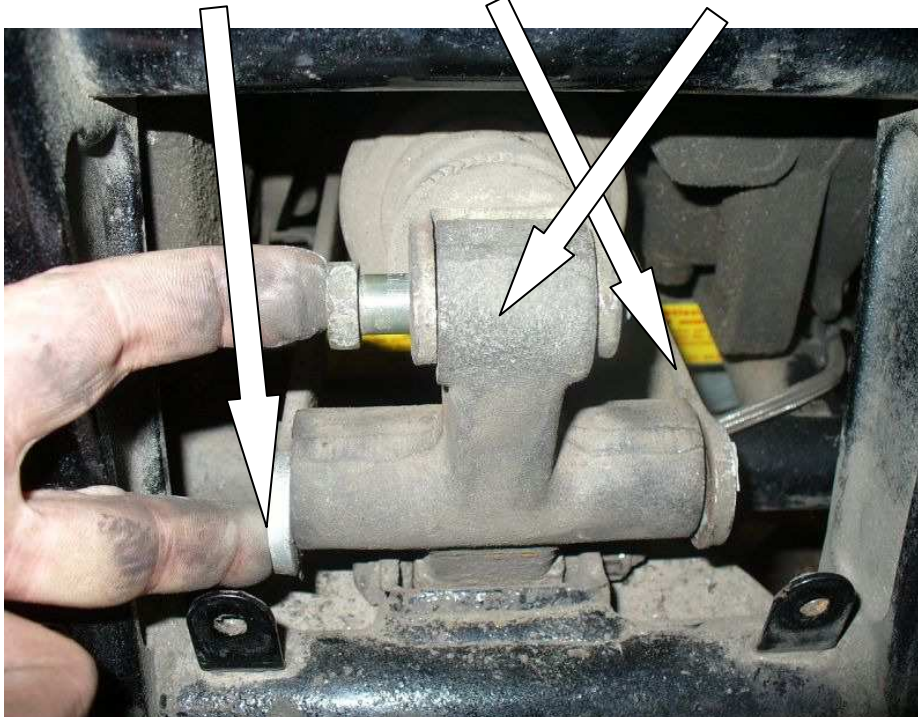


Schwinge ausbauen

Jetzt wo der Zahnriemen entfernt ist, habe ich mich entschlossen die Schwinge ganz auszubauen um mal zusehen welche Abnutzungserscheinungen und Korrosionsschäden im Laufe der Jahre aufgetreten sind. Zuerst löse ich den **Bolzen der Umlenkhebel und Stoßdämpfer** verbindet



Ebenso den **Bolzen der Übertragungshebel mit Umlenkhebel** verbindet



und die Schwinge kann endgültig abgenommen werden

Alles ziemlich verdeckt, bedarf mal einer gründlicher Reinigung



Lager-Umlenkhebel

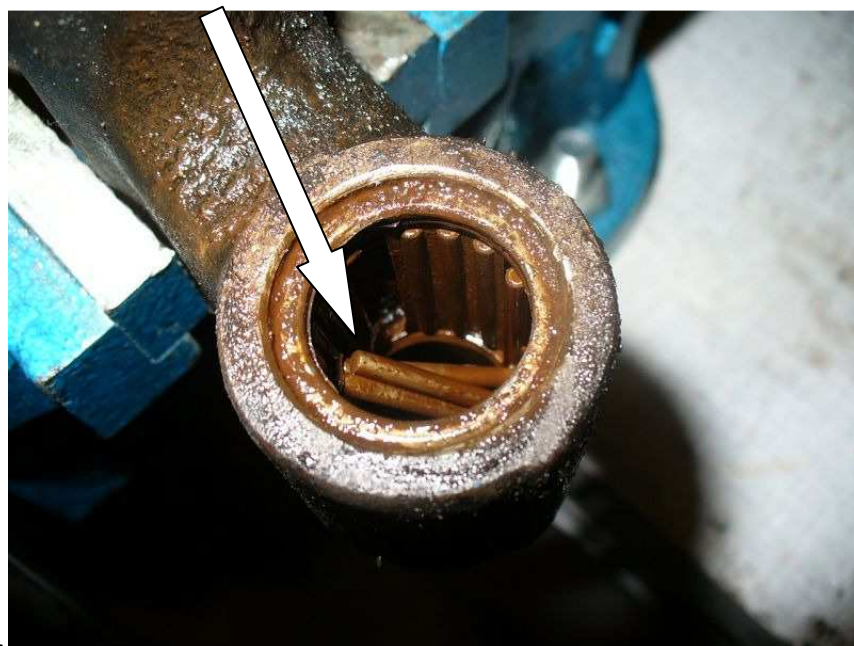
Die Schwinge habe ich ja nun ausgebaut, jetzt beim genaueren betrachten des **Umlenkhebels**, habe ich festgestellt, dass wenn ich den **Umlenkhebel** bewege, dieser sich nicht leicht bewegt, sondern irgendwo hackt bzw., ein Widerstand im Bereich wo der **Umlenkhebel** mit der **Schwinge** verbunden ist, zu spüren ist. Hier ist ein Lagerschaden zu verzeichnen, also **Umlenkhebel** ausbauen



Dies stellt sich als nicht so einfach raus, denn dieser Bereich liegt total ungeschützt. Die Schraube des Bolzens ließ sich noch relativ leicht lösen, aber der Bolzen selbst war total festgammelt. Hier habe ich erstmal ordentlich mit Caramba nachgeholfen und einwirken lassen. So nach und nach habe ich ihn dann lösen und raus treiben können. **Dieser Bereich ist sehr gefährdet und sollte gerade bei Wildstars mit hoher Kilometerleistung im Auge behalten werden.**



Das Lager im **Umlenkhebel (Nadellager)** hatte sich verabschiedet. Da Yamaha solche Schrauben trocken einsetzt ist durch eindringenden Schmutz und Wasser alles vergammelt



Einzelteile





Fazit, es ist nicht alles Gold/Chrom was glänzt. So nun muss noch die alte Lagerschale raus und dann mal sehn wo ich Ersatz bekomme. Das rausbekommen der alten Lagerschale erwies sich äußerst schwierig, wenn entsprechende Spezialwerkzeuge vorhanden sind lässt sich das alles relativ einfach bewerkstelligen. Ich habe die Lagerschale vorsichtig Stück für Stück mit einem



kleinen scharfen Meißel zerstört.

Da Schale gehärtet ist brach sie letztendlich soweit auseinander



dass der Rest fast von alleine rausfiel.

Das Schwingenlager ließ sich so nicht rausschlagen, die Gefahr dass die Aufnahme für das Lager durch das zerschlagen mit dem Meißel beschädigt wurde war zu groß. Die Schwingenlager konnte ich mit Hilfe einer freundlichen Schlosserei, die auch über das richtige Werkzeug (Auszieher, Schweißgerät zum erwärmen) verfügte, nun doch raus bekommen.

Ansetzen der Ausziehvorrichtung



Verdammt harte Nuss so ein Lager



Geschafft



Heute am 24.11.2009 geht sie zum Sandstrahlen und anschließender Pulverbeschichtung.

26.11.2009, habe das neue Lager+Hülse (65,65 €) für den Umlenkhebel abgeholt.



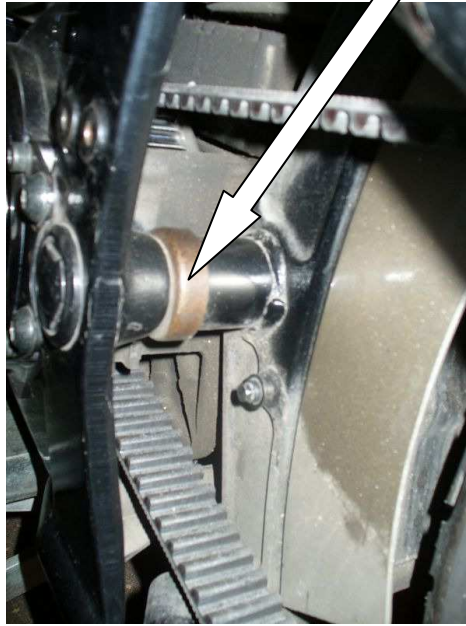
Vor dem einbauen habe ich die Lageraufnahme am Umlenkhebel und das Lager selbst gut eingefettet.



Den Umlenkhebel in den Schraubstock gespannt und das Lager vorsichtig mit Hilfe eines kleinen Brettes und Gummihammer eingetrieben, klappte wunderbar, das Lager sitzt.



Die ewig rostigen Staubschutzkappen welche die Schwingenlager abdecken,



Habe ich entrostet und 2mal mit Hammerite schwarz lackiert



Warten auf Schwing hat ein Ende, 17.12.2009 habe ich sie zurück, sieht geil aus und das schöne ist, das ganze hat nur 40 Euros gekostet, vielen Dank an meinen kleinen Freund Dedi und die Behindertenwerkstatt. Die neuen Schwingenlager sind auch da, jetzt kann der Zusammenbau beginnen. Bilder und weiteres folgt!



Die neuen Schwingenlager einsetzen.

Vor den eigentlichen eintreiben des Lagers wird schön **gefettet**



Das Lager habe ich erst vorsichtig mit einem Gummihammer soweit eingeschrieben
das es sitzt, dann habe ich mir ein stabiles Holz genommen es auf das Lager gelegt und mittels
Hammerschläge auf das Holz eingetrieben, ging ohne Problem, wichtig ist eben das gleichmäßiger
Druck ausgeübt wird.

1



2



3



4



Für die Montage des 2.Lagers bin ich anders vorgegangen.

Ich habe erst durch das schon eingesetzte Lager-vorher das Lager gut gefettet- die Schwingebuchse mit der Schwingenachse geschoben, dann von der anderen Seite das noch ein zusetzende Lager -ebenfalls gut gefettet-über die Achse und Buchse geschoben, eine Scheibe in der Größe des Lagers aufgesetzt und mit der Schwingenachsmutter das Lager Stück für Stück wunderbar und gleichmäßig in die Lageraufnahme der Schwinge reingezogen. Immer wenn das Gewinde am Ende war, habe ich durch passende Unterlegscheiben dies wieder aus geglichen. Die Unterlegscheiben müssen so groß sein, das sie über die Schwingenbuchse passen, leider habe ich hiervon keine Bilder machen können da die Technik der Kamera versagte.

Die Schwinge kann jetzt wieder mit Stoßdämpfer und Umlenkhebel verbunden werden, achtet beim Zusammenbau drauf das alles gut gefettet und beim Festziehen der Schrauben auf das vorgegebene Anzugdrehmoment. Die Bolzen am Umlenkhebel werden mit 59 Nm angezogen, die Schwingenachsmutter mit 125 Nm.