

Gabeldichtung Reparatur

Vorweg:

Das Gabelöl kann möglicherweise aus dem Inneren kommen, und unten, an der angeschraubten, schwarzen Achs/Bremsenhalterung heraustropfen. Es wurde berichtet, dass ein einfaches Nachziehen der inneren, untersten Inbusschraube schon (Dichtungs-) Erfolge bringen kann.

Auf jeden Fall ist hier eine Kontrolle/ ein Nachziehen sowieso von Vorteil, denn oft sitzt das untere Aluminiumteil nicht richtig fest, und kann zu einem spürbaren Spiel in der Gabel (ähnlich „loses Lenkkopflager“) führen.



Anziehen

Ich selbst sehe eher nicht, dass diese Schraube irgendwas dichtet... Probieren kann man es aber.

Wenn am verchromten Gabelrohr außen immer wieder eine abgestreifte Menge Gabelöl sichtbar wird, so kann das Öl von außen bis in diese schwarze Achshalterung fließen, und ggf. dann an der losen Inbusschraube entlang nach Außen tropfen.

Dann liegt die Ursache an der Abdichtung des verchromten Innenrohres gegenüber dem oberen schwarzen Führungsrohr.

Diese Abdichtung erfolgt durch einen innenliegenden Dichtungsring „Simmering“, und einer äußeren Staubschutzkappe.

Vor dem Zerlegen eines Gabelholmes führt es erstaunlich oft zum Erfolg, wenn man, (im eingebauten Zustand der Gabel), die Staubschutzkappe vorsichtig abhebelt/wegschiebt. Und dann mit einem dünnen Kunststoffstreifen (vllt. von einem Joghurtbecher gewonnen...), vorsichtig zwischen Dichtungsring und verchromten Rohr eintaucht, ringsum entlangfährt, um evt. kleinste Verschmutzungen/Fremdkörper herauszuwischen.

So kann das aussehen.



Kann man auch kaufen, suchen z.B. nach: „Seal Cleaner“



Okay, jetzt geht's los.

Um einen Gabelholm zu zerlegen, am besten vor dessen Ausbau aus der Gabelbrücke die rote Verschlusskappe etwas lösen.

Denn der Gabelholm wird im eingebauten Zustand durch die Gabelbrückenklemmung schön festgehalten. Wenn zuerst der Gabelholm ausgebaut wird, kann es schwierig werden, den Holm zum Lösen der Verschlusskappe gegen Verdrehung festzuhalten.

Die messingfarbene Schraube in der Verschlusskappe hat außer der Abdichtung einer kleinen Öffnung keinerlei weitere Funktion. Durch diese Öffnung könnte nachträglich der Gabelölstand angepasst werden. Wir lassen diese Schraube in Ruhe. Ich dachte mal vor einem Jahr, das hätte was mit Dämpfungseinstellung zu tun. Nein.



Nach dem Lösen der Kappe (1 Umdrehung) kann der Gabelholm zum weiteren Zerlegen ausgebaut werden.

Nachdem wir den einzelnen Holm in den Händen halten, die rote Verschlusskappe vollständig aus dem schwarzen Gabelholm ausdrehen. Dann kann ein Großteil des vorhandenen Gabelöles in ein Gefäß ausgeleert werden.

Mit einem 17er Gabelschlüssel die nun sichtbare Kontermutter arretieren, dann kann die rote Verschlusskappe endgültig auch vom inneren Dämpferelement abgeschraubt werden.



Erst durch das Entfernen dieser roten Verschlusskappe kann das verchromte Gabelrohr zur anderen Seite hin herausgezogen werden. Restöl auslaufen lassen.
Durch rhythmisches Zusammendrücken/Pumpen des Innenlebens kann Restöl aus dem Dämpfer gepresst werden.



Hier im Bild wurde auch schon die Staubdichtung aus dem schwarzen Hüllrohr gelöst.

Wenn man den angeschraubten, schwarzen Achshalter entfernt, kann die innenliegende Dämpfereinheit aus dem verchromten Gabelrohr herausgezogen, und alles gereinigt werden.



Hier ein Blick auf Dichtring und Staubkappe im eingebauten Zustand



Nachdem die Staubschutzkappe entfernt/abgezogen/abgehebelt wurde, muss der Sicherungsring entfernt werden. Erst dann lässt sich der zu ersetzende Dichtring entfernen.

Und DAS kann sich herausfordernd gestalten. Es gibt im Internet Tipps wie z.B.:

Mit einem kleinen Schraubendreher heraushebeln. Oder

An der Oberseite an 2-3 Stellen über den Umfang verteilt ankörnen, mit einem kleinen Bohrer anbohren, ohne das Gabelrohr zu verletzen, danach Spax/Blechschauben eindrehen.

An den Schrauben dann den Dichtring herausziehen.

ICH habe es mit Gewalt gelöst, d.h. am Ende habe ich mit einem Dremel den Dichtring soweit zerstört/geschwächt, dass ich ihn entfernen konnte. Vorsicht dabei vor Verletzung des Hüllrohres !

Eventuell kann man den Gabelholm auch zu einer erfahrenen Werkstatt bringen und dort den Dichtring entfernen lassen.

Gekauft habe ich mir übrigens (zu spät) 2 spezielle Werkzeuge, mit welchen man sich das Leben einfacher machen kann. Zum Raushebeln/popeln oder zum Abziehen. Werde ich bei der Überholung des nächsten Gabelholmes verwenden.



Nachtrag: Bei nachträglichen Versuchen hat sich bei mir das obere Werkzeug bewährt.

Zusammenbau

Der Zusammenbau erfolgt nach dem peniblen Säubern aller Teile in umgekehrter Reihenfolge.

Unter dem Dichtring „Simmering“ darf die dort liegende Scheibe nicht vergessen werden.
Der mit Gabelöl eingeriebene Dichtring wird (ohne zu verkanten) in das Hüllrohr eingebracht.

Es gibt spezielle, genau passende „Eintreiber“, damit sich die Dichtung beim sanften Einschlagen nicht verkantet, und sie unbeschädigt bleibt.



„sanftes Einschlagen ohne zu Verkanten“ ist die Theorie. ICH musste ziemlich brutal rangehen, um den Dichtungsring soweit einzutreiben, damit der Sicherungsring in seiner Nut klemmen konnte.

Beim Eintreiben habe ich ein flaches Holzbrettchen und einen Hammer benutzt. Mit recht heftigen Schlägen. Wenn der neue Dichtungsring bündig mit dem Hüllrohr ist, kann der alte (oder ein weiterer, neuer Dichtungsring) oben aufgesetzt werden, um dann den unteren Dichtungsring weiter einzutreiben. Eine 32er Nuß hat mir auch geholfen .

Vorsicht, wird ein neuer Dichtring oben als Eintreibehilfe genutzt, so wird dieser dabei wahrscheinlich zerstört.

Der zum Eintreiben hilfsweise eingesetzte Dichtring wird dann wieder herausgehoben, und der Sicherungsring eingesetzt.

Dann kann die (neue) Staubschutzkappe aufgesetzt und bündig festgeklopft werden.

Zum Einschieben des verchromten Gabelholmes alles schön mit Öl einschmieren, damit die Dichtlippen keinen Schaden nehmen.

Und so weiter, und so fort....

Bevor die rote Verschlusskappe wieder gekontert wird, das frische Gabelöl einfüllen.
Vorsicht vor „Überlaufen“.

Innenrohr/Hüllrohr immer wieder mal etwas gegeneinander verschieben, dann gibt es Platz für weiteres Öl.

Zum Schluß habe ich die rote Verschlusskappe fest in das schwarze Hüllrohr eingeschraubt.

Wie bereits erwähnt, geht das besser, wenn der Gabelholm wieder am Motorrad (Gabelbrücke) fest verbunden ist.

Ich habe (an meinem anderen Gabelholm ohne Undichtigkeit) herausgefunden, dass es etwa 330ml Gabelöl sein müssten, die eingefüllt werden müssen.

Try and Error:

Verwendet habe ich ein 7,5er Gabelöl, es ist klar wie Wasser und recht dünnflüssig.

Nach Abschluß der Arbeiten habe ich den neu abgedichteten Gabelholm (und den intakten originalen zweiten Holm) mehrfach durchgedrückt, damit sich das Öl im Inneren richtig platziert.

Ich habe beide Holme im ausgebauten Zustand nebeneinander auf den Boden gestellt und mehrfach gleichzeitig eingefedert. Die Dämpfung („Ausfahrgeschwindigkeit“) ist nach meiner Einschätzung absolut gleich !

Es sieht so aus, als ob die 7,5er Ölviskosität eine gute Wahl war.



Und hier habe ich die passenden Dichtringe/Staubschutzkappen gefunden (AliExpress)