

Schwinge der XL 600 R (PD03) vs der XR 600 (87 Doppelvergaser)

Da an der XL gerne XR Fahrwerksteile verwendet werden versuch ich hier mal die Schwingen der beiden Typen zu vergleichen .

Links die XL Schwinge die ich gerade ausgebaut habe , rechts die Schwinge einer 87er XR 600 mit Doppelvergaser . Bei beiden Modellen sitzt der Stoßdämpfer wegen der Doppelvergaser mittig im Rahmen und die Teile lassen sich einfach austauschen . Beide Schwingen sind für die Befestigung meiner Bremsankerplatte modifiziert . Ich verwende in beiden Schwingen eine XR Nabe mit Scheibenbremse aber eigenbau Bremssattelbefestigung , deshalb die Buchse im rechten Schwingenhalm . An der XR Schwinge sind zusätzlich Befestigungslaschen für meinen Kettenschutz angeschweißt . Ansonsten sind an der XR Schwinge die Bremsankeraufnahme und die Halterung des Kettenschutzes abgeschnitten .



An der XL Schwinge ist der linke Holm weiter rausgezogen , wohl wegen dem Ruckdämpfer in der Nabe . Deshalb ist die XL Schwinge an den Achsaufnahmen breiter . Die XR Schwinge ist dafür etwas länger und auch wenns auf den Fotos nicht so aussieht in der XR Schwinge ist mehr Platz zu meinem 140er Enduro 3 als in der XL Schwinge , wohl weil die innenliegenden Schweißnähte fehlen .

Die 17 mm Achse der XL paßt in die XR Schwinge , die nötige Achslänge ist da die Aufnahmen an der XR Schwinge dicker sind fast gleich . Eine zusätzliche Unterlegscheibe unter der Mutter und die Gewindelänge paßt . Das gleiche gilt für die Kettenspanner und was sonst noch auf der XL Achse sitzt . Das kann alles übernommen werden .

Ob das XL Rad übernommen werden kann weiß ich nicht , ich habs nicht probiert . Vielleicht mit angepaßten Distanzbuchsen auf der linken Seite oder wenn man an der Kettenblattaufnahme / Ruckdämpfer ein paar mm einsparen /abdrehen kann .

Der rechte Holm hat jedenfalls die gleiche Bremsankeraufnahme für Trommelbremse wie die XL , den habe ich aber abgeschnitten da der Bolzen meinem Bremsanker für die Scheibenbremse im Weg war .



Rechts die Umlenkung der XL , links der XR . Die Geometrie der beiden ist gleich , auch die Schraubendurchmesser sind an beiden gleich .

Aber die XR Umlenkung paßt nicht zur XL weil die Befestigung des Knochens nicht wie bei der XL mittig sitzt sondern wie man an dem Bild sieht ca. 5 mm zur Seite versetzt ist . Das ist auch auf dem Foto auf der ersten Seite erkennbar . Da könnte man auf einer Seite was Abfräßen und auf der anderen Seite eine dicke Scheibe unterlegen oder man könnte die Aufnahme des Knochens am XL Rahmen versetzen damit das zusammenpaßt . Aber es gibt noch eine einfachere Lösung wenn man nicht gerade auf die stärkeren Lager in der XR Umlenkung Wert legt .



Man kann nämlich auch die XL Umlenkung in der XR Schwinge verwenden auch wenn die in der Aufnahme einen guten cm schmaler als die XR Umlenkung ist .

An der XR Schwinge wird die Umlenkung nicht wie bei der XL zwischen zwei Blechlaschen eingeklemmt sondern mit einer Spezialschraube nur gegen den im Bild rechten Aufnahmepunkt gepreßt .

Der Kopf dieser Spezialschraube sitzt sozusagen schwimmend in der linken Aufnahme .

Verlängert man den Kopf dieser Schraube mit einer Stahlbuchse die den Abstand bis zur Umlenkung überbrückt dann sitzt die XL Umlenkung genau so gut befestigt wie die XR Umlenkung und fluchtet sowohl mit der Knochenaufnahme wie auch dem

Stoßdämpfer . Ich habe dazu einfach den Innenring eines alten Kugellagers über die Schraube gesteckt , paßte perfekt in Verbindung mit dem XL Knochen .

Der Knochen der XR paßt wegen des größeren Durchmessers der Lager nur nach Nachbearbeitung der Aufnahme in die Umlenkung der XL .

Der XR 600 Knochen ist auch noch kürzer als der XR 250 Knochen , also nur was für langbeinige .



Im linken Bild die hintere Aufnahme , darin sitzt der ca. 2 cm lange Kopf der Imbusschraube im rechten Bild schwimmend . Über dem Kopf der Schraube im rechten Bild sieht man den aufgesteckten Ring eines Lagers der die Distanz zur XL Umlenkung ausgleicht . Wie man unten sieht sitzt die Gußnaht (mitte der Umlenkung) mittig zum Rahmen obwohl sie rechtsseitig angepreßt wird .





Da die XR Schwinge etwas länger ist wurde eine neue Bremsleitung (oben) und eine neue Kette (unten) fällig. Unten sieht man auch wie ich die hintere Kettenführung festgemacht habe die jetzt auch die Kette spannt. Das Teil stammt von einem Suzuki Moped. Den gleichen Spanner habe ich erfolgreich an meiner XR seit gut 1 ½ Jahren verbaut. Das Teil spannt durch Federwirkung die Kette.

Und da die Kette jetzt ständig auf Vorspannung gehalten wird läuft sie sehr viel leiser als vorher mit dem Kettendurchhang. Da klappert und rasselt nichts mehr. Auch der Motor läuft bei niedrigen Drehzahlen oder Konstantfahrt sehr viel ruhiger. Vorher war das unter 3000 U/min bei Konstantfahrt ein ständiges ruckeln das vom Kettenklappern noch übertönt wurde. Jetzt nichts mehr davon. Selbst von 2000 U/min zieht der Motor mit kräftigem Pött Pött Pött ohne Ruckeln und Kettenschlagen sauber an.

Gerade das bummeln im 3ten Gang auf kurvenreichen Bergsträßchen bei dehnen ich wenn die Kurve zu eng wurde oft runterschalten mußte um die Drehzahl über 3000 zu halten machen jetzt noch mehr Spaß. Jetzt laß ich einfach die Drehzahl unter 3000 fallen und geb am Kurvenausgang wieder Gas.

Das es vorher eine O-Ring und jetzt eine X-Ring Kette ist, das kann den Unterschied nicht ausmachen, das kommt von der auf Spannung gehaltenen Kette die jetzt nicht mehr Peitscht und die Antriebswelle mal mehr oder weniger belastet.





Und so sieht das dann mit montiertem Kettenschutz und meiner Eigenbau Spannerabdeckung/Führung aus .



Der Radstand meiner XL hat sich durch den Tausch der Schwinge um 2,5 cm verlängert .
Das erhoffte stabilere Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten hält sich aber in Grenzen ,
ab 140 km/h wirds nach wie vor sehr wackelig am Vorderrad .
Da werde ich mir wohl die Gabel auch noch mal vornehmen müssen . Beim Überholen ständig auf den
Tacho zu schielen damit ich ja nicht zu schnell werde ist auf Dauer kein Zustand .

Gruß Klaus

Xiklaus@XL600.de