bei kleinen Schlägen und in Kurven an und bietet nur geringe Traktion für das Hinterrad, so drehen Sie den Regler auf Position I.

Fühlt sich das Motorrad weich und in der Sitzposition niedrig an, kommt leicht aus der Federung heraus und schlägt nach Sprüngen schnell durch, so drehen Sie den Regler auf Position III.



Wenn sich das Motorrad

- straff
 - hart
- ...anfühlt, so senken Sie die Druckstufendämpfung*

Inspektion und Wartung

Vorbeugende Wartung und das Einhalten der Inspektionsintervalle garantiert eine perfekte Funktionsweise des Produktes. Sollte es Anlass zu einem außerplanmäßigen Service geben, so kontaktieren Sie umgehend Ihren Öhlins Händler.

Reinigung

Reinigen Sie den Stoßdämpfer von außen mit einem handelsüblichen, leichten Reinigungsmittel. Setzen Sie Druckluft ein. Achten Sie darauf, dass Schmutz und Verunreinigungen entfernt werden. Halten Sie den Stoßdämpfer immer sauber und sprühen Sie nach der Reinigung etwas Mehrzwecköl darauf (QS14, WD40, CRC5-56 oder ähnliche Sprühöle). Wischen Sie allzu große Öflächen mit einem weichen Lappen ab.

ACHTUNG!

Sprühen Sie niemals Wasser direkt in die Einstellregler und/oder in die Kugelgelenke.

Inspektion

1. Prüfen Sie die Kugelgelenke auf Spiel und Leichtgängigkeit.
2. Prüfen Sie die Kolbenstange auf Beschädigung und/oder eine Leckage.
3. Prüfen Sie den Stoßdämpferkörper auf Beschädigungen.
4. Prüfen Sie das Reservoir auf äußere Schäden, welche die Leichtgängigkeit des Trennkolbens beeinträchtigen könnten.
5. Prüfen Sie sämtliche Gummis auf Verschleiß.
6. Prüfen Sie die Verbindungspunkte zwischen Stoßdämpfer und Motorrad.

Empfohlene Inspektionsintervalle

Rennstrecke: Alle zehn Stunden. Maximal 20 Stunden ohne Service und Ölwechsel.

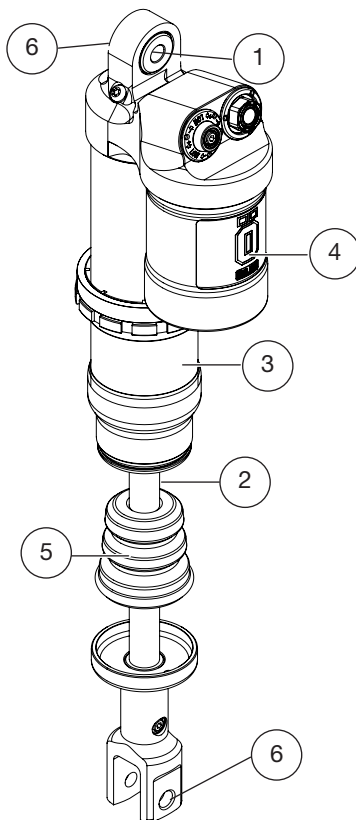
Normaler Gebrauch: Alle 30.000 Kilometer.

Entsorgung

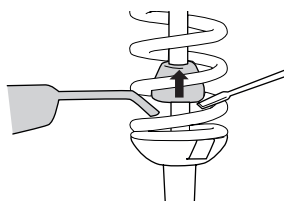
Ausrangierte Öhlins Produkte sollten Sie Ihrem Händler zur fachgerechten Entsorgung übergeben.

HINWEIS!

Benutzen Sie nur Öhlins High Performance Stoßdämpferöl. Kontaktieren Sie ihren Öhlins Händler für weitere Informationen.



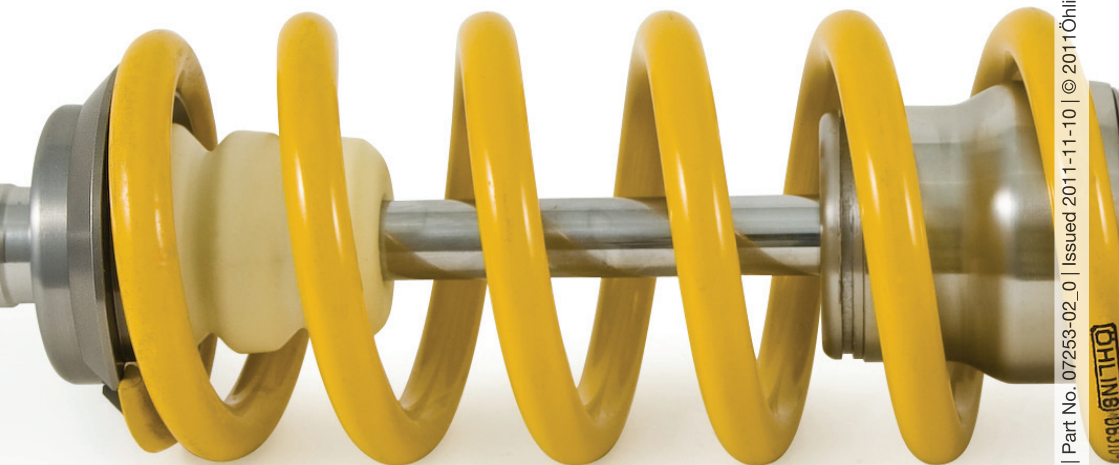
Reinigung



WARNUNG!

Versuchen Sie niemals den Gasdruck des Stoßdämpfers zu verändern. Hierfür ist spezielles Equipment und der Zugang zu Stickstoff erforderlich.





Ihr Öhlins Händler:



Öhlins Racing AB
Box 722
SE-194 27, Upplands Väsby
Sweden

Phone: +46 (0)8 590 025 00
Fax: +46 (0)8 590 025 80
www.ohlins.com



www.ohlins.com