

Grob-Umbauanleitung

Drehzahlmesser einer XT 600 2KF an eine XT 600 3UW montieren

Gleich vorweg:

Dieser Weg stellt bestimmt nicht das Nonplusultra da, einer 3UW einen Drehzahlmesser zu spendieren. Aber für diejenigen, die die XT-Optik auch im Cockpit gewahrt haben möchten, ist es eine gute (aber auch arbeitsaufwändige) Lösung.

Evtl. stimmt die Reihenfolge nicht immer ganz oder es fehlt eine Kleinigkeit in der Beschreibung. Das liegt daran, dass die Anleitung im Nachhinein erstellt wurde.

Entscheidungshilfe, ob sich der Umbau lohnt:



Vorher



Nachher

Nu aber

Benötigte Teile:

Drehzahlmesserwelle 2KF 18,- EUR (Original Yamaha neu)

O-Ring für Drehzahlmesserwelle 2,- EUR (Original Yamaha neu)

Drehzahlmesserantrieb inkl. aller Dichtringe 2KF ca. 20,- EUR (Original eBay gebraucht)

Cockpit-Halterung 2KF ca. 5,- EUR (Original eBay gebraucht)

Drehzahlmesser mit Dichtung 2KF ca. 30,- EUR (Original eBay gebraucht)

10 cm Aluminium (sehr großzügig bemessen)

3 cm x 3 cm Stahlblech, 5 cm x 3 cm Stahlblech

Kabelbinder diverse Größen

20 cm Eisendraht

Benötigte Werkzeuge:

Drehmaschine, Wasserpumpen-Zange, Langzange, Steckschlüsselsatz, Grobe Feile, Eisensäge, Inbusschlüsselsatz, Bohrmaschine, Heißluftpistole, Schraubstock, Schub-Messlehre, kleiner flacher Schlitz-Schraubendreher, Abisolierzange, Cutter-Messer, Durchgangs-Strom-Messgerät (Multimeter)

1. Front des Motorrades demontieren (Evtl. hilft es, auch den Lenker zu entfernen, um einen besseren Zugang zu ermöglichen)



(Motorrad ohne Front. Nicht irritieren lassen: Bei mir war mehr fällig ;-))

Cockpit der 2KF in Einzelteile zerlegen, so dass die Verschraubung der Halterung vorsichtig in einen Schraubstock eingespannt werden kann.

Mit einer Heißluftpistole die Stege der Halterung gleichmäßig erhitzen, um nun die Anwinkelung innerhalb der Halterung selbst zu verkleinern, so dass sie fast plan ist. Kurz abkühlen lassen.

(Dieser Schritt ist nötig, da die unbearbeitete Halterung einen zu großen Winkel aufweist und die Instrumente am Zündschloss scheuern würden bzw. sich deswegen evtl. gar nicht erst einbauen lassen)

2. Die 2KF-Cockpit Halterung wird rechts an der Original-Gabelbrücke befestigt. Hierfür ist es notwendig, dass die Halterung ein wenig modifiziert wird. Mit einer groben Feile lässt sich das Hart-Plastik gut abtragen. Wie viel genau lässt sich schwer beschreiben ... einfach immer wieder probieren, bis sie passt.
Hierbei unbedingt auch darauf achten, dass die Halterung nicht das Zündschloss berührt.
3. Nun ist die linke Seite dran. Hierfür sägt man sich zunächst grob ein ca. 2mm starkes Blech zurecht, welches mit der linken Seite der Halterung verschraubt wird, nachdem es mit einer Bohrung versehen wurde.
Die Halterung wird probeweise an der Gabelbrücke montiert und wunschgemäß ausgerichtet, um den Punkt für die zweite Bohrung auf dem Blech zu markieren.
Nachdem alles angepasst, gebohrt und ein wenig optisch aufgewertet wurde, sieht das Ganze in etwas so aus:



(Halterung nach dem Modifizieren)

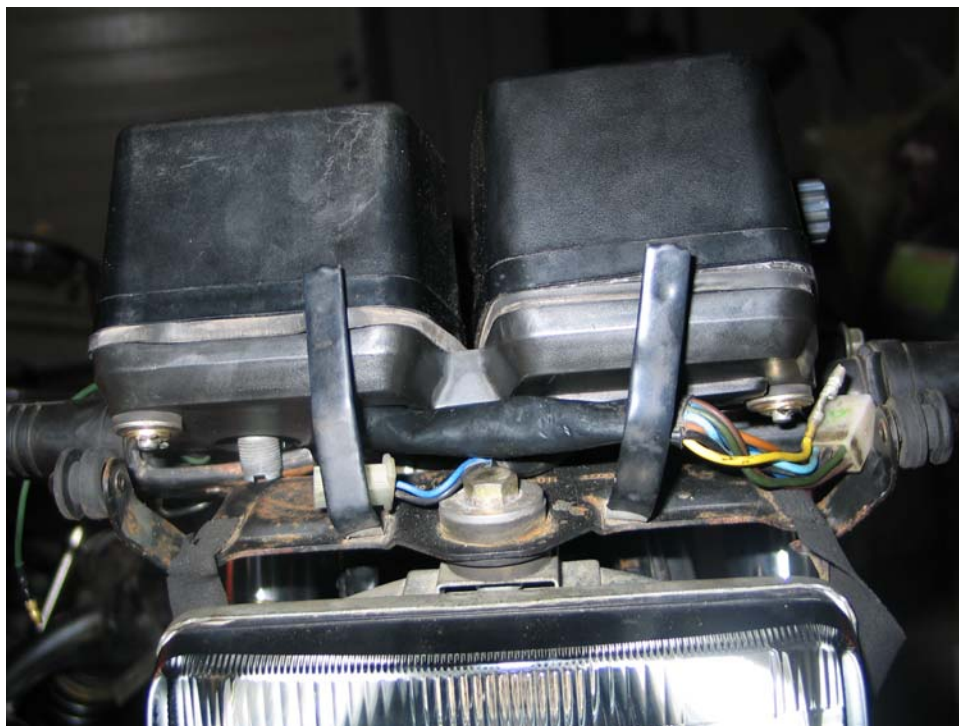
4. Mit der selbstgebauten Adapter-Platte entsteht nun an der Original-Halterung an der Gabelbrücke eine Lücke. Für diese muss nun eine Distanz-Hülse gedreht werden oder ein ähnlicher Gegenstand eingesetzt werden, der die Lücke schließt. Die Maße sollten mit einer Schub-Messlehre ermittelt werden. Dies ist nötig, da das Cockpit ansonsten nicht ordentlich befestigt werden kann und sich evtl. verzieht. Die Halterung wäre damit vollständig umgebaut:





(Distanzhülse und probeweise eingebautes vollständiges Cockpit)

5. Das 2KF Cockpit ist ca. 2 cm weiter nach vorne gerückt. Dies hat zur Folge, dass die Wellenanschlüsse etc direkt auf die Scheinwerferhalterung treffen.



(kein Platz für Wellen und Elektrik im Originalzustand)

Aus diesem Grund zeichnet man nun auf der Scheinwerferhalterung an, wo und wie groß eine Öffnung für die entsprechende Welle gebohrt werden muss.

Mit einem Bohrer kann die Umrandung grob vorgebohrt werden. Danach empfiehlt es sich mit einer Feile den Feinschliff vorzunehmen.

Wenn es fertig ist, sieht es ungefähr so aus:



(modifizierte Scheinwerferhalterung – mehr Platz für die Wellen)

6. Das Drehzahlmesser-Instrument der 2KF beherbergt die gleichen Kontrollleuchten wie die 3UW. Zusätzlich hat es ein Kabel mehr für die Beleuchtung des Drehzahlmessers selbst. Der Stecker des Instruments passt in die Aufnahme am Kabelbaum. Das einzige Problem liegt in der Kabelbelegung des Steckers. Hier müssen zunächst die Kabelschuhe aus dem Stecker vorsichtig entfernt werden. Die Kabelpaare werden mit dem Original-Instrument abgeglichen und entsprechend wieder in den Stecker eingesetzt. Das übrig gebliebene Kabel führt dann den Strom für die Beleuchtung. Dies kann man abisolieren und z.B. auf den Stecker des Standlichts mit aufklebmen. Dabei kann man auch gleich prüfen, ob alle Glühlampen in Ordnung sind.



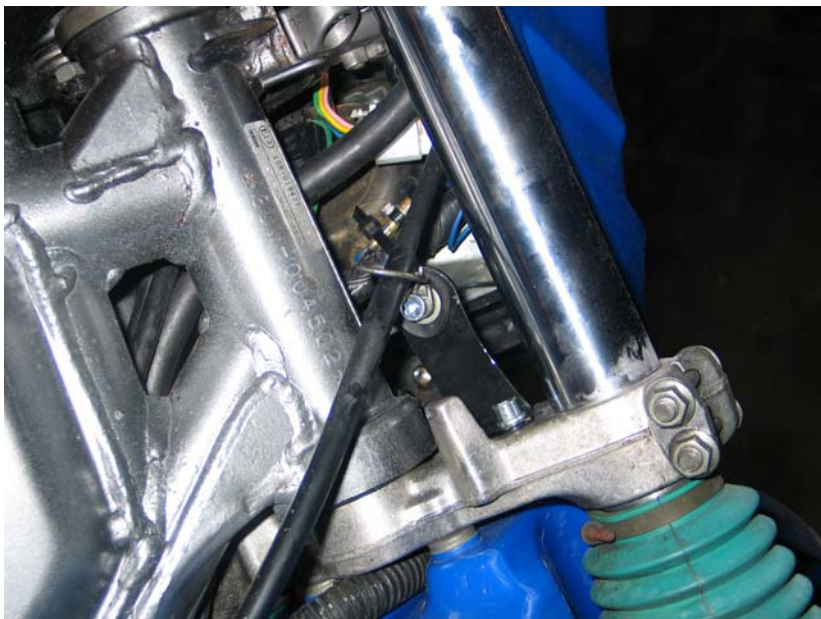
(Messen der Instrumente)

7. Die Halterungen für das Cockpit und den Scheinwerfer wurden angepasst. Jetzt wird der Drehzahlmesserwellen-Antrieb in den Motorblock eingesetzt. Zuvor muss die bisher dort sitzende Dichtung entfernt werden. In den Antrieb wird die Welle samt O-Ring geschoben und mit der Flachkopf-Schraube fixiert. Durch den Drehzahlmesserwellen-Antrieb passt die originale Halterung für die Ölleitung nicht mehr direkt an den Motorblock. Hier wird wiederum eine Distanz-Hülse benötigt oder etwas Ähnliches.



(Distanz-Hülse am Motorblock)

8. Ähnlich wie auch auf der anderen Seite des Lenkers muss auch die Drehzahlmesserwelle über die untere Gabelbrücke geführt werden, damit sie beim Lenkereinschlag nicht geknickt wird. Hierfür benötigt man ein Stück Blech, in welches zwei Löcher zwecks Befestigung an der unteren Gabelbrücke gebohrt werden. Am oberen Rand befestigt man einen entsprechend gebogenen Eisendraht, durch den die Welle zum Cockpit geführt wird. Ist beim Lenkereinschlag die Verkabelung der Hupe im Weg, so kann man diese lösen, ein Stückchen drehen und wieder befestigen.



(Kabelführung für die Drehzahlmesserwelle)

9. Das Cockpit wird mit den Wellen verschraubt, befestigt und mit Splinten gesichert. Die komplette Elektrik wird verbunden. Falls aufgrund der unter dem Cockpit nun herrschenden Enge nicht alle Kabel hineinpassen, lassen sich die Kabelstränge durch Aufschneiden der Ummantelung teilen und hinter dem Scheinwerfer durchführen. Beim Verlegen ist unbedingt darauf zu achten, dass die Kabel sauber verlegt sind und nirgendwo durchscheuern können.

10. Durch das neue Cockpit passt die Frontverkleidung nicht mehr auf die vorgesehenen Gummihalierungen. Die Halterungen haben jedoch genug Material, um sie stückchenweise nach oben und vorne biegen und danach die Gummihalierungen wieder senkrecht ausrichten zu können. Nach ein paar Minuten sollte man die richtige Position hinbekommen haben. Abschließend muss nur noch die Frontverkleidung montiert werden ... fertig ist das Bike



Autor: Molfi
Anzahl Wörter: 976
Durchführung dieser Anleitung auf eigene Gefahr!