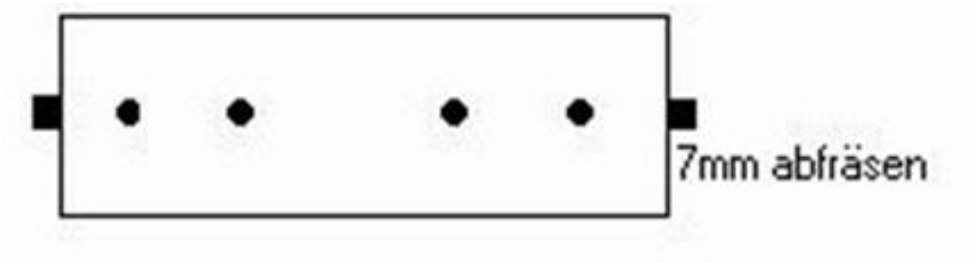
Umbauanleitung FZR 1000 Exup Motor (ab89) in die YZF 750 R/SP v1.1

Zuerst sollte beachtet werden dass der Umbau nicht ohne das nötige handwerkliche Geschick über die Bühne geht, außerdem braucht man Kontakte oder Maschinen, die einem das Drehen und Fräsen ermöglichen!

1. Wahl des Motors am Besten FZR ab 93, wegen besserer Einlassventile!
Aber ab 89 ist auch OK, wenn es nicht gerade über 50tkm sind.
- Thunderace Motor ist natürlich noch besser, weil dort weiter Nachgebessert wurde (Ölverbrauch minimiert(Schmiedekolben, leichtere Kurbelwelle und Nockenwellen), soll hier aber nicht Thema sein da die Halterung am Zylinderkopf hier anders ausfallen würde.

Zum Umbau:
-Lichtmaschine sollte/kann von YZF genommen werden, weil auch überarbeitet (Alte auf Reserve legen).
-Beide Wasserrohre der Kühlung an den Zylindern (unter den Vergasern) sollten getauscht werden, wegen dem Wärmetauscher am Ölkühler und den Anschlüssen am 750er Kühler, den man behalten kann.
-Der Unterdruckanschluss der Benzinpumpe muss nun auch wieder an ein Ansaugstutzen (entweder von OW01 einen Neuen bestellen oder billiger und vernünftiger, einen alten Ansaugstutzen am Anschluss für die Synchronisierung so umarbeiten, dass der Unterdruckschlauch angeschlossen werden kann)
-Das Kabel vom Leerlaufsensor (unter Ritzelabdeckung) muss getauscht werden, wegen anderer Anschlüsse am YZF Kabelbaum.
-Krümmer+Vergaser+Zündbox selbstverständlich vom 1000er, Airbox von Thunderace(bloß nicht Alte von 750er weiterverwenden wegen Luftdurchsatz oder halt Löcher rein, ist aber Pfuscherei)!
-Ergänzung: Das Getriebe und andere Teile können auch übernommen werden(z.B. von 5 auf 6 Gang), mehr am der Anleitung Ende.

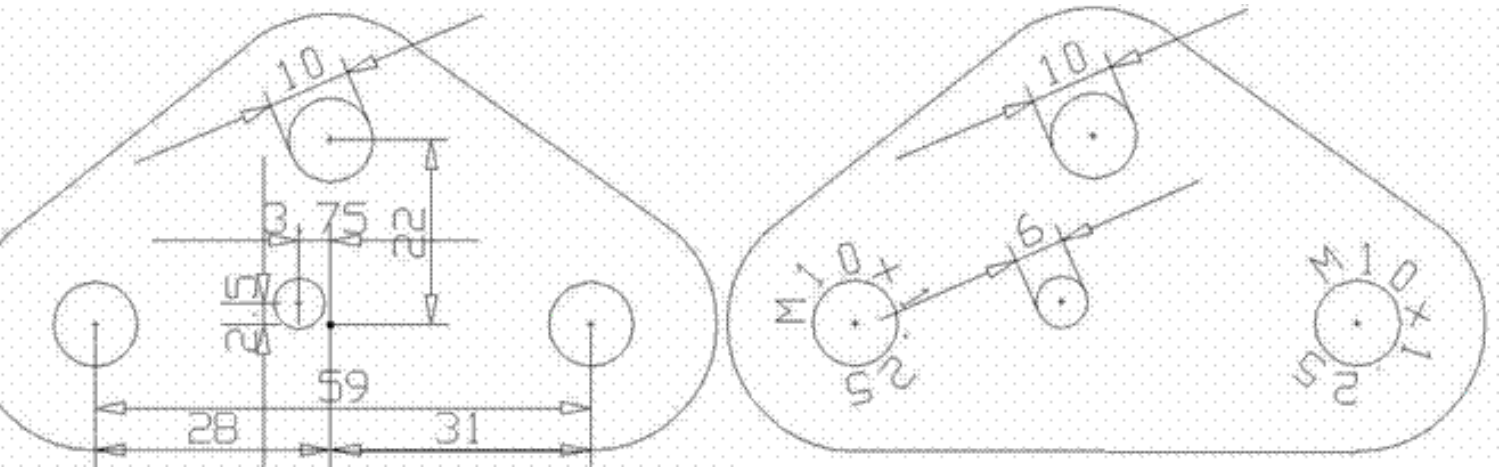


Nun zum wirklich wichtigen Teil:
Bei meiner Methode soll der Motor nur am Zylinderkopf aufgehängt werden, dafür ist aber inkl. Haltelatten zuwenig Platz im Rahmen, also werden Links sowie Rechts je 7mm vom Zylinderkopf abgefräst (an den orig. Aufhängungen),



somit liegen die Platten später direkt am Kopf und es ist notwendiger Platz gewonnen worden

Die Platten selbst bestehen aus 8mm starken Material (Alu hochfest oder Edelstahl) und müssen noch mit M10 Gewinde versehen werden (besser M10x1,5 , weil die Schrauben besser zu bekommen sind (nicht wie auf der Skizze Feingewinde) und bitte auf Güte achten!).
Niemand soll nach diesen Skizzen die Platten herstellen(fehlt auch ein Maß), sondern die DXF Datei benutzen und sich die Platten fräsen oder lasern lassen, kostet auch nicht viel und ist sehr präzise.

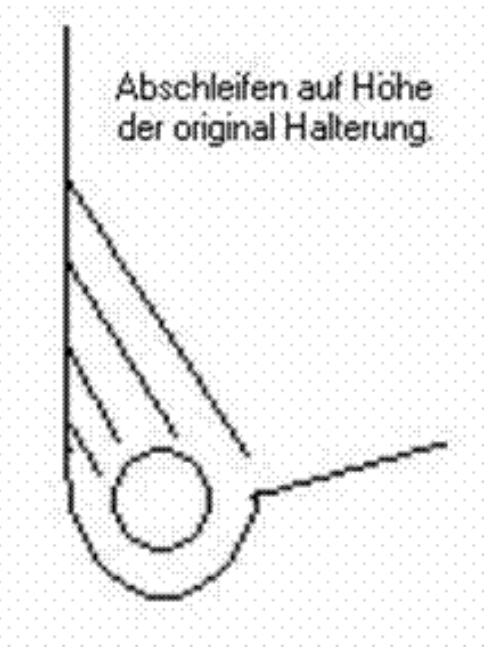


Um die Platten anzuschrauben sind 2 der orig. Motorhalteschrauben der YZF zu verwenden, deren Köpfe ca. 2mm abgedreht wurden(nach Festziehen mit Lack (Zinkpaste) gegen Korrosion schützen und evtl. ein Klecks Farbe um ein Lösen frühzeitig erkennen zu können).
Die Platten sind locker anzuziehen, dann werden sie mit einem 6mm Bohrer in dem Abwasserloch für die Zündkerzen zentriert und dann endgültig festgezogen (später kommt man nicht mehr dran und durch den Bohrer können sie sich nicht verdrehen).



Bevor der Motor eingebaut werden kann muss noch hinten auf der Kupplungsseite die untere Halterung des Motors abgefräst werden um den Motor von unten in den passenden Sitz schwenken zu können ohne das er



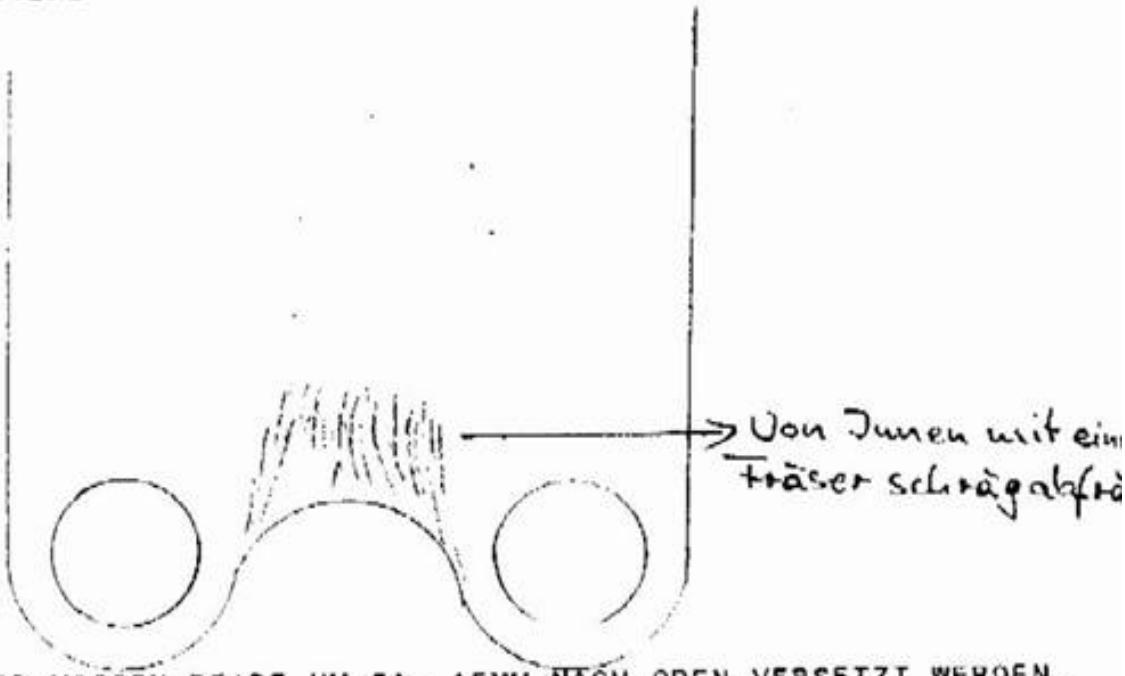


am überstehendem Gehäuse hängen bleibt, also einfach das Gehäuse auf die Höhe der gefrästen Halterung runterschleifen. (Habs mit der Flex gemacht)

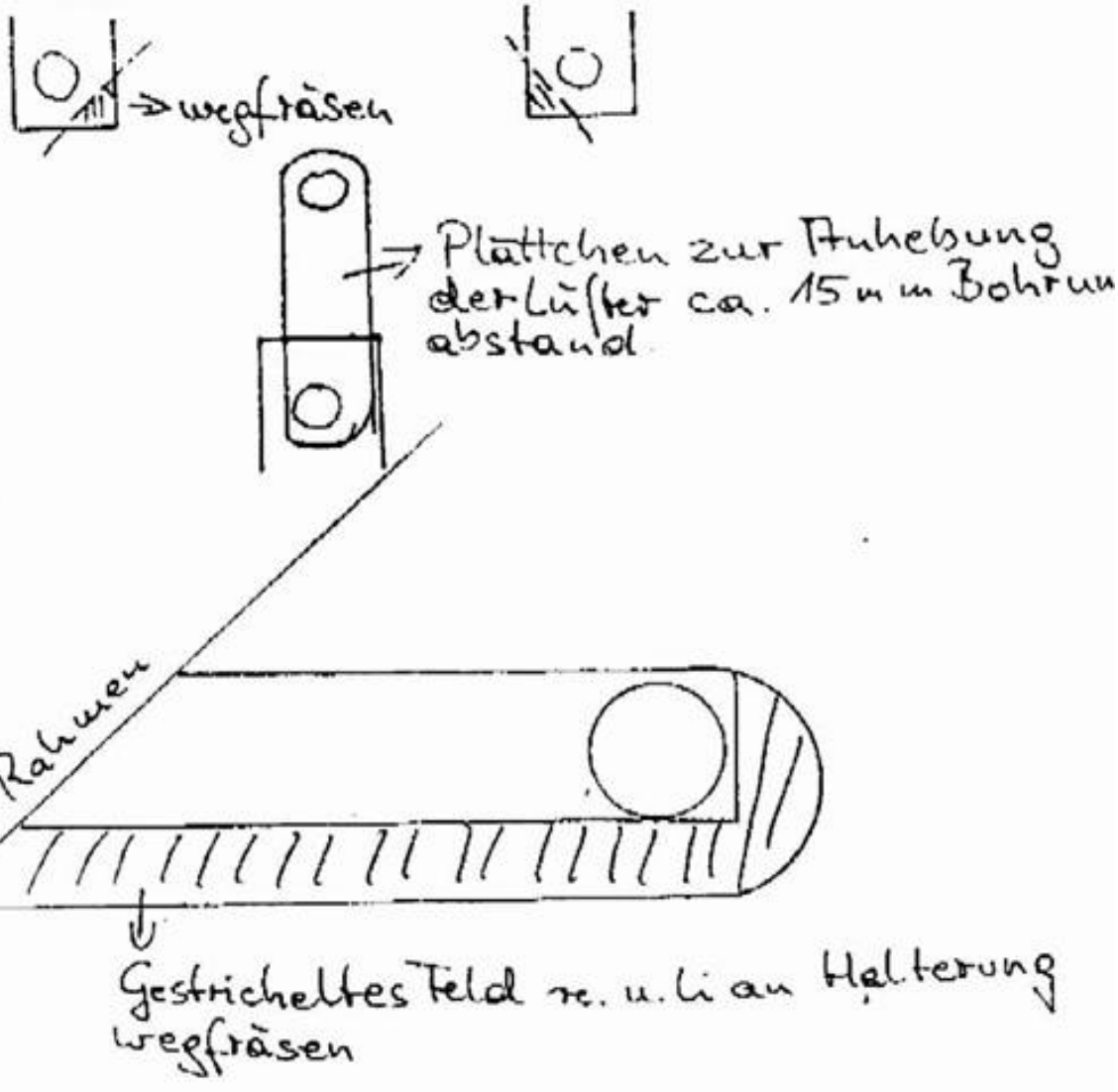
Nun wird der Motor von unten in den Rahmen gehoben und zuerst an den Halteplatten mit je einer Schraube gesichert. Dann den hinteren Teil nach oben ziehen und mit den langen Schrauben sichern. Auf korrekten Sitz prüfen und alle Halteschrauben mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.
Als Nacharbeiten, müssen evtl. noch das Luftleitblech aus Plastik überm Kopf gekürzt werden und die Kühlerlüfter müssen versetzt werden, das ist aber nur ein bisschen Tüftelei.

So hier noch der Teil zum Thema Kühler und Kleinkram einer anderen Anleitung, die aber sonst totaler Murks ist (war echt mal wer so dreist diesen Mist bei Ebay zu verkaufen)

UM DEN KÜHLER ANZUPASSEN MÜSSEN DIE HALTERUNGEN VORNE GEFRÄST WERDEN (SIEHE GESTRICHELTES FELD).



DIE LÜFTER MÜSSEN BEIDE UM CA. 15MM NACH OBEN VERSETZT WERDEN. HIERZU PLÄTTCHEN ZUR VERLÄNGERUNG AN ORIGINALHALTER ANFERTIGEN. DIESE MÜSSEN ETWAS WEGGEFRÄST WERDEN, UM HÖHER ZU KOMMEN. DIE FALZKANTEN NACH BEDARF AN JEDEM LÜFTER GLÄTTEN.



Also das Getriebe kann bei Bedarf auch übernommen werden. Man muss dafür

allerdings den kompletten Motor auseinander nehmen (Gehäuse trennen).
Man braucht die Schaltwalze, Gabeln, die das Getriebe selbst.
R oder SP Getriebe ist gehopst wie gesprungen, aber SP ist mehr als nur zu kurz untersetzt (Close Ratio), und deshalb lieber R, der 1000er hat ja eh genug Drehmoment. Umbau selbst läuft dann wie in jeder Reparaturanleitung beschrieben.
Nochmal schnell was anderes:
1. Nockenwellen gehen auch, bringen auch mehr Spitzenleistung, aber muss man abstimmen(Kettenräder schlitzen und Steuerzeiten penibel einstellen) , Leistung im niedrigeren Drehzahlereichen geht natürlich auch etwas verloren. Sind auch leichter, genau wie die T-Ace Nockenwellen
2. Ventilfedern, weil härter = höhere Drehzahl, passen auch, aber das ist schon fast kriminell und sollte Tabu sein genauso wie die Zündbox von der 750er, die mittlere Kolbengeschwindigkeit ist bei 11000 U/min nämlich schon sehr hoch für Bj 89 und irgendwann reißt einfach das Pleul ab.
Also besser Finger weg.