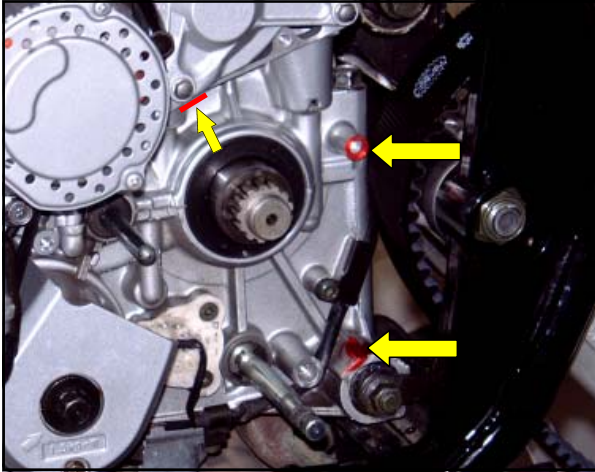


# Einbauhinweise für die Umrüstung von Ketten- auf Zahnriemenantrieb Yamaha XJR 1200/ 1300 - Typ: 4PU/RP02/06/10/19

**Bei der gesamten Montage ist unbedingt darauf zu achten, dass der Zahnriemen nicht geknickt wird!**

Alle Fußrastenplatten und die Schalldämpfer demontieren.  
Das Ritzel lösen, die Schwinge ausbauen und den Kettenschleifschutz demontieren.  
Schwinge und Fahrzeug gründlich reinigen (Kettenfett).

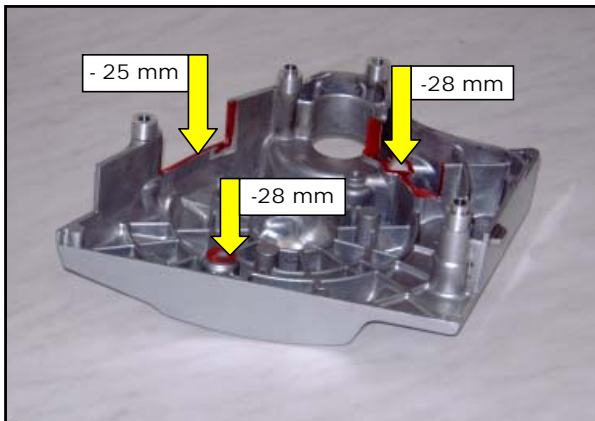


Den hinteren Ritzeldeckelbefestigungspunkt am Gehäuse um ca. 10 mm kürzen. Bei Verwendung längerer Federbeine (Wilbers Products) den unteren Motorhaltepunkt von oben 3 mm abfräsen. (Anmerkung: Jede Heckhöherlegung führt aufgrund der höheren Spannungsänderung des Zahnriemens beim Einfedern zu einer Mehrbelastung des gesamten Systems und somit zu erhöhtem Verschleiß). Wir empfehlen generell keine Heckhöherlegung zu verwenden.

Das Motorgehäuse oberhalb der Riemenscheibe von der Unterseite abfräsen, sodass der Riemen ca. 2 mm Abstand bekommt.

Die Antriebswellenverzahnung gründlich von Spänen reinigen. Die vordere Riemenscheibe auf die Antriebswelle schieben, um das Spiel zu kontrollieren. Sollte die Antriebswelle in Folge hoher Laufleistung oder aufgrund Fahrens mit nicht ausreichend angezogener Befestigungsmutter ein erhöhtes Spiel aufweisen, so ist eine telefonische Rücksprache mit VH-Motorradtechnik unter +49(0) 441/ 34924 erforderlich!

Das Getriebeausgangslager auf Spiel bzw. Schäden überprüfen.

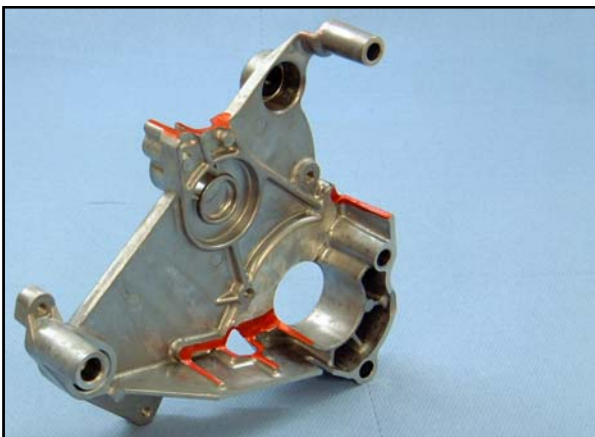


## Modell RP02 / RP06

Zuerst das Lager der Schaltwelle im Ritzeldeckel entfernen und den Ritzeldeckel außen am Schaltwellendurchgangsloch 5 mm abfräsen.

Den Ritzeldeckel wie im Foto dargestellt ausfräsen (25 mm bzw. 28 mm tief) und mit den Distanzbuchsen versehen. Die Distanzbuchsen, die die Paßstifte ersetzen, mit der dickeren Seite vorsichtig in den Ritzeldeckel pressen.

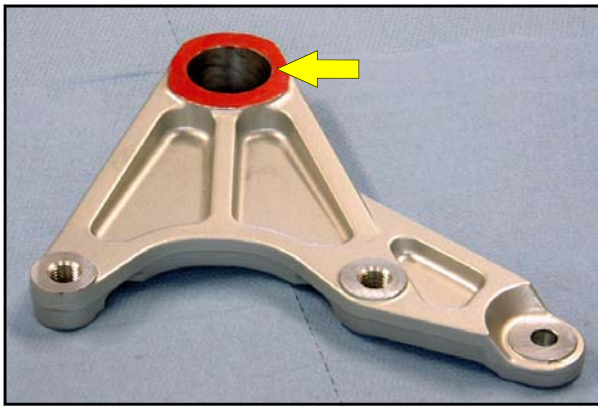
Die Kupplungsdruckstangenverlängerung mit etwas Silikon befestigen.



## Modell RP10 / RP19

Den Ritzeldeckel wie in nebenstehendem Foto modifizieren.

Die Ritzelmutterverbreiterung in die Ritzelmutter pressen.

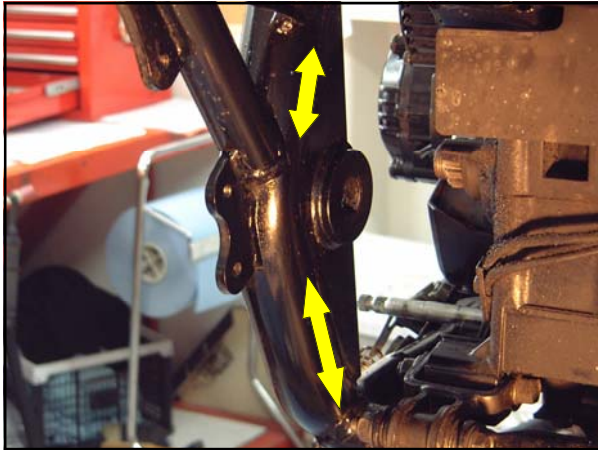


#### Modell 4PU / RP02 / RP06 und RP10

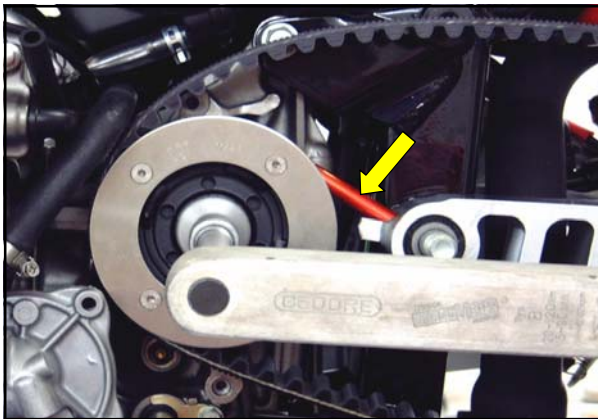
Den Bremszangenhalter auf der Außenseite 3 mm plan abfräsen (rot gekennzeichnet). Den gewonnenen Abstand auf der Antriebsseite mit der mitgelieferten Distanzscheibe ausgleichen.

Modell RP19: Der Bremszangenhalter muss nicht modifiziert werden.

Die Ruckdämpfergummis mit Silikonspray versehen, da trockene, schwergängige Ruckdämpfer ein „Taumeln“ der hinteren Riemenscheibe bewirken können.



Die Rahmenrohre auf der Innenseite oberhalb und unterhalb des Schwingendrehpunktes müssen in dem Bereich, in dem der Riemen läuft, ca. 2 mm bis auf die Höhe der Schweißnaht des Knotenblechs abgeflacht werden, weil es sonst aufgrund von Serientoleranzen zu einer Berührung mit dem Riemen kommen kann. (Treiben, nicht Schleifen, Federweg bedenken)



Den Zahnriemen und die Schwinge montieren. Den Schwingenbolzen nur leicht festziehen, da die Schwinge erst durch den gespannten Zahnriemen in die korrekte Position gezogen wird.

Die Kontaktstellen von Antriebswelle, Zahnscheibe und Mutter gründlich reinigen und **entfetten**.

Loctite Schraubensicherungsmittel „mittelfest“ (blau) auf alle Kontaktstellen beidseitig reichlich auftragen.

Das Sicherungsblech beidseitig dünn einfetten.

Die Zahnscheibe auf die Antriebswelle schieben (Kennzeichnung nach außen). Mit dem 10 mm Aluminiumstift an der Schwinge abstützen und die Mutter mit **220 Nm** festziehen.

Das Sicherungsblech mehrfach sichern.

Vor Inbetriebnahme das Schraubensicherungsmittel ca. 6 Stunden bei Raumtemperatur aushärten lassen.

Sollte das Sicherungsblech schon mehrfach verwendet worden sein, muss es erneuert werden.

Die hintere Riemenscheibe mit der Kennzeichnung nach außen montieren (Muttern mit Schraubensicherungsmittel sichern).

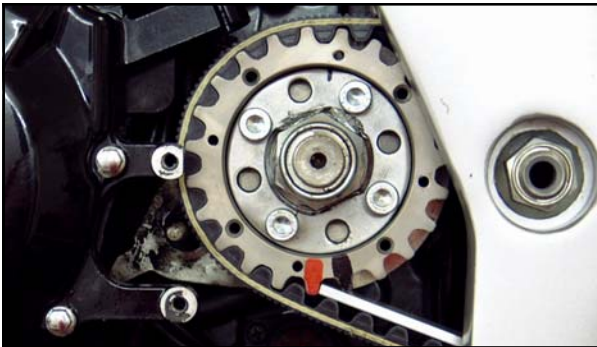
Das Rad montieren, Riemen spannen und Schwingenbolzen festziehen. Bei gespanntem Riemen alle hinteren Motorbefestigungsschrauben lösen und bei nachgespanntem Riemen wieder festziehen, damit der Motor vor dem Ausfluchten des Riemens seine endgültige Position einnimmt.





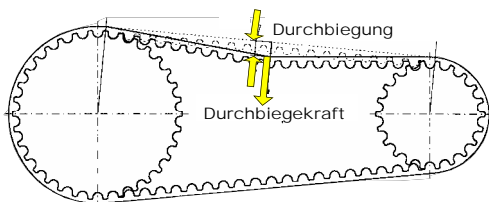
Durch Anlegen einer Aluminiumflachstange mit rechtwinklig gefräster Stirnfläche an die Verzahnung der vorderen Riemenscheibe die Fluchtung des Zahnriemens kontrollieren. Die Flachstange leicht gegen den rot markierten Zahn drücken, sodass sie zwischen dem Zahnriemen und dem schwarz markierten Zahn etwas eingeklemmt wird. Durch gefühlvolles Hin- und Herschwenken am hinteren Ende der Flachstange die Parallelität zwischen Zahnriemen und Stange ermitteln.

Sollte ein Fluchtfehler vorliegen, so ist dieser über ein Versetzen des Hinterrades auszugleichen.



Jetzt muß die Parallelität zwischen Hinterrad und Riemen durch Anlegen eines Aluminiumrechteckprofils am Reifen eingestellt werden. Das Aluminiumrechteckprofil muss parallel zum Zahnriemen verlaufen, wenn es an beiden Reifenflanken anliegt (Das Hinterrad mehrmals durchdrehen und an 3 Stellen messen). Anschließend den Riemen exakt spannen und mit einer Reißnadel die Position der Ketten- bzw. Riemenspanner markieren.

Da inzwischen einige Reifenfabrikate der Größe 180/ 55-17 deutlich über 180 mm breit sind, ist ab einer Reifenbreite von 183 mm die äußerste Gummikante der linken Reifenflanke so zu modifizieren, dass 2 mm Abstand zum Zahnriemen entsteht.



Die Riemenvorspannung sollte 14-16 mm Durchbiegung bei 8 kg Durchbiegekraft in kaltem, ausgefedertem Zustand betragen (Messpunkt: halber Achsabstand). Die Riemenspannung nimmt im Fahrbetrieb durch Erwärmung zu. Die Durchbiegung sollte in betriebswarmem Zustand nicht weniger als 9-11 mm bei 8 kg Durchbiegekraft betragen. Die angegebene Riemenvorspannung ist ein Mittelwert für durchschnittliche Fahrweise. Bei höherer Belastung (z.B. Rennstreckentraining oder häufiges max. Beschleunigen) sollte der kleinere Wert eingestellt werden. Die angegebenen Vorspannungen gelten für eingelaufene Riemen. Neue Riemen mit 2 mm weniger Durchbiegung vorspannen.

Nach ca. 200 km und 1000 km Riemenspannung kontrollieren.



Den Riemenschutz am vorderen Haltepunkt befestigen (12 mm Unterlegscheibe nicht vergessen), hinten ausrichten und durch die Bohrung des Schutzes die Position des zweiten Befestigungspunktes markieren. Anschließend die Schwinge mit einem 6 mm Gewinde versehen.