

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
Inhaltsverzeichnis	3
1. Einleitung	4
1.1 Ziele der Bearbeitung.....	4
1.2 Mögliche Ergebnisse	4
1.3 Werkzeuge.....	11
2. Die Bearbeitung	15
2.1 Allgemeines	15
2.2 Entdrosseln	17
2.3 Vergaser	18
2.3.1 Originalvergaser.....	18
2.3.2 Andere Vergaser.....	25
2.3.3 Das Düsenproblem	34
2.4 Einlaßkanal	38
2.4.1 Einlaßmembranen.....	38
2.4.2 Kanalbearbeitung	42
2.5 Kurbelgehäuse	45
2.5.1 Übergang zum Zylinder	45
2.5.2 Direkteinlaß ins Kurbelgehäuse	46
2.6 Kolben	48
2.8 Zylinderkopf	54
2.8.1 Verdichtung.....	54
2.8.2 Zündung	59
2.9 Auslaßsystem	62
2.9.1 Kanalbearbeitung	62
2.9.2 Walzenlagerung	66
2.9.3 Auspuffanlagen	67
2.10 Kühlsystem	76
2.10.1 Kühler	76
2.10.2 Sonstiges.....	82
2.11 Kupplung.....	84
2.12 Fahrtwiderstände.....	85
2.12.1 Luftwiderstand.....	86
2.12.2 Antriebsstrang.....	87
2.12.3 Rollwiderstand	88
2.12.4 Gewicht.....	90
2.13 Übersetzung.....	91
2.14 Fahrwerk	97
2.15 Umbauten	104
3. Bearbeitungsvorschläge	112
4. Unterschiede zwischen den Modellreihen	114
4.1 Motor	114
4.2 Elektrik.....	116
4.3 Fahrwerk.....	122
5. Adressen	125
6. Anhang	132
7. Schlußwort	142

3. Bearbeitungsvorschläge

An dieser Stelle möchte ich noch einmal in gesammelter Form meine Vorschläge für verschiedene Tuning-Stufen bzw. Umbauten anbringen. Die genannten Kosten beziehen sich auf den Zustand, daß man selber schraubt und nur kompliziertere Arbeit einer Werkstatt überträgt (Kopf planen, Zylinderschleifen, Wellen überholen). An die einzelnen Punkte braucht sich natürlich keiner allzu sklavisch zu halten. Sie sollen nur als Anhaltspunkte für wenig Phantasiebegabte gelten.

Für diejenigen, die keine Lust haben, die Zylinder runterzureißen und wie die Wilden dran rumzufeilen, möchte ich folgendes empfehlen:

Stage I

- Leistungssteigerung bis ca. 5% (Je nach Verkommenheit des Ausgangszustands!)
- Aufwand: wenige Stunden Arbeit und bis ca. 700,- an Teilekosten.
- Optimale Walzeneinstellung nach Abnehmen der Auspuffanlage und Überprüfung per Sicht / Finger.
- Optimale Vergasersynchronisation.
- Entfernen des Schnorchels im Luftfilterdeckel.
- Düsenanpassung 31K #230, 1WW #185
- Eventuell GFK-Membranen von Götz
- Metzeler CompK-Bereifung in 100 bzw. 120-er Dimension; für Touren auch 130 möglich
- Hauptständer in Rente schicken

Für diejenigen, die sowieso gerade beim Motorüberholen sind und auch gerne mal eine Feile in die Hand nehmen wären zusätzlich folgende Arbeiten angebracht:

Stage II

- Leistungssteigerung bis ca. 10 - 15% (Schätzwert)
- Aufwand: ca. mehrere Tage bis Wochen Arbeit und bis ca. 2000,- an Teile/Arbeitskosten.
- GFK- oder Kohlefaser-Membranen von Götz; wahlweise TZR-Membranen.
- Zylinderbearbeitung: Auslaß, Walzen angleichen, Einlaß, Kanaleinlauf der Überströmer.
- Kolbenbearbeitung: Hemdunterseite spitz, Boden polieren.
- Zylinderkopf 0,7 mm planen und Kante nacharbeiten.
- Stahlflexschläuche.

Diejenigen, die sehr extrem auf deutschen Straßen unterwegs sind und auch noch ein zuverlässiges Zweitmotorrad (z.B. RD500LC) besitzen, aber trotzdem für den TÜV keine wochenlange Umbauaktion machen wollen, können zusätzlich noch folgendes machen:

Stage III

- Leistungssteigerung bis ca. 15 - 25% (Schätzwert)
- Aufwand: ca. mehrere Wochen Arbeit und mehrere tausend DM an Teile/Arbeitskosten.
- White-Power Gabelfedern/Federbein/Lenkungsdämpfer
- K&N-Filter bzw. Perforation des Serien-Deckels.
- Auspuffmodifikation oder Rennauspuff (Jolly, WiWa).
- Kurbelgehäuse angepaßt / Direkteinlaß.
- Flachschiebervergaser Mikuni TM30-6
- Düsenanpassung je nach Bearbeitung.
- Großer Kühler (RGV, Mito)
- Eventuell modifizierte Bremsanlage (Gußscheiben, schwimmende Scheiben)
- Eventuell andere Felgen, Gabel, Schwinge (z.B. RGV, TZR, FZR 600, ...)

Für diejenigen, die nur Rennstrecke fahren:

Stage IV

- Leistungssteigerung bis ca. ? (Rekord: gemessene 238 km/h einer unverkleideten Dragster-RD der Fa. Spec II aus den USA).
- Aufwand: Zuerst Hausbank überfallen um Finanzierung zu sichern!
- Kolben extrem gekürzt und unterer Ring weggelassen, bzw. andere Kolben mit einem Ring.
- Überströmkanäle bearbeitet (über zweite Fußdichtung höher und gleichmäßiger Radius).
- Größere Vergaser (Ø34-38) mit offenen Luftfiltern.
- Rennauspuff (Jolly, Wiwa).
- Andere Zündanlage (Kröber/Pietsch).
- Fahrwerksmodifikationen (Gabel, Schwinge, Felgen, Bremsen, Verkleidung, Gewicht).
- Reibungsoptimierungen.
- Gemischschmierung ca. 1:25 - 1:35 (z.B. mit BelRay H1R)