



TOURATECH

by **TRACTIVE**
suspension



OWNER'S MANUAL

English

page 3

Deutsch

Seite 11

French

Italiano

Español

shop.touratech.com

In this Manual:

- 1 Important Safety Symbols
- 2 Shock design and function
- 3 Vehicle set-up
- 4 Adjust spring preload
- 5 How to set the preload
- 6 Rebound damping
- 7 Compression damping
- 8 Adjustable length option
- 9 Which adjuster to change?
- 10 Maintenance and inspection

Part no manual : 90030004
Date 05-04-2012

1 Important Safety Symbols

In this manual, mounting instructions and other technical documents, important information concerning safety is distinguished by the following notations.



WARNING!

The warning symbol means: Failure to follow warning instructions can result in severe or fatal injury to anyone working with, inspecting or using the shock absorber, or bystanders.



ATTENTION!

The caution symbol means: Special precautions must be taken to avoid damage to the shock absorber.



NOTE!

The note symbol indicates information that is important regarding procedures.

Read these Safety Precautions before installing the Product.



This product was developed and designed exclusively for a specified vehicle and shall only be installed on the intended vehicle in its original conditions as delivered from the vehicle manufacturer.



This product contains pressurised nitrogen gas (N₂). Do not open, service or modify this product without proper education and proper Touratech tools.



After installing this product take a test ride at low speed to make sure that your vehicle has maintained its stability.



If the function of the shock is irregular or if it makes an abnormal noise or if you notice any leakage from the product, stop the vehicle immediately and return the product to a Touratech Suspension retailer.



Read and make sure that you understand the information in this manual and the mounting instructions before you use this product.



Touratech AG cannot be held responsible for any damage to the shock absorber, vehicle, other property or injury to persons, if the instructions for installing and maintenance are not followed exactly.



When working on this product, always read the Vehicle Service Manual.

2 Shock Design and Function

All Touratech Suspension shocks in this manual are mono tube type shocks. Your shock can be an emulsion shock (fluid and gas are mixed together) or a shock where the fluid and gas are kept apart by a separation piston. The separation piston can be mounted inside the shock body or in an external reservoir, connected by a hose or fixed directly on top of the shock absorber.

Pressurisation of the fluid is made with nitrogen. A shock provided with an external reservoir provides better cooling of the fluid giving a longer lifecycle to the components.

Most Touratech Suspension shock absorbers provide the possibility of adjustment. Rebound action adjustment can be found on emulsion shocks, shocks with the separation piston inside the shock body and shocks with a remote reservoir.

The shocks with a reservoir have also the possibility of adjusting the compression action.

The spring preload is adjustable with most shocks that have a spring.

How does a shock absorber work?

Shocks in this manual work with a fluid that is forced through needle valves at a low flow rate and through a number of channels in the piston at a high flow rate.

The flow through these channels is regulated by shims (thin steel washers) that at high pressure are deflected to open for the fluid to pass. The needle valve can be adjusted from the outside. By altering the size of the shim-stack the characteristics of the damping action can be changed.



Damping action altering can only be done by an authorized Touratech Suspension retailer.

3 Vehicle Set-up



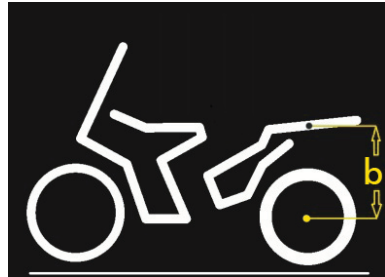
Before riding, always ensure that the basic settings made by Touratech are intact. Adjust in small steps and make only one adjustment at a time.

Spring preload

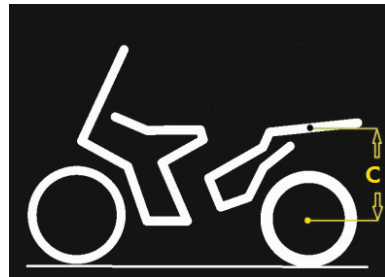
Spring preload is a crucial part of setting your vehicle as it affects the height of the vehicle and the fork angle.

Follow this procedure to set-up the spring preload.

- Lift up the rear to a fully extended position (when the rear wheel can rotate).
- Measure the distance, from a point like a bolt or make this point with a piece of tape above the rear wheel axle.



- Put the vehicle back on the wheels. (without rider) and repeat the measuring procedure.



d) Then take the same measurements with the rider and equipment on the motorcycle. It is important that the rider is balancing on the correct riding posture and repeat the measuring procedure one more time.



Recommended Measures

If no other recommendations are given in the mounting instructions follow the measures below:

Free sag:

Distance (b) minus distance (c) = called the free sag.

Street

Free sag: Rear between 5 and 15 mm.

Allroad

Free sag: Rear between 10 and 25 mm.

Ride height:

Distance (b) minus distance (d) = called the ride height.

Street

Ride height: Rear between 25 and 35 mm

Allroad

Ride height: Rear between 40 and 65 mm

4 Adjust Spring Preload

If your free sag measurements differ significantly from the recommendations then you must adjust the spring retainers. (See chapter-5 How to set the preload).

If after this adjustment your riding height is still not within the recommended range you may need to change the spring. If the distance is less than 25 mm a softer spring is required and if the distance is larger than 35 mm, a harder spring is required (Street values, for Allroad see 3).



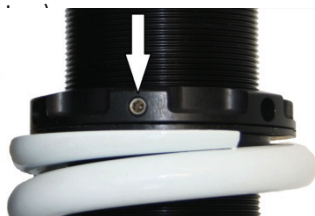
Incorrect spring rate may result in a geometry that is either too steep or too flat. This can result in a tendency of under or over steering, that could seriously affect the handling characteristics of the vehicle.

5 How to Set the Preload

Touratech shocks can have 3 different ways to adjust the preload.

1) Mechanical Preload Adjuster

Use the supplied Touratech tool with 2,5 mm bit to loosen the lock screw (max 2 turns!) on the outside diameter of the spring retainer (see picture)

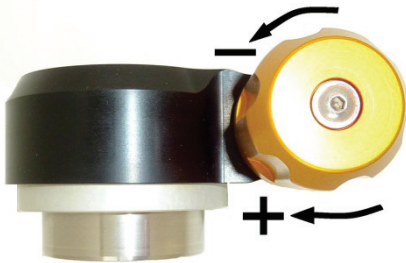


Use the Touratech tool with the Ø5 mm bit to in- or decrease the preload. Turn clockwise to increase the preload, turn counter clockwise to decrease it (see illustration). One complete turn is 1,5 mm more or less preload.

After adjusting the preload the lock screw must be tightened again. Rotate it back the same amount of turns you used to open it



2) **Hydraulic Preload Adjuster**
Turn the hydraulic adjuster knob to set the preload. Turn clockwise to increase the preload, turn counter clockwise to decrease it (see picture).



3) **Electrical Preload Adjuster**
Push the button from the control panel. Push "hard" to increase the preload and push "soft" to decrease it (see picture).



The spring preload is fundamental for the function of the suspension. If the preload is set incorrectly, all further adjustments will not enable you to get the intended performance from the suspension.

6 Rebound Damping

Rebound damping controls the energy absorption when the shock absorber is being extended and controls how fast the shock absorber returns to its normal position after being compressed.

Rebound damping adjuster

Turn the hexagon (or screw) adjuster on the end of the piston rod part (see picture) with the tool supplied with the shock. Turn clockwise to increase damping and turn counter clockwise to decrease it.



Reset the adjuster

Turn the adjuster clockwise fully closed position. Then, turn counter clockwise to open it. First click open is position zero (0). Count the clicks until you reach the recommended set-up data on Touratech webshop article details.



The recommended number of clicks is approximately 9. Set the rebound no more than ± 6 clicks from the original (basic) setting.



Do not use force when you reach the end of the adjustment range as delicate parts can be damaged. Also avoid using a lot of force between clicks.

7 Compression Damping

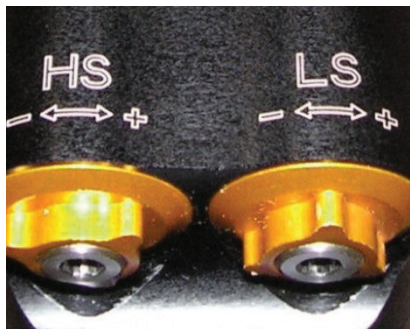
When you have a shock absorber with a reservoir then it is also possible to adjust the compression. Compression damping controls the energy absorption when the shock absorber is being compressed.

Touratech Suspension shocks have 2 compression controls called LS (low speed) and HS (high speed).

Compression damping adjuster

Turn the hexagon (or screw) adjusters on the reservoir part (see illustration) with the Touratech tool and the 4 mm bit supplied with the shock.

Turn clockwise to increase damping and turn counter clockwise to decrease it.



If the shock absorber speed is low, adjust the LS knob, for example if the shock movement is initially too hard or too soft to provide enough comfort (more information in chapter "Which adjuster to change").

If you encounter damping problems whereby the shock feels too soft or hard when driving over a pothole, adjust the HS knob (more information in chapter "Which adjuster to change").

Reset the adjuster

Turn the adjuster clockwise to fully closed position. Then, turn counter clockwise to open it. First click open is position zero (0). Count the clicks until you reach the recommended number of clicks. See recommended set-up data on Touratech webshop article details.



The recommended number of clicks is approximately 9. Set the compression no more than ± 8 clicks from the original (basic) setting.



Do not use force when you reach the end of the adjustment range as delicate parts can be damaged. Also avoid using a lot of force between clicks.

8 Adjustable Length Option

If your shock absorber has a length adjustment, it is possible to change the riding height without altering the sag of the vehicle.

A shorter shock absorber will result in a lower riding height as well as an increased fork angle and trail. Additionally, the chain force will be reduced with less anti-squat as a result.

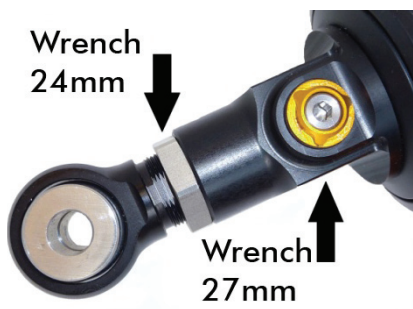
A longer shock absorber will result in a higher riding height as well as a decreased fork angle and trail. Additionally, the chain force will be increased with more anti-squat as a result.



Very small length adjustments can make a big difference.

Adjust length

We advise to remove the shock absorber from the vehicle before adjusting the length. Use a 27mm spanner on the mounting eye part and a 24mm spanner to unlock the nut. Turn the end eye/fork to the desired length. One turn is 1mm of shock absorber length. Locknut tightening torque: 40 Nm



Measure the riding height before and after adjusting the length.



Remember to lock the locknut after adjusting the length.



The adjustable end eye/fork must not be rotated out past the position at which the last groove is fully visible beneath the lock screw. This is the maximum length. Adjustment past this position can result in severe or fatal injury.



Check if the rear wheel of the vehicle can rotate freely when using the longest adjustable possible position.



Check the headlight angle and make sure the vehicle stands safely on the side stand when you de- or increase the length of the shock.

9 Which Adjuster to Change?

Rebound damping

If the spring, preload and riding height are correct, but the vehicle still encounters some problems concerning rebound, please check the following options.

Increase rebound when the bike feels:

- nervous in corners
- moving in corners
- high feeling entering corners
- unstable
- loose
- bouncy

Decrease rebound when the bike:

- runs low
- packs down under acceleration
- bumps
- lost line
- lost comfort
- lost traction
- feels hard
- feels bumpy

Compression damping

If the spring, preload and riding height are correct, but the vehicle still encounters some problems concerning compression, please check the following options.

Increase compression when the bike:

- feels soft
- feels unstable under acceleration
- feels low under acceleration
- is bottoming out

Decrease compression when the bike feels:

- harsh
- hard
- has bad grip
- unsmooth
- high



When you have sufficient feel of the vehicle you can make further fine adjustments.

Go back where you started to check if the adjustments are really an improvement.

Note that tires, temperature and other relevant factors can have a big influence on the performance of the suspension.

10 Maintenance and Inspection

Preventive maintenance and regular inspection reduce the risk of functional disturbance. If there is any need for additional service, please contact an authorized Touratech Suspension Centre.

Inspection points

- 1) Check the piston rod shaft for damage and leakage.
- 2) Check the shock absorber body for external damage.
- 3) Check the reservoir body for external damage and leakage.
- 4) Check the visible rubber components for excessive wear.
- 5) Check the ball joints for possible excessive play or friction.
- 6) Check the preload adjuster for leakage.

Recommended Service Interval

Regular on road use: every 30.000 km



Do not open the nitrogen filling plug. Special charging tools and access to nitrogen is required to fill the shock with pressure again.

Disposal

Discarded Touratech product should be handed over to an authorized Touratech retailer or distributor for proper disposal.

In diesem Handbuch:

- 1 Wichtige Sicherheitssymbole
- 2 Aufbau und Funktion des Federbeins
- 3 Einmessen des Fahrzeugs
- 4 Abgleich der Federvorspannung
- 5 Einstellen der Federvorspannung
- 6 Einstellen der Zugstufendämpfung
- 7 Einstellen der Druckstufendämpfung
- 8 Einstellen der Längenverstellung
- 9 Hinweise zur richtigen Abstimmung
- 10 Wartung und Inspektionen

1 Wichtige Sicherheitssymbole

In diesem Handbuch, den Montageanleitungen und anderen technischen Unterlagen werden wichtige Informationen über die Sicherheit wie folgt gekennzeichnet:



WARNUNG!

Das Warnsymbol bedeutet: Die Nichtbeachtung dieser Warnhinweise kann zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen. Die gilt für jeden der mit den Stoßdämpfern arbeitet, sie überholt, sie nutzt und auch für Umstehende



VORSICHT!

Das Vorsichtsymbol bedeutet: Besondere Vorsichtsmaßnahmen müssen getroffen werden, um Schäden am Stoßdämpfer zu vermeiden.



HINWEIS!

Das Hinweissymbol weist auf Informationen hin, die wichtig für den richtigen Ablauf sind.

Lesen Sie diese Sicherheitshinweise vor der Montage des Produkts.



Dieses Produkt ist ausschließlich für ein bestimmtes Fahrzeug entwickelt und soll nur auf das vorgesehene Fahrzeug in seinem ursprünglichen, vom Fahrzeughersteller gelieferten Zustand montiert werden.



Dieses Produkt enthält unter Druck stehenden Stickstoff (N₂). Dieses Produkt nicht öffnen, reparieren oder modifizieren ohne eine angemessene Ausbildung und die richtigen Touratech Suspension Werkzeuge.



Nach der Installation absolvieren Sie eine Probefahrt bei niedriger Geschwindigkeit, um sicherzustellen, dass die Stabilität ihres Fahrzeuges erhalten geblieben ist.



Ist die Funktion des Federbeins unregelmäßig, macht es ungewöhnliche Geräusche oder wenn Sie Undichtigkeiten am Produkt bemerken, halten Sie sofort an und senden Sie das Produkt an einen Touratech Suspension Händler zurück.



Stellen sie sicher, dass Sie die Informationen aus dem Handbuch und die Anbauanleitung verstanden haben, bevor Sie das Produkt verwenden.



Die Touratech AG übernimmt keine Haftung für Schäden am Stoßdämpfer, dem Fahrzeug, anderem Eigentum oder für Verletzungen von Personen, wenn die Anweisungen zur Installation und Wartung nicht genau befolgt wurden.



Bei Arbeiten an diesem Produkt beachten Sie immer auch das Handbuch des Fahrzeugherstellers.

2 Aufbau und Funktion des Federbeins

Alle Touratech-Suspension Federbeine in diesem Handbuch sind Mono-Tube-Typ Federbeine. Ihr Federbein kann ein Emulsionsfederbein (Flüssigkeit und Gas werden miteinander vermischt) oder ein Trennkolbenfederbein (Flüssigkeit und Gas werden durch einen Trennkolben voneinander getrennt) sein. Der Trennkolben kann innerhalb des Dämpferkörpers oder in einem externen Reservoir montiert sein. Dieses kann durch einen Schlauch verbunden oder direkt auf dem Stoßdämpfer befestigt sein. Der Druckaufbau der Flüssigkeit erfolgt mit Stickstoff. Ein Federbein mit einem externen Reservoir hat eine bessere Flüssigkeitskühlung, was zu einer längeren Lebensdauer der Komponenten führt.

Die meisten Touratech Suspension Federbeine bieten die Möglichkeit der Anpassung. Emulsionsfederbeine und Federbeine mit integriertem Trennkolben haben die Möglichkeit, die Zugstufendämpfung einzustellen. Die Federbeine mit einem Reservoir haben zusätzlich die Möglichkeit der Einstellung der Druckstufe. Die meisten Federbeine bieten die Möglichkeit die Vorspannung der Feder einzustellen.

Wie arbeitet ein Federbein?

Die Stoßdämpfer in diesem Handbuch arbeiten mit einer Flüssigkeit, die bei einer niedrigen Strömungsgeschwindigkeit durch Nadelventile und bei einer hohen Strömungsgeschwindigkeit durch eine Reihe von Öffnungen im Kolben gedrückt werden. Die Strömung durch diese Öffnungen wird durch Shims (dünne Stahlscheiben) geregelt. Diese öffnen sich unter hohem Druck und die Flüssigkeit kann passieren. Das Nadelventil kann von außen eingestellt werden. Durch Verändern der Größe des Shim-Stapels kann die Eigenschaft der Dämpfung geändert werden.



Änderung an der Funktionsweise der Dämpfung dürfen nur von autorisierten Touratech Suspension Händlern vorgenommen werden.

3 Einmessen des Fahrzeugs



Achten Sie vor Antritt der Fahrt darauf, dass die Grundeinstellungen des Herstellers intakt sind. Passen Sie die Einstellungen in kleinen Schritten an und verändern Sie jeweils nur eine Einstellung zu einem Zeitpunkt.

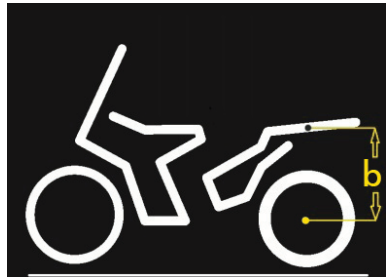
Federvorspannung:

Die Federvorspannung ist ein entscheidender Bestandteil der Einstellung Ihres Fahrzeugs, da sie die Höhe des Fahrzeugs und den Winkel der Gabel betrifft.

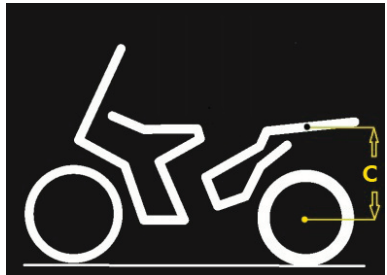
Folgen sie dieser Anleitung zum Einstellen der Federvorspannung.

a) Heben Sie das Heck der Motorrads bis zu einer vollständig ausgefederten Position des Hinterrads an (Hinterrad frei drehbar).

b) Messen Sie den Abstand von einem bestimmten Punkt, z.B. einer Schraube, oder markieren Sie einen Punkt mit einem Stück Klebeband über der Hinterradachse.



c) Stellen Sie das Fahrzeug zurück auf die Räder und wiederholen sie die Messung (ohne Fahrer!)



d) Dann wiederholen Sie die gleiche Messung mit dem Fahrer und der Ausrüstung auf dem Motorrad. Es ist wichtig, dass der Fahrer die richtige Sitzposition einhält.



Empfohlene Maße

Wenn keine anderen Empfehlungen in der Montageanleitung vermerkt sind, folgen Sie den nachstehenden Maßnahmen:

Freier Durchhang (free sag):

Abstand (b) minus Abstand (c) = freier Durchhang.

Strasse

Freier Durchhang hinten: 5 bis 15 mm.

Gelände/Strasse

Freier Durchhang hinten: 15 bis 25 mm.

Fahrhöhe:

Abstand (b) minus Abstand (d) = Fahrhöhe
Strasse

Fahrhöhe hinten: zwischen 25 und 35 mm.

Gelände/Strasse

Fahrhöhe hinten: zwischen 40 und 65 mm.

4 Abgleich der Federrate

Wenn Ihre Messungen des freien Durchhangs deutlich von den Empfehlungen abweichen, dann müssen sie die Federvorspannungseinstellung anpassen (siehe Kapitel 5 Einstellen der Federvorspannung).

Wenn nach dieser Anpassung Ihre Fahrhöhe immer noch nicht im empfohlenen Bereich liegt, müssen Sie eventuell auf eine andere Feder umstellen: auf eine weichere Feder, wenn der Abstand kleiner als 25 mm ist, auf eine härtere Feder, wenn der Abstand größer als 35 mm ist. (Strassenwerte, für Gelände/Strasse siehe 3).

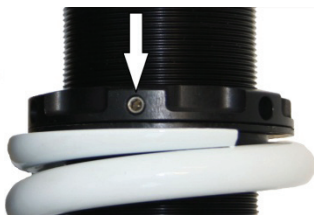


Eine falsche Federrate kann eine Fahrzeuggeometrie zur Folge haben, die entweder zu steil oder zu flach ist. Dies kann zum Unter- oder Übersteuern führen, was sich gravierend auf die Fahreigenschaften auswirken kann.

5 Einstellen der Federvorspannung

Touratech Suspension Federbeine können drei verschiedene Möglichkeiten haben, die Federvorspannung einzustellen.

- 1) Mechanische Federvorspannung
Verwenden Sie das mitgelieferte Werkzeug mit dem 2,5 mm Bit, um die Schraube (max. 2 Umdrehungen!) auf der Außenseite des Federtellers zu öffnen (siehe Bild).

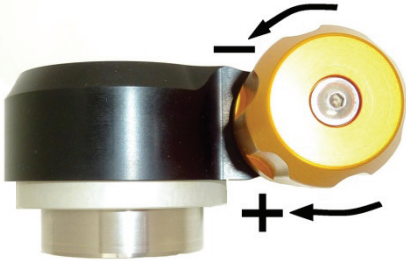


Verwenden Sie das Tool mit d5 mm Bit, um die Vorspannung zu erhöhen oder zu verringern. Drehen Sie im Uhrzeigersinn erhöht die Vorspannung, drehen Sie gegen den Uhrzeigersinn verringert die Vorspannung (siehe Bild). Eine komplette Drehung bedeutet 1,5 mm mehr oder weniger Vorspannung.

Nach dem Einstellen der Vorspannung muss die Feststellschraube wieder angezogen werden. Drehen Sie die gleiche Menge an Umdrehungen zurück, mit der Sie sie geöffnet haben.



2) **Hydraulische Federvorspannung**
Drehen Sie das Hydraulik-Einstellrad, um die Vorspannung einzustellen. Drehen Sie im Uhrzeigersinn, um die Vorspannung zu erhöhen, drehen Sie gegen den Uhrzeigersinn, um sie zu verringern (s. Bild).



3) **Elektrische Federvorspannung**
Drücken Sie den Knopf auf dem Bedienfeld. Drücken Sie „hard“, um die Vorspannung zu erhöhen und drücken Sie „soft“, um sie zu verringern (siehe Bild).



Die Federvorspannung ist von grundlegender Bedeutung für die Funktion der Feder. Bitte stellen Sie die Vorspannung richtig ein, um die gewünschte Leistung von Ihrem Federbein zu bekommen.

6 Einstellen der Zugstufendämpfung

Die Zugstufe bestimmt die Energieaufnahme, wenn der Stoßdämpfer ausfedert, und steuert, wie schnell der Stoßdämpfer wieder zu seiner normalen Position zurückkehrt, nachdem er zusammengedrückt wurde.

Einstellbare Zugstufendämpfung

Drehen Sie den Sechskant-Einsteller (oder Schraube) am Ende des Kolbenstangenteils (siehe Bild) mit dem mitgelieferten Werkzeug. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung. Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sie.



Zugstufendämpfung zurücksetzen

Drehen Sie die Einstellschraube im Uhrzeigersinn bis zur vollständig geschlossenen Position. Dann gegen den Uhrzeigersinn drehen, um zu öffnen. Der erste Klick ist Position Null (0). Zählen Sie die Klicks, bis Sie die empfohlene Anzahl der Klicks erreichen. Siehe empfohlen Set-up-Daten in der Artikelbeschreibung im Webshop.



Die empfohlene Anzahl der Klicks liegt bei ca. 9 Klicks offen. Verändern Sie den Rebound um nicht mehr als ± 6 Klicks von der ursprünglichen (Grund-) Einstellung.



Überdrehen Sie den Einsteller nicht, wenn Sie die Null-Klick-Position erreichen. Das kann empfindliche Teile beschädigen.

Wenden Sie am Ende der Klicks nicht zu viel Kraft auf.

7 Einstellen der Druckstufendämpfung

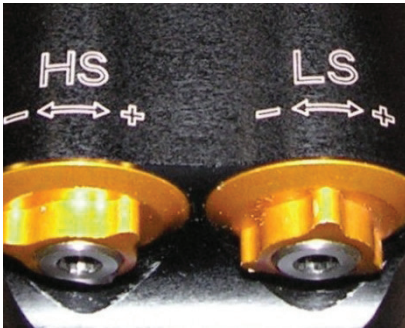
Wenn Sie einen Stoßdämpfer mit einem Reservoir haben, dann ist es auch möglich, die Druckstufe einzustellen. Die Druckstufendämpfung steuert die Energieaufnahme, wenn der Stoßdämpfer zusammengedrückt wird.

Touratech Suspension Federbeine haben zwei Druckstufenregler, diese werden LS (low speed, langsame Bewegung) und HS (high speed, schnelle Bewegung) genannt.

Druckstufendämpfungsregler

Drehen Sie den Sechskant-Einsteller (oder Schraube) auf dem Ausgleichsbehälter (siehe Bild) mit dem beigelegten Werkzeug mit 4 mm Bit.

Drehen Sie im Uhrzeigersinn, um die Dämpfung zu erhöhen und gegen den Uhrzeigersinn, um sie zu verringern.



Passen Sie den LS-Knopf an, wenn es Probleme bei geringen Stoßdämpfergeschwindigkeit gibt.

Zum Beispiel, wenn die Bewegung des Stoßdämpfers zunächst zu hart oder zu weich ist, um genügend Komfort zu bieten (weitere Informationen im Kapitel 9 „Hinweise zur richtigen Abstimmung“).

Passen Sie den HS-Knopf an, wenn Sie auf Probleme stoßen, wenn der Stoßdämpfer sehr schnell zusammengedrückt wird. Zum Beispiel, wenn sich der Stoßdämpfer zu weich oder hart anfühlt, wenn man durch ein Schlagloch fährt (weitere Informationen im Kapitel 9 „Hinweise zur richtigen Abstimmung“).

Druckstufendämpfung zurücksetzen

Drehen Sie die Einstellschraube im Uhrzeigersinn bis zur vollständig geschlossenen Position. Dann gegen den Uhrzeigersinn drehen, um zu öffnen. Der erste Klick ist Position Null (0). Zählen Sie die Klicks, bis Sie die empfohlene Anzahl der Klicks erreichen. Siehe empfohlen Set-up-Daten in der Artikelbeschreibung im Webshop.



Die empfohlene Anzahl der Klicks liegt bei ca. 9 Klicks offen.

Verändern Sie den Rebound nicht mehr als ± 8 Klicks von der ursprünglichen (Grund-)Einstellung.



Überdrehen Sie den Einsteller nicht, wenn Sie die Null-Klick-Position erreichen, um einen weiteren Klick zu erzwingen. Empfindliche Teile können beschädigt werden.

Wenden Sie am Ende der Klicks ebenfalls nicht zu viel Kraft auf.

8 Einstellen der Längenverstellung

Wenn Sie einen Stoßdämpfer mit einstellbarer Länge haben, ist es möglich, die Bodenfreiheit (Fahrhöhe) ohne Veränderung des Durchhangs (sag) des Fahrzeugs zu ändern. (siehe Kapitel 3)

Ein kürzeres Federbein wird zu einem niedrigeren Fahrzeug führen. Die Lenkkopfwinkel sowie der Nachlauf werden zunehmen und in der Regel sinkt die Kettenspannung durch ein geringes Kettenspiel.

Ein längeres Federbein wird zu einem höheren Fahrzeug führen. Die Lenkkopfwinkel sowie der Nachlauf werden abnehmen, und in der Regel steigt die Kettenspannung durch ein größeres Kettenspiel.



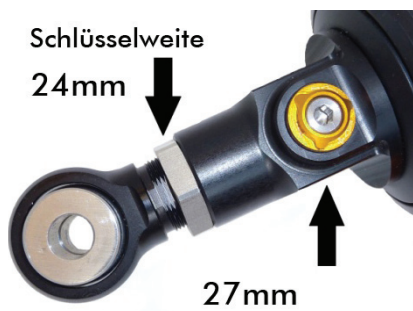
Schon sehr kleine Längenadjustierungen führen zu großen Unterschieden.

Längeneinstellung

Wir empfehlen, das Federbein vor dem Einstellen der Länge aus dem Fahrzeug auszubauen.

Verwenden Sie einen Gabelschlüssel mit Schlüsselweite 27 an der Halterung und einen SW 24, um die Mutter zu lösen. Drehen Sie das Ende des Federbeins (Auge bzw. Gabel) auf die gewünschte Länge.

Eine Umdrehung entspricht 1 mm Längenänderung am Stoßdämpfer.
Anziehdrehmoment: 40 Nm



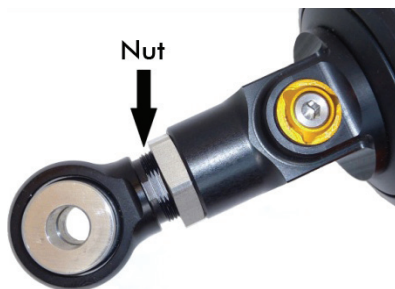
Messen Sie die Fahrhöhe vor und nach der Längenverstellung.



Stellen Sie sicher, dass die Mutter der Längenverstellung nach dem Einstellen wieder angezogen ist. Anziehdrehmoment: 40 Nm



Das einstellbare Ende des Federbeins (Auge bzw. Gabel) darf nicht weiter als bis zum letzten vollständig sichtbaren Gewindegang unter der Feststellschraube herausgedreht werden. Dies ist die maximale Länge. Ein weiteres Herausdrehen kann zu schweren oder tödlichen Verletzungen führen.



Prüfen Sie, ob sich das Hinterrad des Fahrzeugs frei drehen lässt, wenn Sie die längste mögliche Einstellposition nutzen.



Überprüfen Sie die Scheinwerfwinkel Ihres Motorraads und prüfen Sie, ob das Fahrzeug sicher auf dem Seitenständer steht, wenn Sie die Länge des Federbeins erhöhen oder verringern.

9 Hinweise zur richtigen Abstimmung

Wenn die Feder, die Federvorspannung und die Fahrhöhe richtig sind, aber das Fahrzeug immer noch einige Probleme hat, überprüfen Sie bitte die folgenden Optionen:

Zugstufe

Zugstufe erhöhen wenn es sich so anfühlt:

- nervös in Kurven
- instabil in Kurven
- instabil
- hüpfend

Zugstufe verringern, wenn es sich so anfühlt:

- unsensibel bei kleineren Unebenheiten
- wenig Fahrkomfort, Schläge übertragen sich auf das gesamte Fahrzeug
- Gefühl von zu niedrigem Schwerpunkt beim Einlenken
- wenig Bodenhaftung beim Beschleunigen
- hart

Druckstufe

Druckstufe erhöhen, wenn es sich so anfühlt:

- weich, sänftenhaft
- instabil beim Beschleunigen
- federt bei Beschleunigung zu weit ein
- Durchschläge

Druckstufe verringern, wenn es sich so anfühlt:

- harsch, unsensibel
- schlechte Bodenhaftung
- unkomfortabel
- Gefühl von zu niedrigem Schwerpunkt beim Einlenken



Wenn Sie genügend Gefühl für das Fahrzeug haben, können Sie weitere Feineinstellungen vornehmen. Gehen Sie dazu an den Ausgangspunkt Ihrer Einstellungen zurück, um zu überprüfen, ob die Anpassungen eine wirkliche Verbesserung sind. Beachten Sie, dass Reifen und Temperatur sowie andere Faktoren einen großen Einfluss auf die gefühlte Wirkung des Fahrwerks haben können.

10 Wartung und Inspektionen

Vorbeugende Instandhaltung und regelmäßige Inspektion reduzieren das Risiko von Störungen. Sollte Bedarf an zusätzlichem Service bestehen, wenden Sie sich bitte an einen autorisierten Touratech Suspension Händler.

Prüfpunkte

- 1) Überprüfen Sie die Kolbenstange auf Beschädigung und Undichtigkeiten
- 2) Prüfen Sie den Stoßdämpferkörper auf äußere Beschädigungen.
- 3) Überprüfen Sie den Ausgleichsbehälter auf äußere Beschädigungen und Undichtigkeiten.
- 4) Kontrollieren Sie die sichtbaren Gummikomponenten auf übermäßigen Verschleiß.
- 5) Überprüfen Sie die Kugelgelenke auf übermäßiges Spiel oder Haftreibung.
- 6) Überprüfen Sie die Federvorspannung auf Beschädigungen und Undichtigkeiten.

Empfohlene Service-Intervalle:

Normaler Straßeneinsatz: alle 30.000 km



Öffnen Sie keinesfalls das Stickstoff-Füllventil. Spezielle Werkzeuge und der Zugriff auf Stickstoff sind nötig, um den Stoßdämpfer wieder mit Druck zu befüllen.

Entsorgung:

Touratech Suspension Federbeine sollten bei einem autorisierten Touratech Händler zur ordnungsgemäßen Entsorgung abgegeben werden.

