

Kawasaki VN800 / VN800 Classic

Hinterrad Aus- und Einbau

Kette spannen , Bremsbeläge wechseln, neuen Reifen aufziehen lassen, Lager prüfen/wechseln usw.

Mit dem „Hintern“ der VN sollte man sich schon etwas auskennen, denn bei vielen Schraubereien ist er mit im Spiel und besonders bei der 800'er Classic kann es sehr arbeitsintensiv werden, wenn das Hinterrad einmal ganz ausgebaut werden muß.

Alle hier dargestellten Arbeitsgänge sind anhand meiner zwei VN 800 Classic entstanden, die vom Aussehen des Serienmodells und den Modellen 800A und Drifter geringfügig abweichen.

Material

Eine gewisse Auswahl an „Sälbchen“ sollte man schon daheim haben. Dazu gehören z.B. Sprühöle wie z.B. das WD40, das auch prima zum reinigen ist, sowie einigermaßen namenhaftes Kugellagerfett, eine Tube Kupferpaste ... der Rest hängt davon ab, was man eigentlich vor hat.

Werkzeug

Gutes Werkzeug kann man nicht genug haben. Neben einem Knarrenkasten, Maul- und Ringschlüsseln, langen Innensechskant - Steckschlüsseln mit Kugelkopf und Schraubendrehern besserer Qualität, sollte man auch in Besitz eines gescheiten Motorrad - Mittelhebers sein. Heckheber sind unpraktikabel.

Drehmomentschlüssel von 10 bis ca. 130 Nm sind sehr wichtig, eine Spitzzange, Unterlagsmatten, sowie ein paar Schälchen zum sortierten ablegen der diversen Kleinteile wären auch gut.

Zu einem gut ausgestatteten Arbeitsplatz gehört aber auch eine Saubere Werkstatt, so daß man eine reale Chance hat runtergefallene Muttern wieder zu finden. ;-)

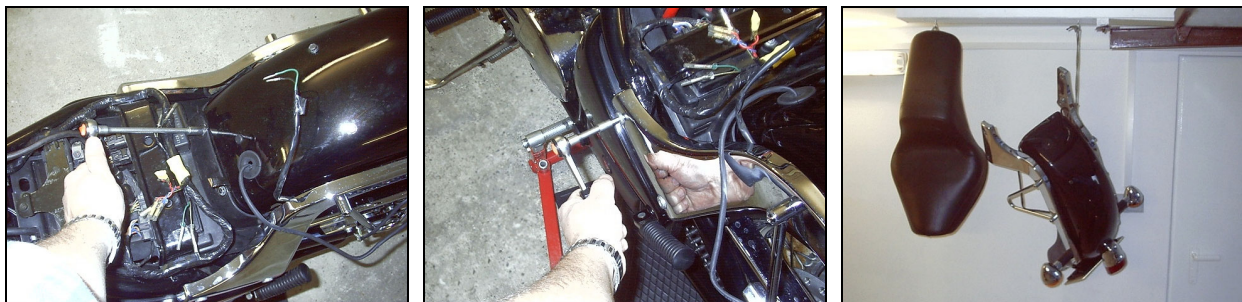


Hinterrad - Ausbau

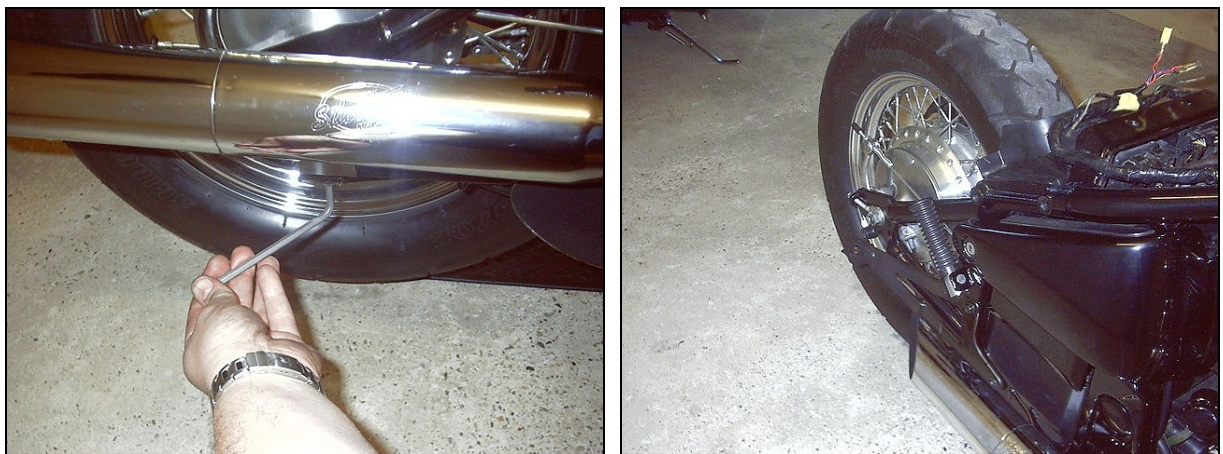
Als erstes bringen wir das Motorrad auf den Montageständer und demontieren die Sitzbank mittels einer kleinen Knarre und der 8er Nuß. Bei der Seriensitzbank sind auf Höhe des Halteriemens zwei Haken unter der Bank. Dort muß bei gleichzeitigem abziehen nach hinten, ein beherzter Druck nach unten ausgeübt werden, um die Bank auszuhaken.



Nachdem die Sitzbank entfernt ist, kann man am Heckfender die Haltetaschen des Kabelbaums aufbiegen und die Leitungen an den Verbindungssteckern trennen. Mit etwas Isolierband sollte man gleich die Leitungen der Blinker so am Kabelbaum befestigen, das sie bereits in die jeweils richtige Richtung weisen. So gibt es später keine Verwechslungen.



Nun die zwei 10er Schrauben des Batteriefachs vom Heckfender lösen, die vier 6er Inbusschrauben der Fenderstruts entfernen, dann das komplette Heckteil etwas zu einer Motorradseite ankippen, abnehmen und auf einer geeigneten weichen Unterlage ablegen ... oder wie ich - aufhängen ;-)



Bei meiner Zubehör - Auspuffanlage brauche ich lediglich die eine Halteschraube am Endtopf, sowie die beiden Krümmermuttern entfernen und den hinteren Auspuff entfernen. Dann alle Teile auf einem weichen Untergrund lagern oder frei aufhängen.

Bei der serienmäßigen Auspuffanlage muß allerdings zuerst der vordere Dämpfer entfernt werden.

Dazu die Schraube am Verbindungsrohr mit einer 14er Nuß und die zwei Inbusschrauben unter dem Vorderen Endtopf lockern, mit einem 8er Kugelkopf-Inbus die beiden Krümmermuttern lösen, um dann alle Schrauben gänzlich entfernen.

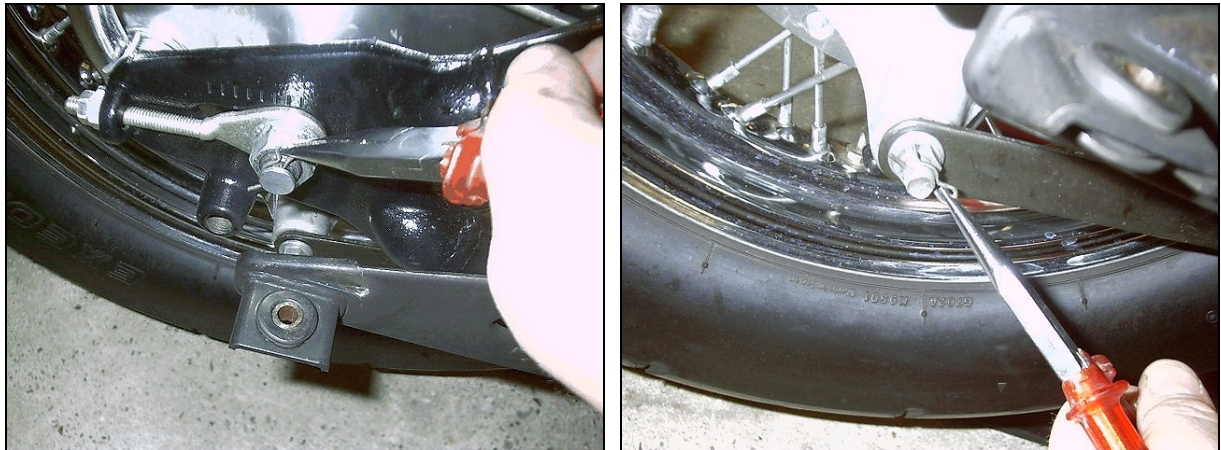
Jetzt den vorderen Auspuff abnehmen und darauf achten, daß die Krümmerdichtung nicht verloren geht, die normalerweise gern noch ein Weilchen vorn am Auspuffkrümmer festklebt und erst dann herunterfällt, wenn sie freie Bahn hat um unters Regal zu rollen ;-)

Das ganze nun auch mit dem hinteren Auspuff wiederholen und alle Teile der Auspuffanlage auf einer weichen Unterlage ablegen, oder frei aufhängen.

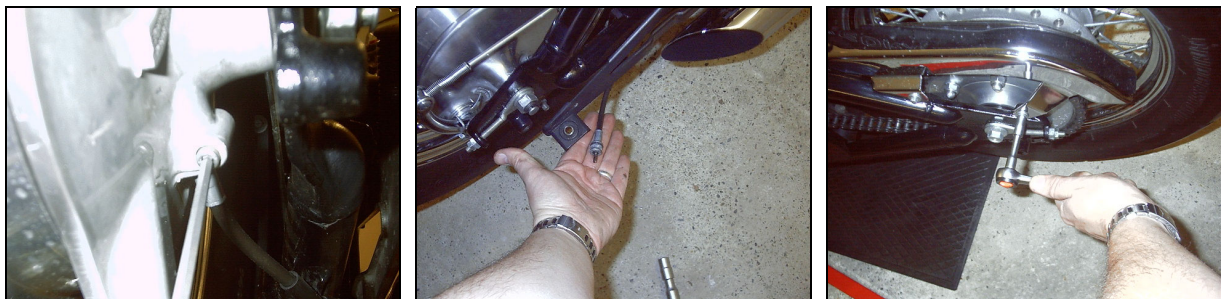
Übrigens:

Diese „Schraub-Orgie“, die bei der serienmäßigen Auspuffanlage anfällt, wäre für mich allein schon Grund genug mich von dieser zu verabschieden und eine Auspuffanlage ohne Verbindungsrohr aus dem Zubehörhandel zu montieren.

Allein das triviale spannen der Kette wird sonst leider zu einem zeitlich intensiven Programm. ☹



Nun die Sicherungssplinte an der Achse und dem Bremsanker mit einer Zange herausziehen.



An der Bremsankerplatte unterhalb der Achse die Inbusschraube der Tachowelle herausdrehen und die Tachowelle herausziehen. Mit einer 8er Nuß die zwei Schrauben der Kettenabdeckung herausdrehen und die Kettenabdeckung abnehmen.



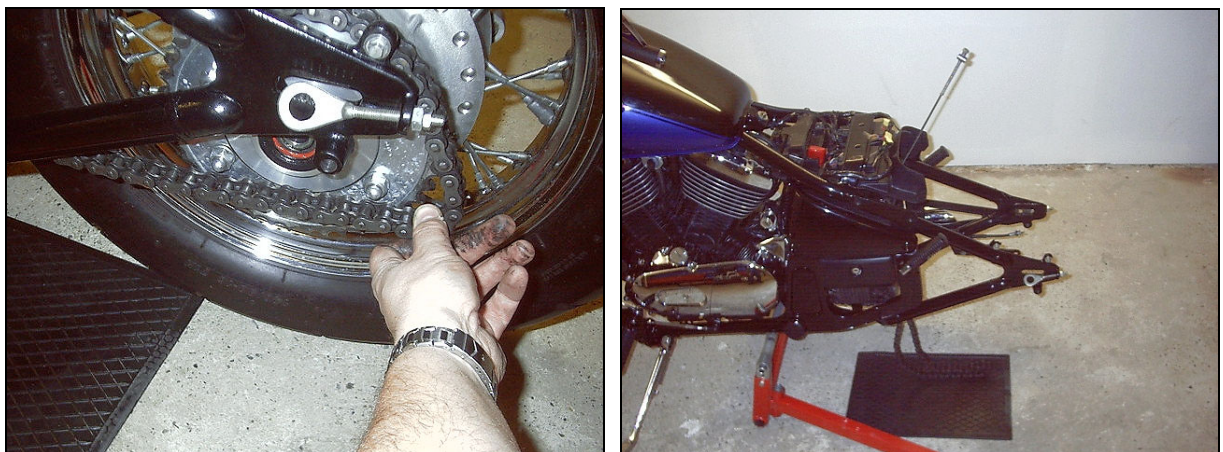
Mit einer 14er Nuß die Mutter der Halteschraube des Bremsankers und mit einer 22er Nuß die Radmutter abschrauben. Dann mit Hilfe einer aufgesteckten 14er Nuß, die Einstellschraube am Bremsgestänge herunterdrehen und mitsamt des Bolzens (aus dem Anlenkhebel) wieder auf das Bremsgestänge aufschrauben, damit nichts verlorengeht.



Das gesamte Gestänge dann nach oben klappen und vorsichtig in die Lücke zwischen dem Spritzschutz und dem Rahmen klemmen. Nun mit einem Schonhammer oder Gummihammer die Hinterachse vorsichtig heraustreiben, abziehen und auf einer weichen Unterlage ablegen.

Zum abnehmen der Kette nun die rechte Bremsnabe schon mal so weit verdrehen, das die Schraube vom Anlenkhebel nach oben zeigt.

Nur so kann man das Rad weit genug nach rechts in die Schwinge stellen, um später beim abnehmen der Kette, einen genügend großen Freiraum zwischen Schwinge und Rad zu haben.



Nun das Rad so weit es geht in die Schwinge hineinrollen und zur rechten Seite schieben. Dann kann die Kette von unten angefangen vom Kettenrad abgenommen, auf einer sauberen Unterlage abgelegt und das Hinterrad herausgenommen werden.



Vorsicht:

Aufpassen, dass nicht das Kettenrad oder die Bremsankerplatte beim herum hantieren, aus der Hinterradnabe herausfallen und eventuell beschädigt werden.

Beide Teile also vorsichtig entnehmen und auf einer weichen Unterlage ablegen. Ebenfalls darauf aufpassen, dass keine Kleinteile wie Abstandhalter verloren gehen.

Sicherstellen, dass niemals Fette oder Öle auf die Bremsbeläge oder die Bremstrommel kommen.

Ansonsten ist es eine gute Gelegenheit, einmal alle sonst so unzugänglichen Teile zu reinigen und z.B. auch die Kette in Petroleum zu waschen.

Hinterrad - Einbau

Bevor mit dem Zusammenbau begonnen wird, sollte man alle Teile unbedingt reinigen, damit keine Sandkörnchen oder ähnliches - am alten Fett klebend - sich mit zwischen die bewegten Teile wie z.B. das Radlager schummeln.



Universell Verwendung findet dabei bei mir das Sprühöl WD-40. Sowohl zum schmieren, als auch zum reinigen und Putzen allgemein. Wie man sieht wird damit auch das Kettenrad prima sauber.

Allerdings bitte darauf achten, das man damit nicht direkt in die Lager sprüht, weil man dadurch die Lagerfette verdünnt. Diese also bitte nur mit einem Lappen leicht auswischen.



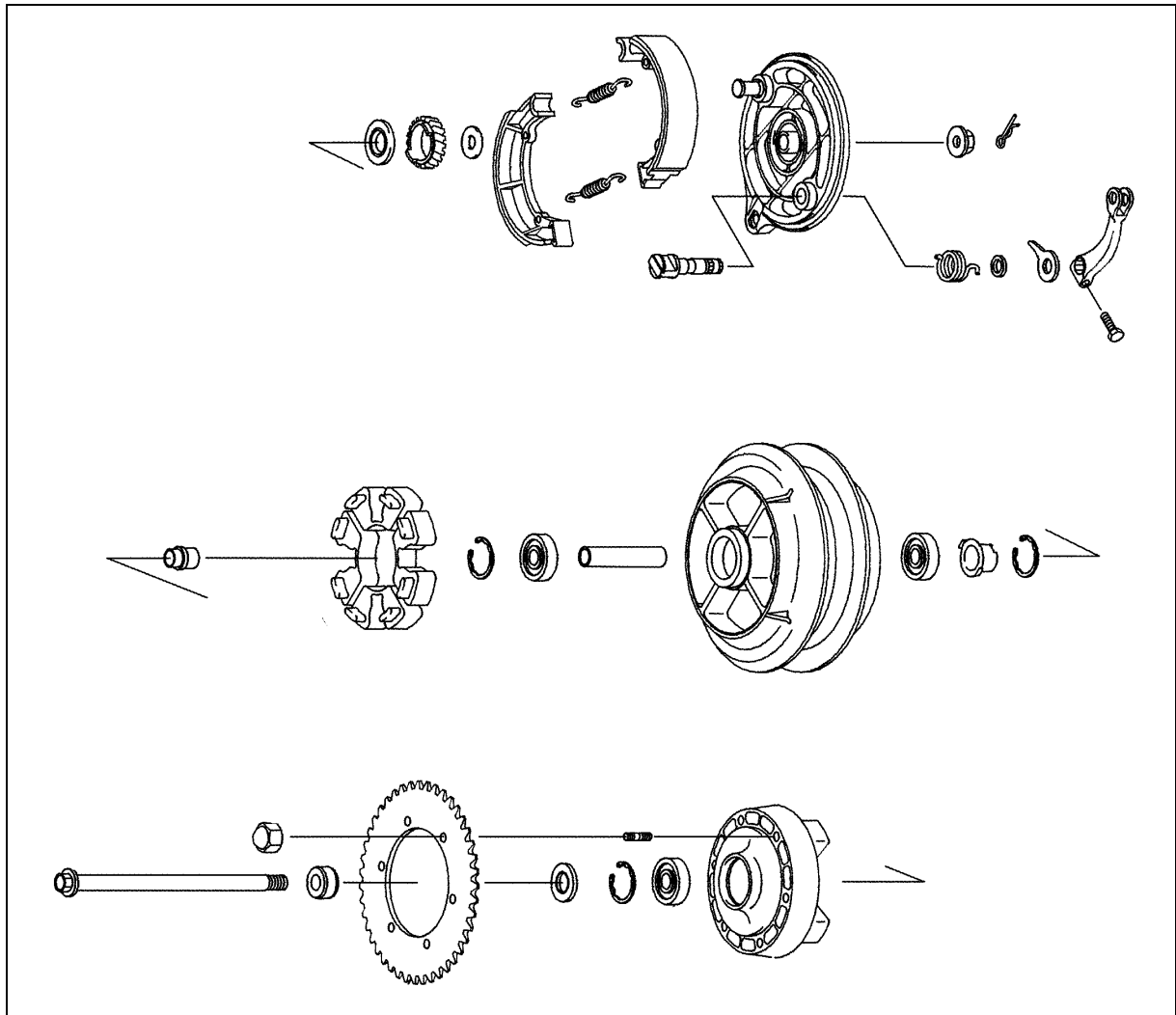
Die beiden Abstandsbolzen aus dem Kettenrad entnehmen und reinigen.
Den Lagersitz im inneren Kettenrad, dann ebenfalls mit einem Lappen auswischen und mit etwas Lagerfett am Finger wieder neu einfetten.

Den Abstandsbolzen selbst, mit der Seite die so hübsch glatt aussieht, wieder leicht gefettet zurück in den Sitz stecken. Ebenfalls den inneren Führungssitz des Kettenrades leicht einfetten.

Die gereinigte Gleitdichtung auf der Außenseite des Kettenrades großzügig mit Lagerfett einstreichen, damit später Wasser und Staub vom Kugellager ferngehalten werden.

Die Steckachse ebenfalls reinigen und mit einem neuen Film aus Lagerfett überziehen. Falls nötig, das Gewinde mit einer Drahtbürste reinigen.

Nun alle Teile am Rad wieder zusammenstecken. Das heißt: Abstandhalter innen im Kettenrad, Abstandhalter außen in der Gleitdichtung des Kettenrades, das Kettenrad in die hoffentlich noch vorhandenen Anruckdämpfer aus Gummi stecken und die Bremsankerplatte mit den Bremsbacken in die Trommel der Radnabe stecken.



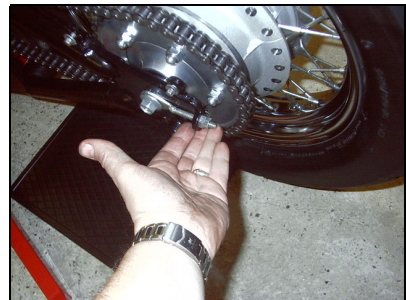
Nun die Antriebskette nach hinten gezogen halten und das Hinterrad in die Schwingen einschieben. Dabei aber wieder darauf achten, dass die Schraube vom Anlenkhebel auf der Bremsankerplatte nach oben weist und man somit das Rad möglichst weit nach rechts und nach vorn in die Schwingen hinein schieben kann.

Nun die Kette von oben angefangen über das Kettenrad legen und das Hinterrad so positionieren, dass es durch alleiniges anheben an seine endgültige Position gelangen würde.

Jetzt noch kurz prüfen, ob die beiden Kettenspanner mit ihrer flachen Seite an der Schwingen anliegen und nochmals alle Teile fest in Ihre Position drücken, damit gleich beim stecken der Achse alles klappt.



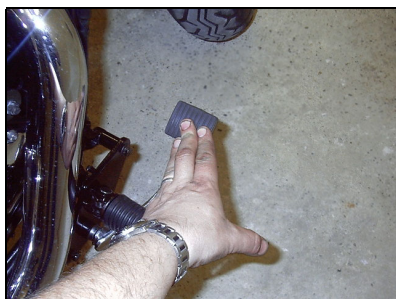
Nun gleichzeitig das Hinterrad gerade anheben und die Achse ganz einschieben. Das Bremsgestänge erst einmal wieder grob zusammenbauen, dann den Bremsanker handfest an die Ankerplatte schrauben, sowie die Achsmutter ebenfalls handfest aufschrauben.



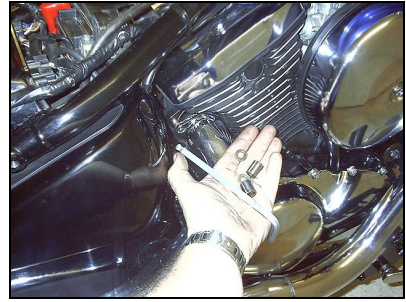
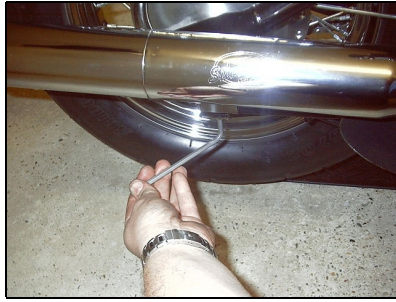
Das Rad von hinten ganz an die Kettenspanner schieben und den Kettendurchhang prüfen. Dieser „Hub“ sollte zwischen entspannter Kette und gespannter Kette etwa 20 bis 30 mm betragen. Falls nötig beide Kettenspanner gleichermaßen nachstellen und wieder kontern.



Nun die 22er Achsmutter mit 98 Nm und die 14er Mutter des Bremsankers mit 34 Nm endgültig anziehen. Die Tachowelle wieder einschieben – ggf. das Rad etwas dabei drehen – und die Inbusschraube mit nicht mehr als 5-6 Nm festschrauben. Jetzt noch die Achs- und Bremsankermuttern wieder mit den Splinten gegen verlieren sichern, erneut die Kettenspannung und das Rad auf Freigang prüfen.

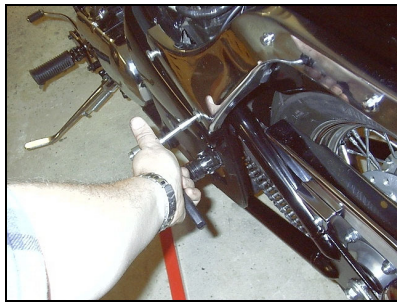


Das Bremsgestänge so weit nachstellen, daß das Hinterrad gerade noch ohne Betätigung des Hebels frei und ohne Schleifgeräusche läuft. Jetzt den Kettenschutz wieder montieren und die beiden Schrauben mit einer 8er Nuß und 9-12 Nm festziehen.



Jetzt die Stehbolzen der Krümmerbefestigung mit etwas Kupferpaste einschmieren und den Auspuff wieder anbauen. Dabei immer erst alles spannungsfrei zusammenstecken und lose verschrauben. Dann noch einmal dran wackeln und zuerst die Krümmermutter mit ca. 25Nm, danach die Auspuff – Halteschrauben mit 9-12 Nm festziehen.

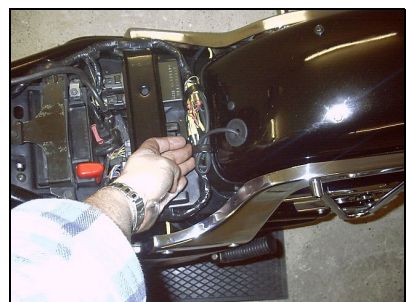
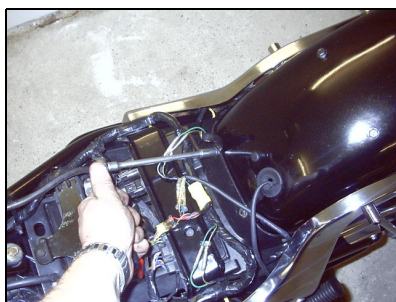
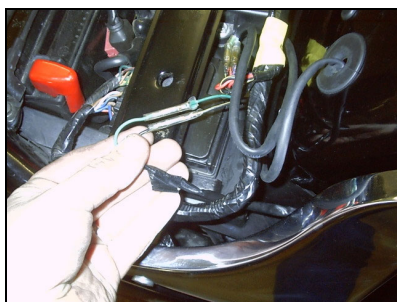
Bei der Serienauspuffanlage muß zuerst der hintere Dämpfer, dann der vordere Dämpfer locker montiert werden. Dann alle Schrauben mit dem jeweiligen Drehmoment anziehen. Die Schraube der Schelle am Verbindungsrohr soweit anziehen, bis ein definierbarer Widerstand fühlbar wird. Also ca. 12 Nm – wer's braucht.



Jetzt finde ich es immer ein wenig knifflig. Am besten ihr markiert euch die vier Befestigungspunkte der Fenderstruts am Rahmen mit einem Farbpunkt oder etwas Klebeband. Ansonsten kann es ein schönes „hin- und hergewackel“ werden, weil der komplette Heckfender nicht gerade leicht ist.

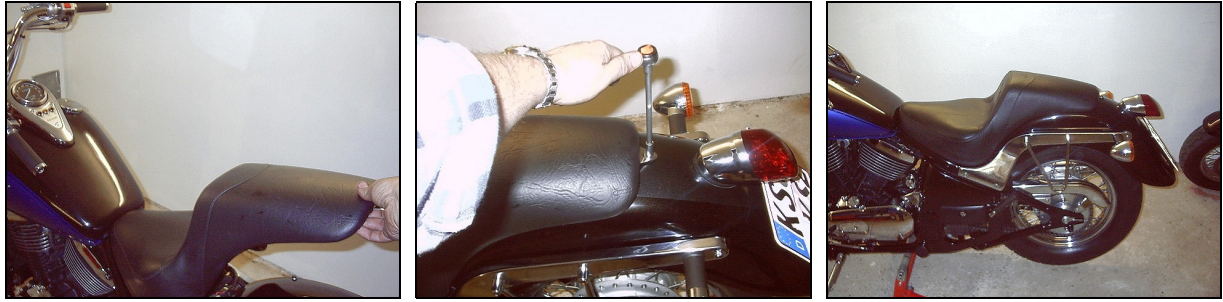
Also Schrauben in die Tasche und den Heckfender erst mit einem Fenderstrut am Rahmen ansetzen, dann abkippen so daß auch der zweite Fenderstrut nun über seinen Befestigungspunkten sitzt. Darauf achten, das die Anschlußlasche am Batteriefach über, und nicht unter dem Heckfender sitzt.

Nun erst alles Handfest anschrauben, noch mal wackeln und mit 44 Nm „über Kreuz“ anziehen.



Die elektrischen Leitungen für Rücklicht und Blinker zusammenstecken. Dabei immer Farbe auf Farbe stecken. Beim rechten Blinker allerdings ein Auge zu drücken, weil die plus-Leitung am Kabelbaum dort grau ist und am Blinker grün – passt schon. Jetzt am bestem mal die Zündung einschalten, Blinker, Rücklicht und das Bremslicht überprüfen. Ggf. den Bremslichtschalter am Fußbremshebel etwas nachstellen.

Wenn alles richtig funktioniert, die beiden Schrauben zum verbinden des Batteriefachs mit dem Heckfender, zusammen mit den Kabelbaum-Haltetaschen einschrauben und mit ca 5 Nm festziehen. Den Kabelbaum ordentlich zusammenlegen und mit den Laschen in seiner Position arretieren.



Jetzt sie Sitzbank mit der Nase unter der Führung am Tank ansetzen, die Haken unter der Sitzbank in etwa hinter die Befestigungswelle am Fender bringen und mit beherzten Druck von oben auf den Haltegurt gleichzeitig nach vorn schieben, so das die Sitzbank einrastet.

Die Schraube am Heck mit einer 8er Nuß gerade mal etwas mehr als Handfest, also weniger als 4 Nm anziehen, sonst ist das Gewinde im Heckfender schnell futsch und muß mit einem Helicoil repariert werden – wie bei mir ;-)



Fehlt nur noch eine sehr gründliche Handwäsche, eine Probefahrt mit Endkontrolle und das war's.

Hinweis:

Obwohl ich diese Anleitung sorgfältig zusammengetragen inhaltlich geprüft habe, könnten sich Fehler eingeschlichen haben oder Arbeitshinweise missverstanden werden. Aus diesem Grund übernehme ich keinerlei Haftung für eventuell entstandene Schäden.

Viel Spaß beim erfolgreichen Schrauben

© 10 / 2002, Karsten (**obi**) Obarski