



# BOB Lahn Crew Technik

## Erfahrungsbericht eines Mitglieds

---

*Alle Angaben ohne Gewähr! Die Tipps und Tricks dienen nur als Orientierungshilfe zur Fehler- / Störungsbeseitigung und entbinden nicht von der Pflicht der fachlichen Durchführung und Prüfung.*

### VS 1400 - Schwingenlager

Tja - so kann es einem gehen - da will man mal alles schön sauber machen und beim Putzen der Speichen am Hinterrad stellt man Spiel an der Schwinge fest. Mit den Fingern zwischen Schwinge und Rahmen gefasst und beim hin und her rütteln - Spiel. Zwar nur minimal - aber vorhanden. Und wie jeder weiß - Spiel im Lager weitet sich schnell auf.

***Für alle Arbeiten sollte die Maschine sicher aufgebockt sein.***

Also Reparatur.

Da bei den folgenden Arbeiten das Heck entlastet wird sollte das Vorderrad unterbaut werden. Maschine wird kopflastig.

Zunächst wird das rechte Federbein ausgebaut. Tipp: Schrauben und Muttern nach Möglichkeit immer an Ort und Stelle lassen. Das hilft beim Zusammenbau.

Befestigungsschraube der Ankerplatte an der Schwinge entfernen. Hierzu erst Gummikappe und Splint, danach Mutter und Schraube entfernen. Die Schraube sitzt in einer konischen Passung und sollte sich leicht entfernen lassen.

***Anmerkung: Splinte müssen durch neue ersetzt werden.***

Hinterrad ausbauen. Hierzu Kappe links und rechts entfernen. Achsmutter entfernen und Hinterachse herausdrücken. Dabei ein wenig das Hinterrad entlasten damit sich die Achse nicht verkeilt. Hinterrad entfernen.

Linkes Federbein ausbauen. Das Winkelgetriebe sollte mit einem Unterbau gestützt werden da nach dem Ausbau des Federbeins die Schwinge bis Anschlag nach unten kippt und das Schwingenlager belastet.

Die 3 Hutmuttern der Befestigung Winkelgetriebe - Schwinge entfernen und Winkelgetriebe abnehmen. Vorsicht - das wiegt schon was und Kardanwelle kommt mit.

Schelle der Gummimuffe am Kardangelenke (links) lösen und Muffe nach vorn schieben. Kardanblende entfernen und Kardangelenke aus der Öffnung fummeln. Ist wirklich fummelig wegen der Gummimuffe - geht aber.

Mutter der Schwingenachse (rechts) abschrauben. Schwingenachse nach links austreiben. Dies sollte leicht gehen. Zur Not helfen ein passender Dorn und leichte Schläge mit dem Gummihammer. Achse nach links entnehmen. Die Schwinge ist jetzt frei und kann entnommen werden. Auf den Bremsschlauch der Hinterachsbremse achten.

Staubschutzkappen entfernen.

***Achtung – auf Verbleib der Anlaufscheiben achten.***

Lagerinnenhülsen entnehmen.

Lagersitz mit einem Heißluftföhn erwärmen. Dies erleichtert das Austreiben der Lager. Wer neu lackieren will kann auch einen Brenner nehmen.

Lager mit einer Gewindestange oder ähnlich und leichten Hammerschlägen über Kreuz austreiben.

Darauf achten dass das Lager nicht verkanntet. Der Lagersitz kann sonst geweitet werden - nicht gut.



# BOB Lahn Crew Technik

## Erfahrungsbericht eines Mitglieds

---

Alles reinige und entfetten.

### **Einbau**

Die neuen Lager werden gekühlt (Tiefkühler) und der Lagersitz wieder erwärmt. Dies erleichtert den Einbau.

Die Lager werden mit einer 10er Gewindestange und passenden Unterlegscheiben eingezogen. Auf mittigen Sitz der Gewindestange achten damit das Lager nicht verkantet. Das Lager wird bündig eingezogen.

***Vor dem Einbau des 2. Lager innere Distanzhülse nicht vergessen.***

Lager gut fetten und Innenhülsen einsetzen und auf freien Lauf prüfen. Anlaufscheiben beidseitig gut einfetten und mit Staubschutzkappe einsetzen.

Schwinge anpassen. Ich hatte 1,5mm Axialspiel und habe dies mit einer Anlaufscheibe ausgleichen können.

Schwingenachse einführen und mit angegebenen Drehmoment (50- 80 NM) anziehen. Dabei darauf achten dass die Schwinge leichtgängig aber Spielfreiläuft.

***Spiel der Schwinge überprüfen. Es sollte kein Spiel feststellbar sein.***

Kardangelenke gut gefettet wieder rein fummeln (Gummimuffe) und auf die Getriebewelle schieben. Winkelgetriebe einbauen und darauf achten dass die Kardanwelle ins Kardangelenke leicht einzuführen ist.

Den Rest in umgekehrter Reihenfolge wieder zusammenbauen.

***Anmerkung. Die Mutter für die Bremsankerplatte hat auf einer Seite eine Hohlkehle - diese muss zur Schwinge weisen da dort die Gummimuffe wieder greift.***

Bei allen Arbeiten ist auf strikte Sauberkeit zu achten. Am Fett bleiben sehr gerne irgendwelche Krümel hängen die sich störend auswirken können.

Ich hab es so gemacht und bin mit dem Ergebnis mehr als zufrieden.

Suzuki will für den kompletten Schwingenlagersatz ca80€ haben. Mit ein wenig Recherche habe ich für den Satz 39€ inkl. Versand bezahlt.

Wenn ihr Spiel irgendwo feststellt - beseitigt es – es nimmt exponentiell zu und es erwischt euch garantiert bei bestem Wetter. (Murphys Law)