



Montageanleitung für Wilbers Gabelfedern

RSU Cartridge

Assembly Instructions for Wilbers fork springs

RSU Cartridge



Sehr geehrte Damen und Herren,

im Folgenden lesen Sie eine Anleitung zum selbstständigen Einbau Ihres Wilbers Gabelfeder-Kits. Hierzu kann das Werkstatthandbuch des Herstellers sicherlich hilfreich sein. Bitte nehmen Sie sich genug Zeit und führen Sie die Arbeitsabläufe in Ruhe durch. Das entsprechende (Spezial-)Werkzeug sollte vorab bereitliegen.

Falls Sie sich beim Einbau unsicher sind, empfehlen wir diesen von einer Fachwerkstatt durchführen zu lassen.

„Harmonie“ ist das große Zauberwort bei der Abstimmung von Fahrwerken. Daher sollten Sie besonders darauf achten, dass alle Feder- und Dämpfungselemente möglichst ideal auf Ihre Bedürfnisse und Ihre Zuladung abgestimmt sind. Sollten Sie Fragen bezüglich Einstellungen oder weiterer fahrwerkstechnischer Produkte haben, so wenden Sie sich bitte jederzeit vertrauensvoll an uns oder an einen Wilbers Stützpunkthändler in Ihrer Nähe.

Wir wünschen Ihnen allzeit gute und sichere Fahrt,

Ihr Wilbers Team aus Nordhorn!

Dear Sir or Madam,

Here is an instruction manual to explain how to install your Wilbers fork-spring-kit by yourself. With this work, the manufacturer's manual will be helpful. Please take your time and do the work calmly. The respective (special-)tools should be readied in advance.

If you feel uncertain with the installation, we recommend to have it done by an authorized dealer.

“Harmony” is the magic word concerning setups of suspension systems. So you should especially pay attention that all suspension elements were set up correctly referring to your individual needs and loading conditions. If there are any questions about adjustments or other suspension components, please contact us or one of our service partners near you.

We wish you a good and safe ride,

your Wilbers team from Nordhorn!

Montageanleitung für Wilbers Gabelfedern

Welcher Gabeltyp ist in Ihrem Motorrad verbaut?

Up-Side-Down-Gabel (USD)

Bei einer Up-Side-Down-Gabel ist das Standrohr (Außenrohr) in die Gabelbrücke geklemmt. An dem verchromten Gleitrohr sind die Achsaufnahme und die Bremssattelaufnahme befestigt.

Up-Side-Down-Gabeln gibt es nur als Ausführung mit Cartridgesystem.

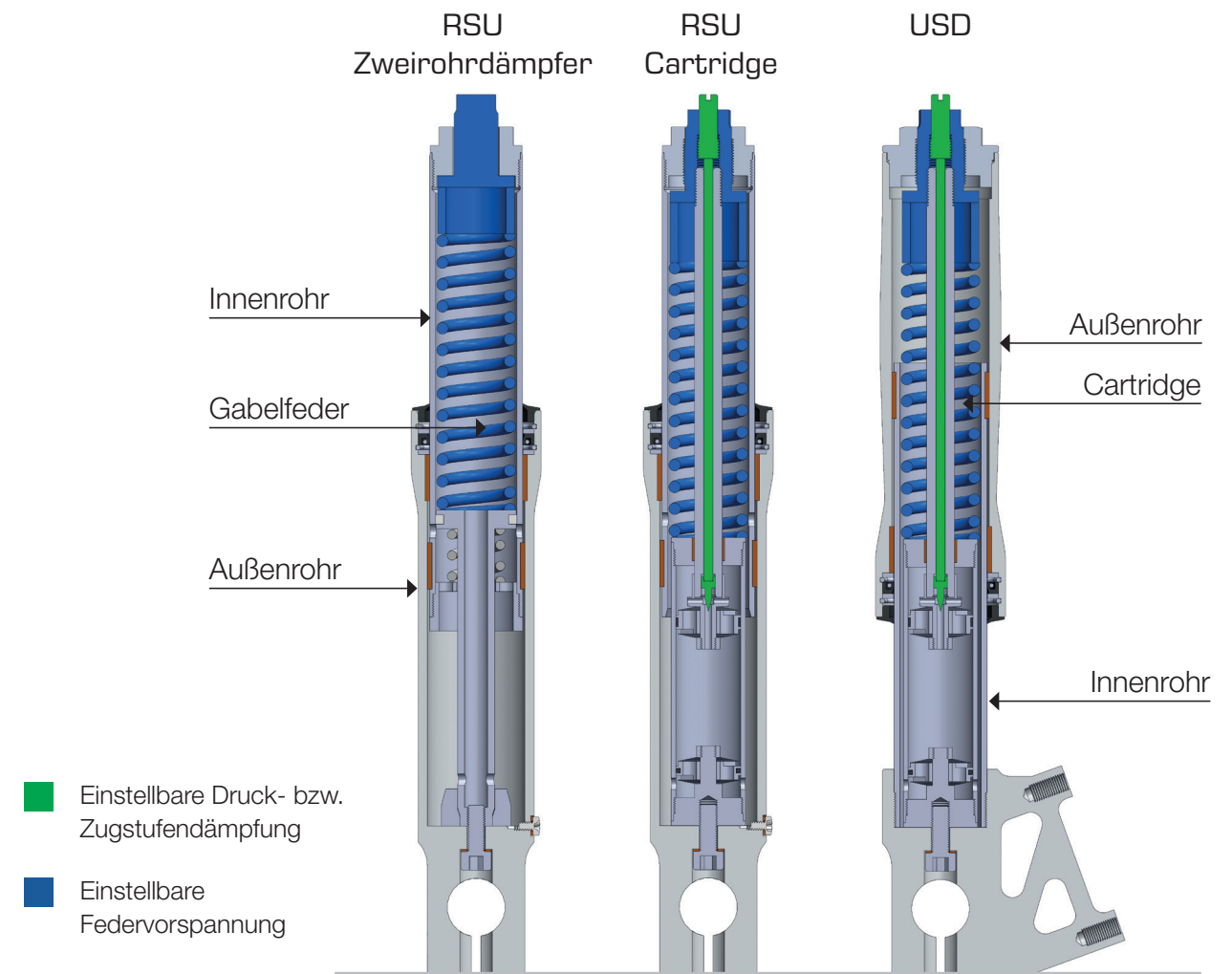
Right-Side-Up-Gabel (RSU)

Bei der Right-Side-Up-Gabel ist das verchromte (Innenrohr) in der Gabelbrücke befestigt und am Gleitrohr sind die Achsaufnahme und die Bremssättel angebracht.

Right-Side-Up-Gabeln gibt es mit Cartridge System und als Zweirohrsystem ohne Dämpferkartusche.

Cartridge-System

Gabeln mit Cartridge-System sind meistens in der Zug- und/oder der Druckstufe einstellbar. In manchen Fällen gibt es auch Cartridge-Systeme ohne Verstellung. Die Zugstufe muss nicht immer an der oberen Gabelseite sein. Bitte lesen Sie dieses in Ihrem Fahrerhandbuch nach.



Je nach Gabeltyp müssen Sie die entsprechende Montageanleitung zum Wechseln der Gabelfedern verwenden.

-> Im Folgenden wird das RSU-System beschrieben.

Right-Side-Up-Gabel mit Cartridge

Vorbemerkungen:

- Anzugsdrehmomente für Schrauben müssen aus dem Fahrerhandbuch oder der modellspezifischen Reparaturanleitung entnommen werden.
- Auf Kleinteile wie Dichtungen, Unterlegscheiben und sonstige Kleinteile kann in der Anleitung keine Rücksicht genommen werden. Grundsätzlich müssen alle Kleinteile so wieder eingebaut werden, wie sie demontiert wurden.

Spezielles Zubehör:



- Pumpflasche mit Aufsatz



- Cartridge-Entlüfter Art.-Nr. 200-0009-00

1. Motorrad sicher auf Montageständern aufbocken:

An der Vorderachse wird das Motorrad so aufgebockt, dass die Gabel vollständig ausgefedert, entlastet und frei beweglich ist. Das Motorrad kann auch aufgehängt werden.

2. Die Gabelstandrohre müssen ausgebaut werden, da sonst Restablagerungen beim Ölablassen im unteren Teil der Gabel zurückbleiben können und das Öl aus dem Cartridge-System nicht mit ausgetauscht wird. Zudem ist das Entlüften der Gabel und des Cartridge-Systems einfacher als im eingebauten Zustand.

3. Bremssättel abbauen, Vorderrad ausbauen und Vorderradkotflügel demontieren

Lösen Sie die Bremssättel, demontieren Sie das Vorderrad und den Vorderradkotflügel.

Hinweise:

1. Demontage nach Reparaturhandbuch.
2. Bremssättel nicht an der Bremsleitung hängen lassen, sondern aufhängen oder ablegen.

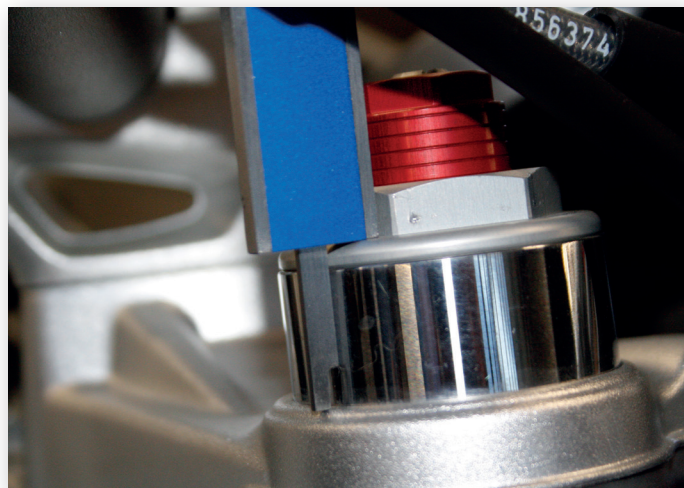
4. Position Gabelstandrohre in den Gabelbrücken bestimmen:

Der Überstand der Gabelholme aus der oberen Gabelbrücke kann mit einem Maßband oder einem Messschieber genau gemessen werden. Die Werte sollten hier notiert werden.

Überstand der Gabelholme [mm]	
-------------------------------	--

Hinweis:

Der Überstand der Gabel muss an beiden Holmen exakt gleich sein.



5. Gabelrohre demontieren:

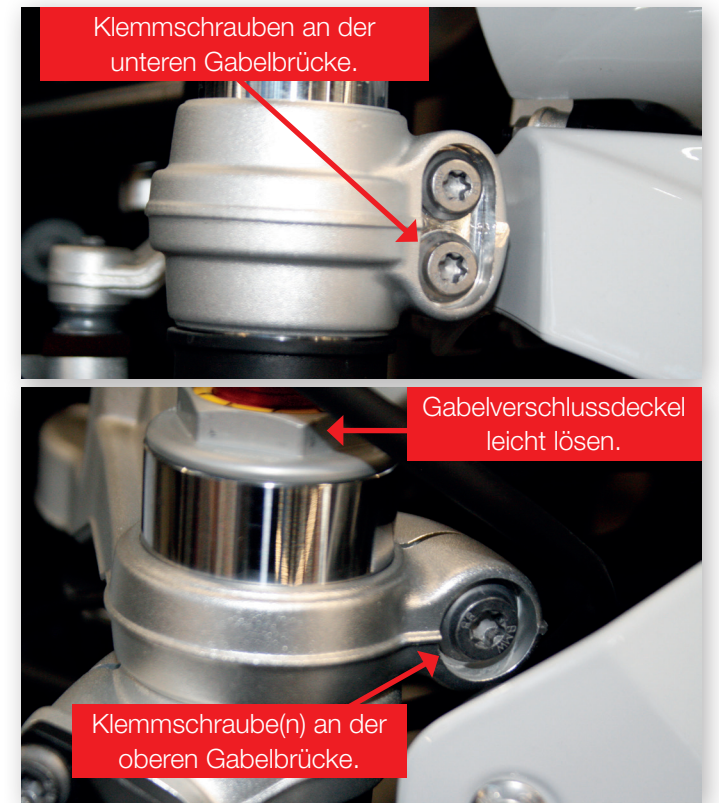
5.1 Klemmschrauben an der oberen Gabelbrücke lösen.

5.2 Gabelverschlussdeckel leicht lösen (ca. eine Umdrehung).

5.3 Klemmschrauben an der unteren Gabelbrücke lösen.

Hinweis:

Bei einigen Modellen müssen die Klemmschrauben ggf. herausgenommen werden.



6. Verstellbereich notieren:

Der gesamte Verstellbereich der Gabel in Zug- und Druckstufendämpfung sollte notiert werden z.B. Zugstufe: „8 Klicks offen“.

Die Klicks werden immer von der komplett geschlossenen zur offenen Position angegeben. Die ermittelten Werte werden in die Tabelle eingetragen.

Hinweis:

Falls keine Klicks gezählt werden können, müssen die Umdrehungen der Verstellung notiert werden, z.B. Zugstufe „8 halbe Umdrehungen“.

	ZUGSTUFE	DRUCKSTUFE
Klicks		
Umdrehungen		

7. Gabelstandrohre vorsichtig nach unten herausziehen und senkrecht einspannen:

Gabelverschlussdeckel vom Standrohr lösen

Nachfolgend kann das Standrohr senkrecht eingespannt und der Gabelverschlussdeckel vom Standrohr gelöst werden. Achten Sie darauf, die Chromfläche nicht zu beschädigen!

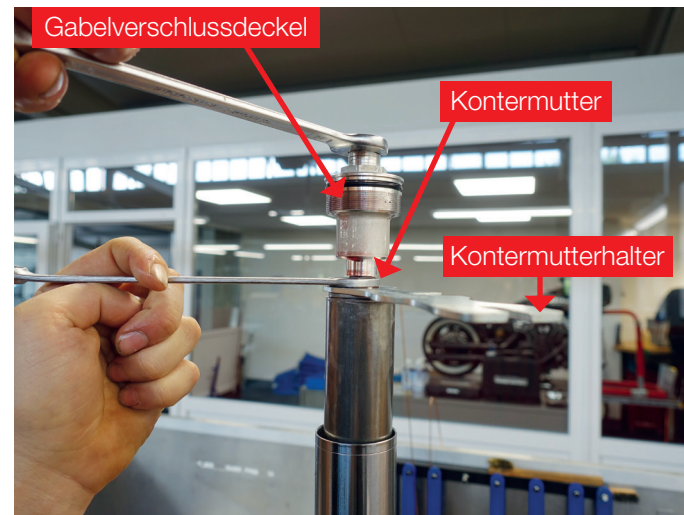
ACHTUNG:

Der Gabelverschlussdeckel steht unter Spannung, um die Feder vorzuspannen -> bei der Demontage muss Gegendruck auf den Verschlussdeckel ausgeübt werden, sonst besteht Verletzungsgefahr!



9. Kontermutter lösen und Deckel abschrauben

Um den Gabelverschlussdeckel zu demontieren, muss die Kontermutter gelöst werden. Daraufhin kann der Verschlussdeckel abgenommen werden.



10. Vorspannhülse herausnehmen:

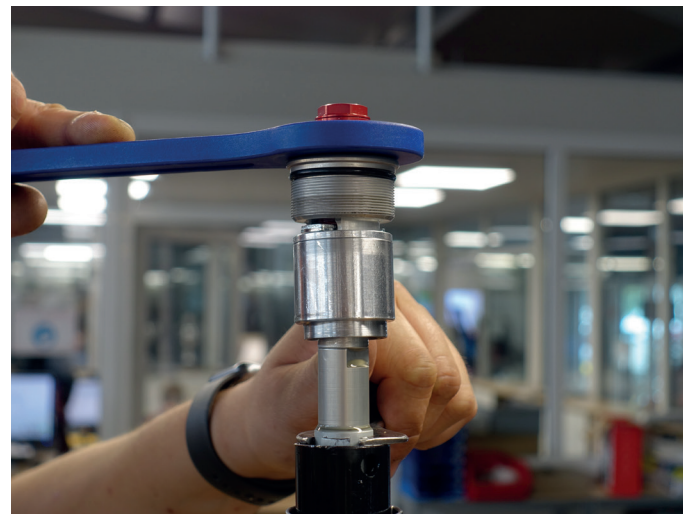
Die Vorspannhülse kann nach oben herausgenommen werden.

Hinweis:

Vorspannhülsen sind nicht bei allen Gabeln verbaut.

11. Gabelfeder herausnehmen:

Cartridge-Entlüfter aufsetzen, anschließend die Feder herausnehmen.



12. Gabelöl wechseln

Das Gabelöl kann jetzt in einen geeigneten Behälter ausgeschüttet werden.

12.1 Tauch- und Standrohr sowie die Kolbenstange einige Male ineinander schieben und herausziehen, um das Restöl aus dem Dämpfersystem zu entfernen.

12.2 Um das alte Öl aus dem Cartridge-System zu bekommen, muss mit dem Cartridge-Entlüfter die Kolbenstange bewegt werden (Maximalhübe).

12.3 Nach dem Entleeren der Gabel muss diese mit Waschbenzin oder Bremsenreiniger gereinigt werden.

Alte Gabelfeder entnehmen und originales Öl entfernen.



13. Befüllung mit Wilbers ZERO friction

Gabelöl:

Das neue Wilbers ZERO friction Gabelöl muss unbedingt bei vollständig eingetauchtem Gabelrohr eingefüllt werden. Dabei wird nicht gleich die richtige Einfüllhöhe eingefüllt, sondern ca. 1/3 weniger. Der richtige Ölstand, bzw. die Luftkammer, wird erst nach dem Entlüften eingestellt.

Wichtig:

Die fahrzeugspezifische Öl-Viskosität (SAE) und das Luftkammer-Level (mm) sind vom Etikett auf dem Karton zu entnehmen. Dieses finden Sie auf der Stirnseite oder auf der Deckelinnenseite des Kartons.

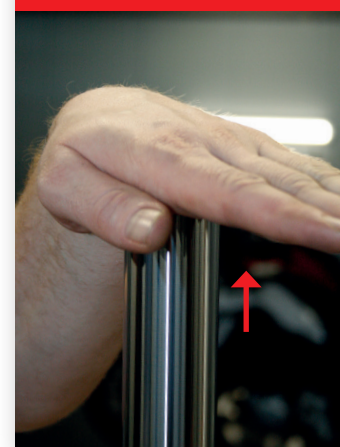


14. Entlüften Gabelstandrohre:

Durch mehrmaliges Auf- und Abbewegen des Standrohres wird die Gabel entlüftet. Dabei sollte bei der Aufwärtsbewegung die Handfläche das Standrohr verschließen, um ein Vakuum zu erzeugen.

Für die komplette Entlüftung sind ca. 20 Wiederholungen nötig.

Hochziehen mit Vakuum.



15. Entlüften des Cartridgesystems:

Mit Hilfe des Cartridge-Entlüfters, der auf die Kolbenstange aufgeschraubt wird, wird das Cartridge-System durch Auf- und Abwärtsbewegungen entlüftet. Für eine vollständige Entlüftung ist es notwendig, den vollen Hub zu nutzen. (ca. 20 Wiederholungen)

Wichtig:

1. Beim Entlüften des Cartridgesystems die Druckstufe (Verstellung unten) vollständig öffnen, damit das Öl besser fließen kann.
2. Luftkammer nach Entlüften erneuten prüfen.



16. Einstellen der Luftkammer (Ölpegel):

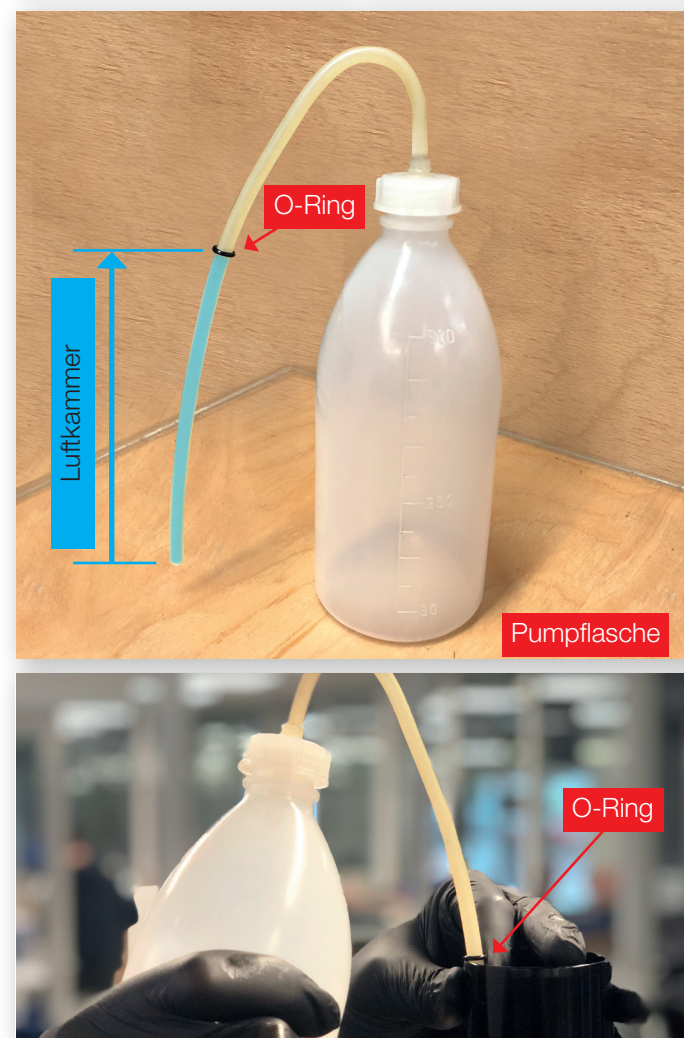
Die Luftkammer kann mit einem Maßband oder einer Pumpflasche eingestellt werden. Es wird solange Öl nachgefüllt, bzw. abgepumpt, bis der Ölpegel exakt passt.

Hinweis:

1. Durch die Höhe des Ölstandes wird die Luftkammer (mm) bestimmt. (Wert für die Luftkammer aus dem Datenblatt entnehmen, dieses befindet sich auf der Stirnseite oder der Deckelinnenseite des Kartons.)
2. Beide Gabelstandrohre müssen exakt die gleiche Ölpegelhöhe haben.

Achtung:

Die Luftkammer unbedingt bei vollständig eingetauchter Gabel einstellen!



17. Die neuen Gabelfedern einsetzen:

- 17.1 Lineare Gabelfedern können direkt eingesetzt werden.
- 17.2 Progressive Federn werden mit den engen progressiven Wicklungen nach oben eingesetzt!
- 17.3 Federn mit konischen Federenden müssen richtig eingebaut werden! Es ist nur eine Variante möglich, dazu müssen die Passstücke an den Federenden betrachtet werden. Die Federn müssen mit möglichst wenig Spiel eingebaut werden.

18. Verwendung der Vorspannhülse:

1. Grundsätzlich wird die Vorspannhülse immer wiederverwendet.
2. Wird die Vorspannhülse nicht wiederverwendet, wird dieser Hinweis in der Regel extra aufgeführt.
3. Muss die Vorspannhülse gekürzt werden, wird dies ebenfalls angegeben (Montagehinweis).

Hinweis(!):

Meistens kann anhand der Wilbers Federlänge festgestellt werden, ob die original Vorspannhülsen weiterhin verwendet werden müssen:

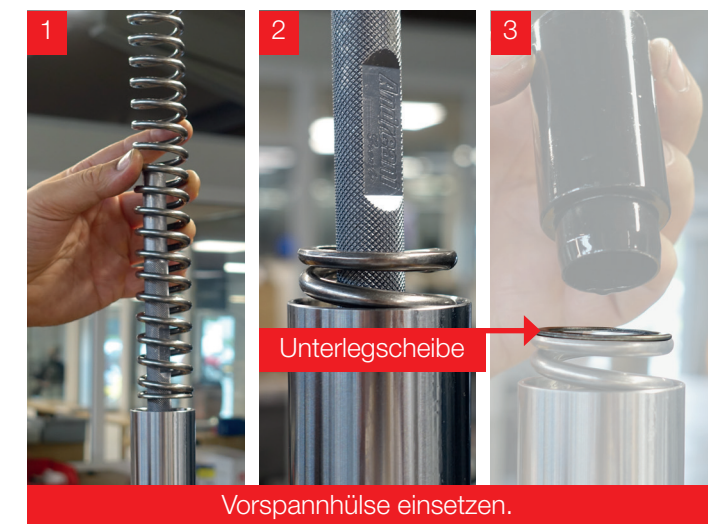
- Sind die Wilbers-Federn etwa genauso lang oder kürzer als die originalen, so werden die Vorspannhülsen wiederverwendet.
- Sind die Wilbers-Federn deutlich länger als die originalen, beispielsweise so lang wie original Federn und Vorspannhülsen in Summe, so müssen die Vorspannhülsen nicht wiederverwendet werden.

19. Vorspannhülse einsetzen:

Die Kolbenstange wird mit dem Cartridge-Entlüfter hochgezogen und die Vorspannhülse aufgesetzt.

Hinweis:

Darauf achten, dass die Unterlegscheiben richtig eingesetzt werden.



20. Gabelverschlussdeckel einbauen:

- 20.1 Einstellschraube für die Zugstufendämpfung am Gabelverschlussdeckel ganz zudrehen (maximale Klicks bzw. Umdrehungen, die vorher notiert wurden.)
- 20.2 Die Kontermutter maximal nach unten drehen.

Hinweis:

Dies stellt sicher, dass der Verschlussdeckel frei bis zum Anschlag auf die Kolbenstange gedreht werden kann und so über die vorher eingestellten Klicks bzw. Umdrehungen für die Verstellung verfügt.

- 20.3 Der Gabelverschlussdeckel muss vorsichtig mit der Hand auf die Dämpferstange aufgeschraubt werden, bis ein spürbarer Widerstand zu erkennen ist.
- 20.4 Kontermutter zum Gabelverschlussdeckel festziehen.
- 20.5 Zugstufenklicks bzw. Umdrehungen kontrollieren.

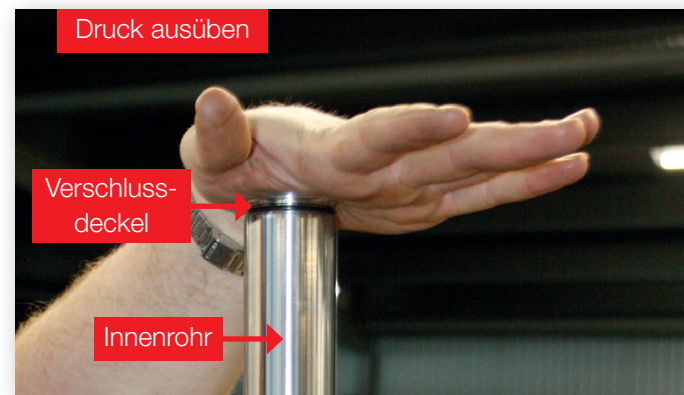


21. Gabelstandrohr mit Gabelverschlussdeckel verbinden:

Der Gabelverschlussdeckel muss meistens unter Vorspannung eingebaut werden, d.h. es muss während des Einschraubvorgangs Druck von oben auf den Verschlussdeckel ausgeübt werden.

Achtung:

Der Gabelverschlussdeckel muss exakt senkrecht aufgeschraubt werden, um das Gewinde nicht zu beschädigen.



22. Funktionsprüfung:

- 22.1 Zug- und Druckstufendämpfung ganz zudrehen und mit viel Kraft einfedern.
- 22.2 Mittelwerte für die Zug- und Druckstufendämpfung einstellen und wieder einfedern.
- 22.3 Weitere Abstimmung nach Wunsch.



22. Wilbers Aufkleber:

Die Wilbers Aufkleber werden an der unteren Achsaufnahme positioniert. Bevor der Aufkleber aufgebracht wird, muss entfettet werden.



24. Gabelholme in die oberen Gabelbrücken einsetzen (genau wie vorher gemessen!)

Wichtig: Gabelholme müssen exakt gleich hoch verbaut werden.

25. Vorderratkotflügel, Vorderrad und Bremssättel in umgekehrter Reihenfolge lose montieren

25.1 Klemmschrauben der oberen und unteren Gabelbrücke festziehen (Drehmomente beachten).

25.2 Vorderratkotflügel, Vorderrad und Bremssättel nach Vorschrift anziehen/festziehen.

25.3 Rad-Achsklemmung gelöst lassen und die Gabel kräftig durchfedern (ca. 3x).
Danach die Achsklemmung nach Drehmoment anziehen.

Hinweis: Anleitung und Anzugsmomente aus dem Reparaturhandbuch entnehmen.

Zusatzblatt: Gabelöle / Luftkammer / Abstimmung

Das Gabelöl spielt eine bedeutende Rolle für die Funktion der Gabel. Perfekte Gleit- und Dämpfungseigenschaften sowie geringe Schaumbildung sind wohl die wichtigsten Merkmale von vielen. Nicht alle gabelfähigen Öle besitzen diese Qualitäten. Das Wilbers ZERO friction Gabelöl hat diese Eigenschaften. Sie stammen aus der langjährigen Zusammenarbeit mit Herstellern und aus unzähligen Testkilometern auf der Straße und im Rennsport. All diese Erfahrungen stecken in dem Wilbers ZERO friction Gabelöl.

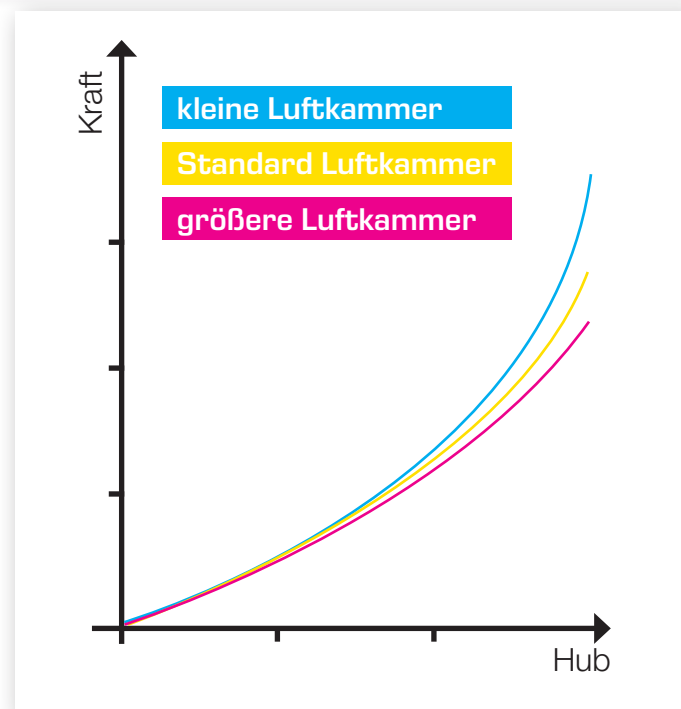
Das Gabelöl, das Sie als Kunde erhalten haben, wird ebenfalls vom Wilbers-BMW-Racingteam in der IDM-Superbike verwendet.

Das Öl ist in verschiedenen SAE-Klassen erhältlich: SAE 2,5 - 5 - 7,5 - 10 - 15 - 20



Je größer die SAE-Klasse ist, umso zähflüssiger wird das Öl. Daher kann auch mit dem Öl das Ansprechverhalten der Gabel verändert werden. Jede Gabel ist für ein bestimmtes Gabelöl konzipiert. Weicht man in der SAE-Klasse mit dem Gabelöl nach oben hin ab, wird die Dämpfung härter und das Ansprechverhalten träger und umgekehrt.

Doch nicht nur das Gabelöl ist für die Abstimmung der Gabel von Bedeutung, auch die einzustellende Luftkammer ist von entscheidender Bedeutung. Die Befüllung der Gabel besteht aus einer Luft- und Öl-Kammer. Das Öl ist praktisch nicht kompressibel, Luft dagegen schon. Durch die Verringerung des Luftpolders in der Gabel wird die komprimierbare Stoffmenge in der Gabel geringer. Beim Einfedern der Gabel steigt der Ölpegel in der Gabel, die Feder und das Luftpolder werden zusammengedrückt. Ein kleines Luftpolder lässt sich weniger komprimieren als ein großes Luftpolder. Daraus folgt, dass bei kleinem Luftpolder die Progression der Gabel zum Ende des Federweges steigt und die Gabel „härter“ wird, und umgekehrt.



Sollten Sie sich eine stärkere oder weichere Progression für Ihre Gabel wünschen, können Sie das angegebene Ölniveau in einem Bereich von max. ca. +/- 20 mm schrittweise senken oder anheben. Eine härtere Progression wird zum Beispiel bei Gabeldurchschlagen eingestellt.

Installation manual for fork springs

Which kind of fork is mounted on your bike?

Up-Side-Down – fork (USD)

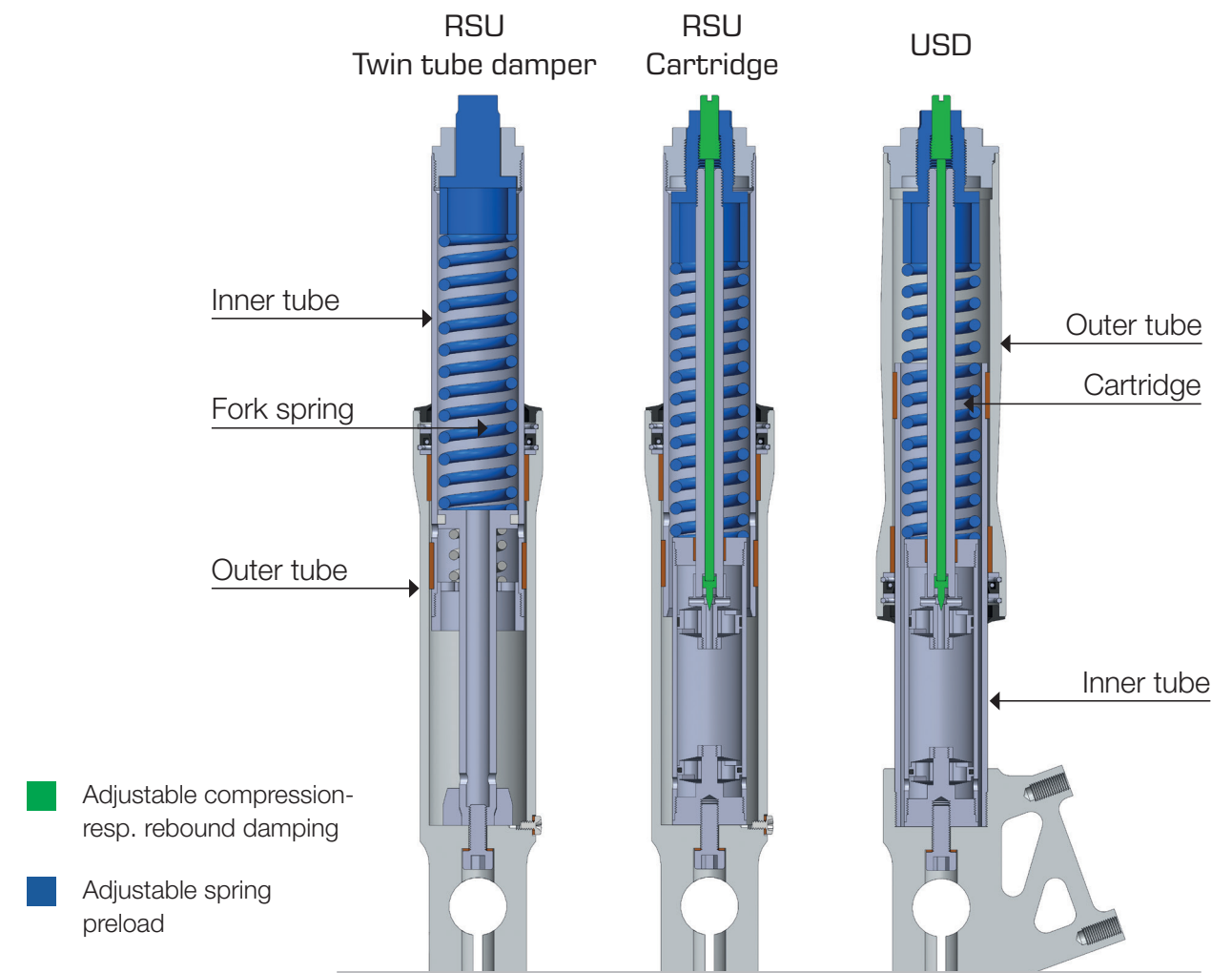
If your bike is equipped with an USD-fork, the forks outer tube is clamped into the triple tree. The axle mount and brake callipers are located on the chrome tubes. Up-Side-down forks are only available with cartridge systems.

Right-Side-Up – fork (RSU)

Looking at the RSU fork, you notice that the chrome inner tube generally is mounted to the triple tree while the axle mount and the brake callipers are attached to the sliding outer tube. Right-Side-up forks are available in connection with or without a cartridge system, as well as in a twin-tube edition without a damping cartridge.

Cartridge system

Cartridge system equipped forks are normally adjustable in compression and/or rebound setting. Sometimes cartridge systems lack these adjustments. The rebound is not necessarily to be found at the upper fork side. Inform yourself in your bikes instruction manual.



Depending on the fork type, you must use the appropriate assembly instructions to change the fork springs.

-> The RSU-fork with a cartridge system is described [here](#).

Right-Side-Up-fork with cartridge

Preliminary remarks:

- For the correct torque of the mounting screws of your bike, refer to the manufacturer's repair instructions if you need further instruction.
- Add-on parts such as shims or gaskets are not specially mentioned in the installation instructions. Basically all small parts should be reinstalled the same position and in the same way as they were before they were dismantled.

Special accessories:



- Pump bottle with attachment



- Cartridge bleeder
Item-No. 200-0009-00

1. Motorcycle is securely jacked up on an assembly stand

Jack up the bike at the front axle so that the fork is completely extended, not loaded and free to be moved. You might also hang up your bike using a cable or a hydraulic jack.

2. It is advisable to dismount the forks' inner tubes because otherwise oil rests might remain in the lower part of the fork and the cartridge systems oil cannot be exchanged during draining. Even degassing the fork is going to be much simpler this way.

3. Take off brake callipers, front wheel and front fender

Note:

- Check the manufacturer's repair instructions of your motorbike for disassembly instructions.
- Do not let the brake callipers dangle on the lines; rather fasten them with a cable tie to put them aside.

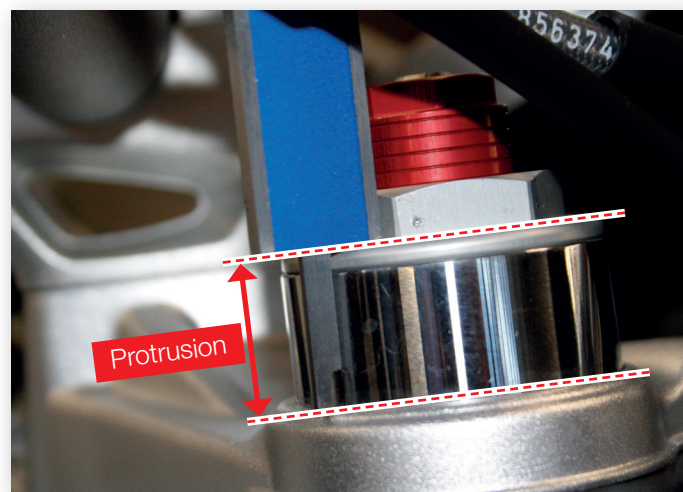
4. Measure the position of the fork inner tube inside the fork bridges:

Measure how far the fork bars jut out from the upper fork bridge then note down the exact amount in the text-box below.

The protrusion of the fork bars [mm]

Note:

Both bars should protrude exactly the same distance.



5. Dismount fork tubes:

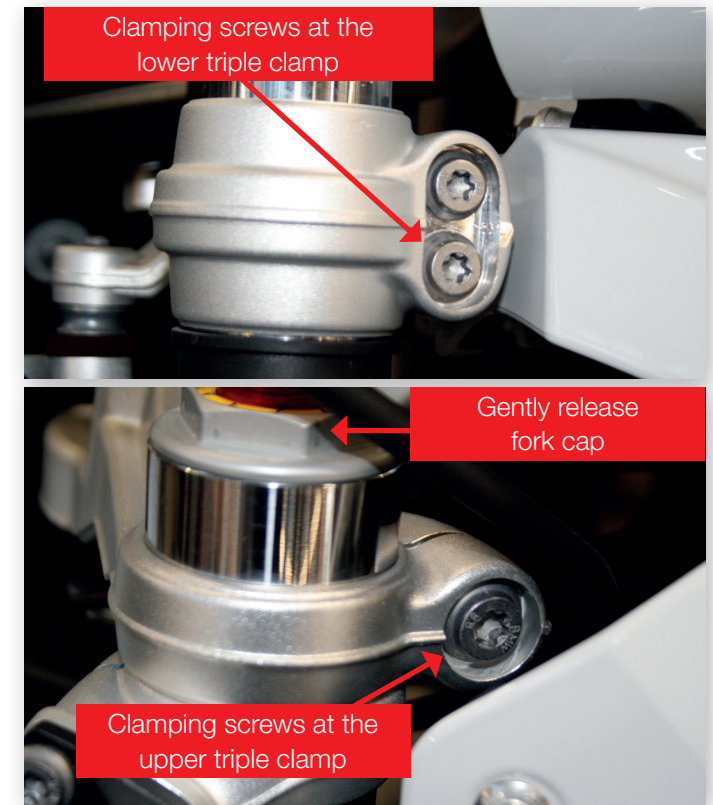
5.1 Loosen the clamping screws of the upper fork bridge

5.2 Release the fork caps for approximately one turn of the thread.

5.3 Loosen the clamping screws of the lower fork bridge.

Note:

With some models, the clamping screws must be taken out completely.



6. Write down adjustment range:

Make a note of the whole adjustment range of rebound and compression damping, for example: Rebound, 8 clicks open.

The clicks are always indicated from the completely closed position to the open position. Enter the measured values in the table to the right.

Note:

If no clicks can be counted, count the turns of the adjustment screw, for example: 8 half turns.

	REBOUND	COMPRESSION
Clicks		
Turns		

7. Carefully pull out the fork inner tubes downwards and vertically fasten them in a vise:

8. Take off the fork cap:

After the end caps are loosened and the inner tube is securely fixed, the spring bearing can be screwed off the tube. Be careful not to damage the chrome surface!

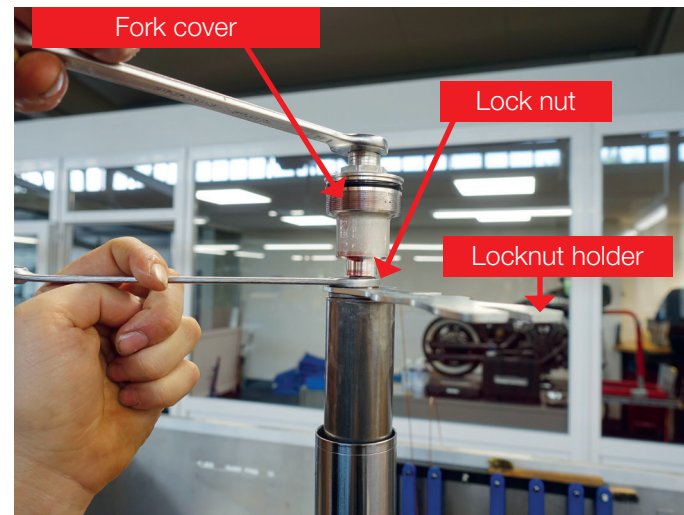
ATTENTION:

Often, the forks' end cap is tensioned so that the spring is preloaded! During dismounting, counter-pressure has to be inflicted on the cap to avoid injuring yourself.



9. Unscrew the locknut:

In order to disassemble the fork cap, you have to unscrew the locknut. Afterwards the fork cap can be taken off.



10. Remove the preload bushing:

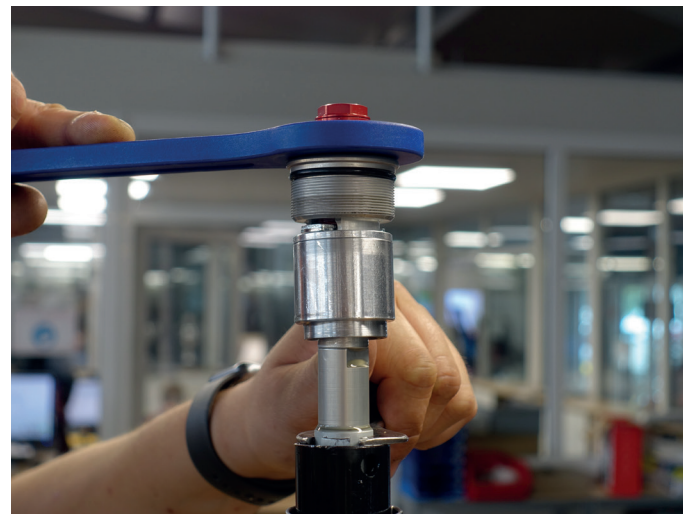
Pull the preload bushing upwards and remove it.

Note:

Preload bushings are not equipped to every fork!

11. Take out fork spring :

Set cartridge-degasser as shown in the picture then take out the fork spring.



12. Change the fork oil

Pour out the fork oil into an oil-resistant and leak-proof container.

12.1 Push inner- and outer tube into each other a couple of times in order to pump the rest-oil from the damping system.

12.2 To get the old oil from the cartridge system the piston rod must be moved by using the cartridge degasser (maximum stroke).

12.3 After the fork is emptied from oil carefully clean it with cleaning-petrol or brake cleaner.



13. Filling with Wilbers ZERO friction fork oil

The new Wilbers ZERO friction fork oil has to be filled up with the fork tube completely immersed. Do not fill in the correct filling level right away, but approx. 1/3 less. The correct oil level or air chamber is only adjusted after bleeding.

Important:

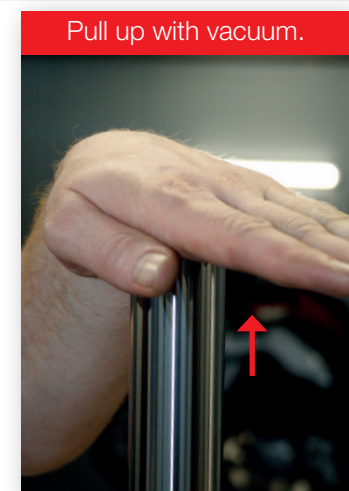
The vehicle-specific oil viscosity (SAE) and air chamber level (mm) is on the label on the box. This can be found on the front of the box or on the inside of the lid.



14. Bleed the fork tubes:

The fork is bled by moving the stand tube up and down several times. During the upward movement, the palm of the hand should close the stand tube to create a vacuum.

Approximately 20 repetitions are necessary for the complete bleeding.

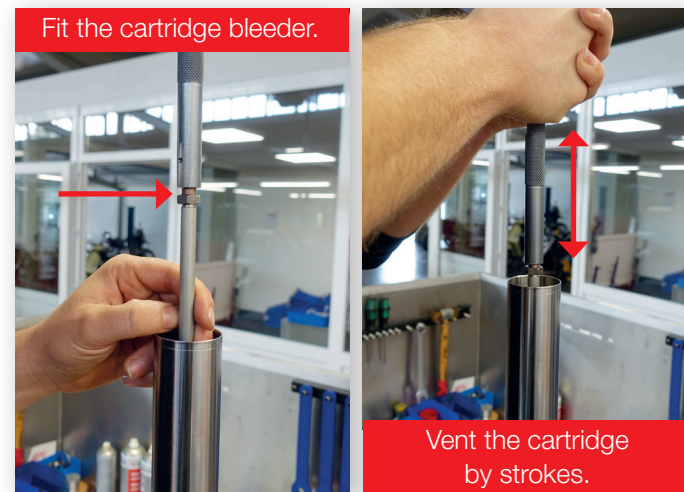


15. Bleed the cartridge system:

By means of the cartridge bleeder, which is screwed onto the piston rod, the cartridge system is bled by upward and downward movements. For complete bleeding, it is necessary to use the full stroke. (approx. 20 repetitions)

Important:

1. When bleeding the cartridge system, fully open the compression stage (adjustment at the bottom) to allow the oil to flow more freely.
2. Check air chamber again after bleeding.



16. Adjusting the air chamber (oil level):

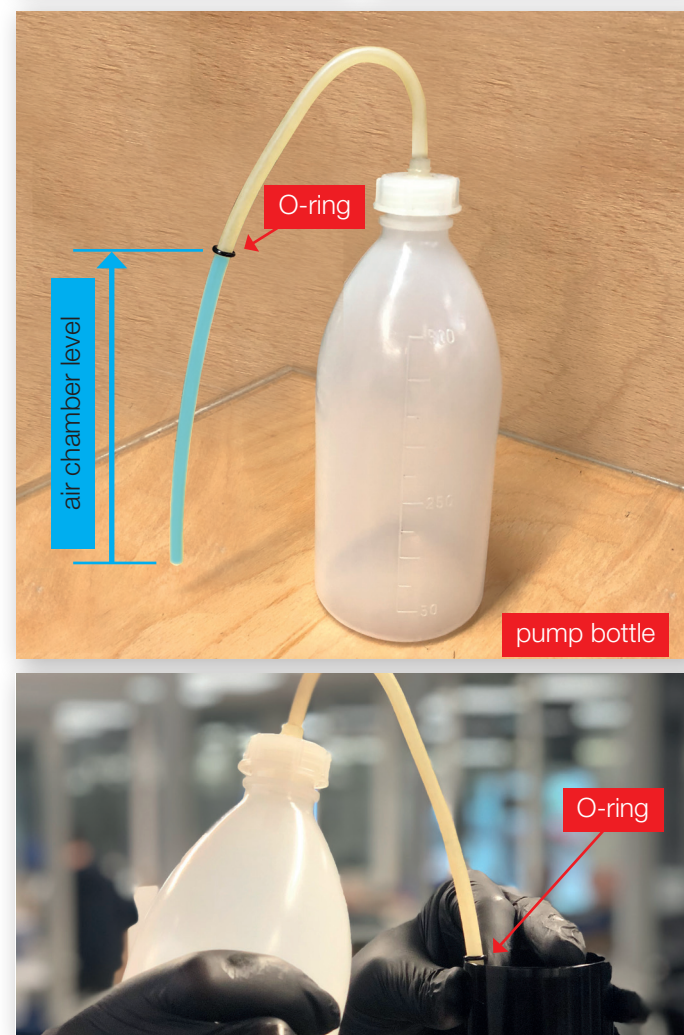
The air chamber can be adjusted with a tape measure or pump bottle. Oil is filled in or pumped out until the oil level fits exactly.

Note:

1. The air chamber (mm) is determined by the oil level. (Take the value for the air chamber from the data sheet, see value on label of the box's front or inside of the lid.)
2. Both inner fork tubes must have the same oil level / air chamber.

Caution:

It is essential to adjust the air chamber when the fork is fully immersed!



17. Insert the new fork springs:

- 17.1 Linear fork springs can be used directly.
- 17.2 Progressive springs are used with the narrow progressive coils facing upwards!
- 17.3 Springs with conical spring ends must be fitted correctly! Only one variant is possible, therefore the fitting pieces at the spring ends must be considered. The springs must be installed with as little play as possible.

18. Usage of the preload bushings:

1. Basically, the preload bushing is always reused.
2. If the preload bushings are not reused, this will be noted separately.
3. If the preload bushings have to be shortened, this will also be indicated (installation note).

Note(!):

In most cases the Wilbers spring length can be used to determine if the original preload sleeves still have to be used:

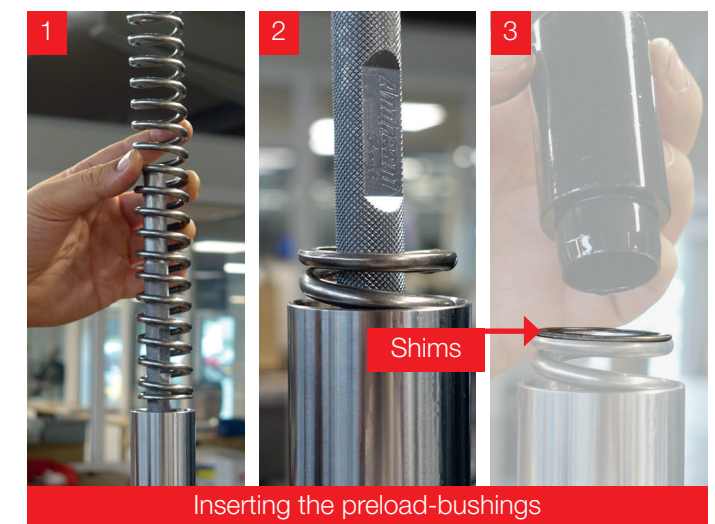
- If the Wilbers springs are about as long or shorter than the original ones, the preload sleeves are reused.
- If the Wilbers springs are significantly longer than the original ones, for example as long as original springs and sleeves combined, the sleeves do not have to be reused.

19. Inserting the preload bushing

The piston rod is lifted up through the cartridge bleed tool. After that, insert the preload bushing.

Note:

Keep an eye on the washer so that they are installed correctly.



20. Installing the fork cap:

- 20.1 Adjustment screw for rebound damping must be totally closed (maximum clicks/turns).
- 20.2 Screw down the locknut as much as possible.

Note:

This is executed so that the fork cap can be screwed on freely right to the end stop of the piston rod. That way, you can be sure to later have the whole adjustment range (clicks/turns) at your disposal.

- 20.3 Carefully and manually screw the fork cap to the damper rod until you feel a noticeable resistance.
- 20.4 Fasten locknut to fork cap.
- 20.5 Check rebound clicks.

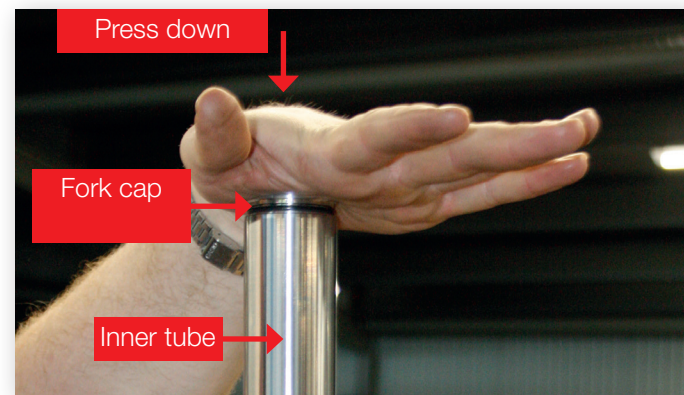


21. Connecting fork inner tube and fork cap:

Most of times, the fork cap must be mounted with preload, that is you have to inflict pressure from the top to the cap during installation.

Attention:

The fork cap must be screwed on exactly vertical to not damage the thread.



22. Test the function:

- 22.1 Turn off rebound- and compression damping and then forcefully compress.
- 22.2 Adjust mean-values for rebound- and compression damping then compress again.
- 22.3 Further adjustments can be carried out until it fits your requirements.



23. Reset fork bars into the fork bridges (exactly as measured before!)

Important: Both fork bars must be reinstalled at exactly the same height.

24. Front mudguard, front wheel and brake callipers in reverse order install loosely

- 24.1 Tighten the clamping screws of the upper and lower triple clamps (note tightening torque).
- 24.2 Tighten the front mudguards, front wheel and brake callipers as described.
- 24.3 Leave the wheel axle clamp released and compress the fork strongly (approx. 3x). Then tighten the axle clamping according to the torque.

Note: Refer to the repair manual for instructions and tightening torques.

Additional info:

Fork oil / air chamber / Set up

Fork oil plays an important part to the forks functionality. The most important qualities of fork oil are perfect gliding and damping characteristics, as well as minor foam creation. Wilbers ZERO friction fork oil is made of the highest quality to match every customer's requirement.

In cooperation with manufacturers and with a lot of experiences on roads and race-tracks, this fork oil has been developed. The oil that you receive is exactly the same which the Wilbers BMW race-team uses in the German-Motorcycle championship ("IDM-Superbike").

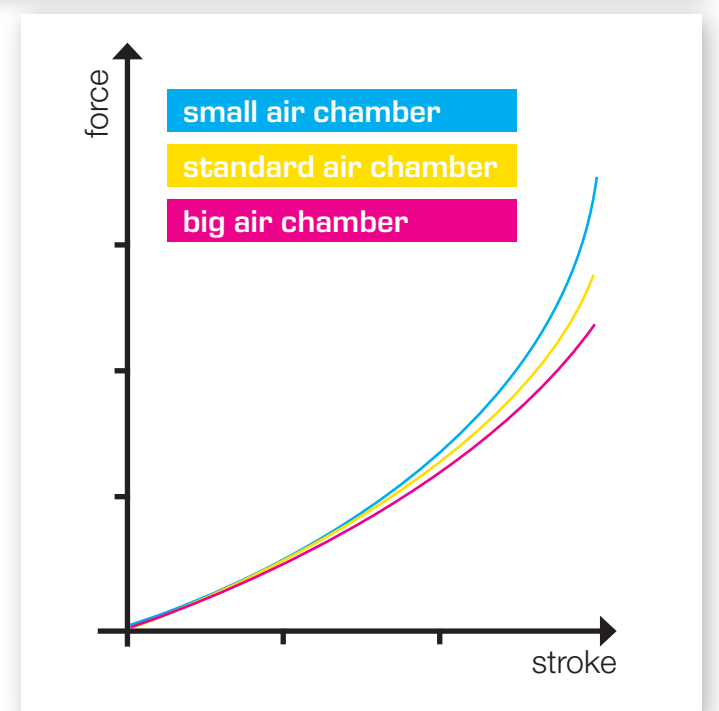
The Wilbers ZERO friction fork oil is available in the following SAE-classes: SAE 2,5 - 5 - 7,5 - 10 - 15 - 20



The larger the SAE class, the more viscous the oil becomes. Therefore, the oil can also be used to change the fork's responsiveness. Each fork is designed for a specific fork oil. When the SAE class increases the damping becomes harder and the responsiveness slower and vice versa.

Each fork is optimally compatible with a special SAE-class. Is the viscosity-class of the chosen oil higher than recommended, the damping will be harder, while the forks response will react (tired) and vice versa. While filling the fork with oil, an air chamber is created, this is just as important for adjusting the forks damping characteristics, as the choice of oil. Essentially, the filling consists of oil and air. One of oils major characteristics is, that it is nearly impossible to be compressed. Compression of air is rather easy. When lowering the level of air inside the fork, the compressible part decreases as well. During compression of the fork, the oil level rises and both, spring and air chamber, are pressed together. It is harder to compress a smaller air chamber, than a bigger one. Inside the fork, this will lead to a progressive force development at the end of compression travel. The forks characteristics will become also "harder". If you increase the amount of air inside the fork, the damping will be "softer".

To experiment with weaker or stronger progression, just lower or raise the stated oil level for max. +/- 20 mm gradually. For example a harder progression will be advisable, if your fork completely dips in and blocks at the end.







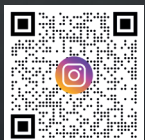
Wilbers Products GmbH

Frieslandstr. 6 - 10 · 48527 Nordhorn

Telefon: +49 (0)5921 72717-0

Telefax: +49 (0)5921 72717-77

www.wilbers.de · info@wilbers.de · www.wilbers.de/shop



Scan den QR-Code
und gelange zur ABE!
Scan the QR code
and get to the ABE!

