

YT Noton 2011 Hinterbau-Lager erneuern

Erforderliche Ersatzteile:

1x YT Rahmenlager Set C 12.03003.00.00

<http://www.yt-industries.com/products/stuff/ersatzteile/rahmenlager-set-c?c=246>

- | | | |
|---|----|------------|
| 1. Lager Rocker-Arm oben (Oberrohr): | 2x | 37802V-2RS |
| 2. Lager Rocker-Arm unten (Sitzstreben): | 2x | 37802V-2RS |
| (Da=24,0 di=12,7 B=7,0/8,5) | | |
| <= identisch mit Enduro Bearing 37802 2RS MAX für Shortlink YETI AS-X 2007 = Zoll-Größe!> | | |
| 3. Lager Horst-Link (Kettenstreben): | 2x | 398V-2RS |
| 4. Lager Schwingen-Drehpunkt (am Tretlager) | 2x | 3903V-2RS |

2x Horst-Link-Schrauben Set B

<http://www.yt-industries.com/products/stuff/ersatzteile/horst-link-schrauben-set-b?c=246>

1x Lagerabdeckkappen Set D

<http://www.yt-industries.com/products/stuff/ersatzteile/lagerabdeckkappen-set-d?c=246>

Evtl. Dämpfer-Buchsen:

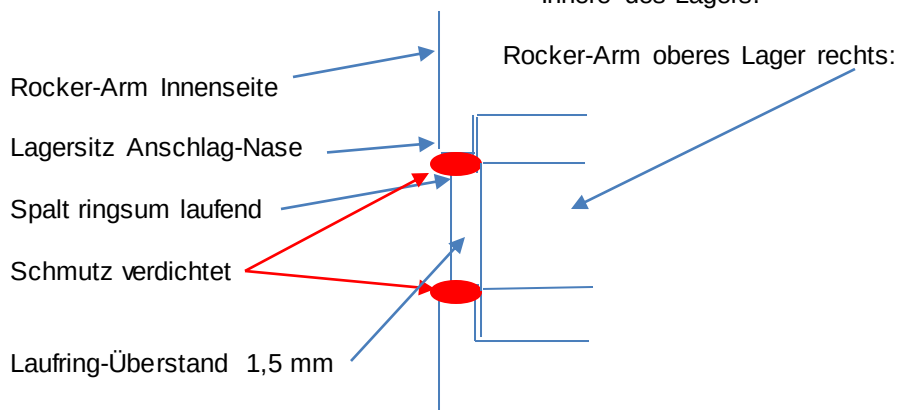
- | | | |
|-------------|------------|--|
| 1. Vorne: | 22,2 x 8,0 | |
| 2. Hinten: | 34,0 x 8,0 | |
| 3. Dämpfer: | 216 x 63 | z.B. Rock Shox Monarch Plus RC3 Debon Air 2015 |

!!! Leider sind die Torx-Schrauben (TX30 + TX25) für die Lager bei YT *nicht* erhältlich !!!

Grund für die Erneuerung der Lager am Rocker-Arm (Umlenk-Hebel):

Knarzen unter Last beim Pedalieren (vor allem bergauf).

Feststellung nach Ausbau des Rocker-Arms: Schmutz-Sand-Mischung an der Innenseite der Lager. Alle Lager sind zwar beidseitig abgedichtet, jedoch steht der innere Laufring 1,5 mm jeweils zur Innenseite hin über. Zwischen Lagersitz-Anschlag und innerem Laufring besteht ein Spalt, in dem sich Schmutz und Sand festsetzt und durch die Pendelbewegung so stark verdichtet, dass der Dichtring eingedrückt wird. Dadurch gelangt der Schmutz ins Innere des Lagers.



Abhilfe bzw. Vorbeugungs-Maßnahme für die neuen Lager oben: Abdichten mit O-Ring 22 x 3 mm
unten: Abdichten mit 2x O-Ring 16 x 2 mm
siehe Photos

Hammer ist absolut tabu:



M6er + M8er Schrauben mit diversen Unterlegscheiben aus dem Schraubenlager...:



Lager der Sitz-Streben:

Lager der Sitz-Streben ausziehen mit M8-Schraube, passenden Unterlegscheiben und 22er Nuss (1/2") :



Die Unterlegscheibe (Innenseite) passgenau ausrichten, bevor das Lager herausgezogen wird:



Lager des Rocker-Arms:

Lager mit geeignetem Werkzeug ausziehen:



M8-Schraube mit 24er Nuss (1/2") und passenden Unterlegscheiben:



Verschmutzung der Lager:

Schmutz gelangte durch den Spalt zwischen Lagersitz-Anschlag und Lager-Innenring.
Der Rost in der Lauffläche deutet auf einen ursprünglichen trockenen Einbau ohne Fett hin:



Der überstehende Innenring zeigt beim Einpressen immer zur Innenseite (niemals nach außen):



Lager der Sitz-Streben:

Lager der Sitz-Streben mit Fett einziehen – **!!JEDE SEITE EINZELN !!** – damit nichts verkantet:



Den Spalt zwischen Lagersitz-Anschlag und Lager-Innenring vollständig mit Fett füllen:



Lager des Rocker-Arms:

Lager mit geeignetem Werkzeug und Fett einziehen (überstehender Innenring immer nach innen):



Den Spalt zwischen Lagersitz-Anschlag und Lager-Innenring vollständig mit Fett füllen:



Werkzeuge und Sonder-Schrauben:

Einfache Werkzeuge zum Einziehen der Lager (zum Ausziehen fehlen nur die 22er und 24er Nuss):



Schrauben (Lager-Bolzen) für die Sitz-Streben <YT-Sonderanfertigung, die nicht zum Kauf angeboten wird>:



Abdichten der Lager gegen Schmutz:

Mit je 2 nebeneinander geklebten O-Ringen (di = 16 x 2 mm) mittels Fett am Rocker-Arm unten:



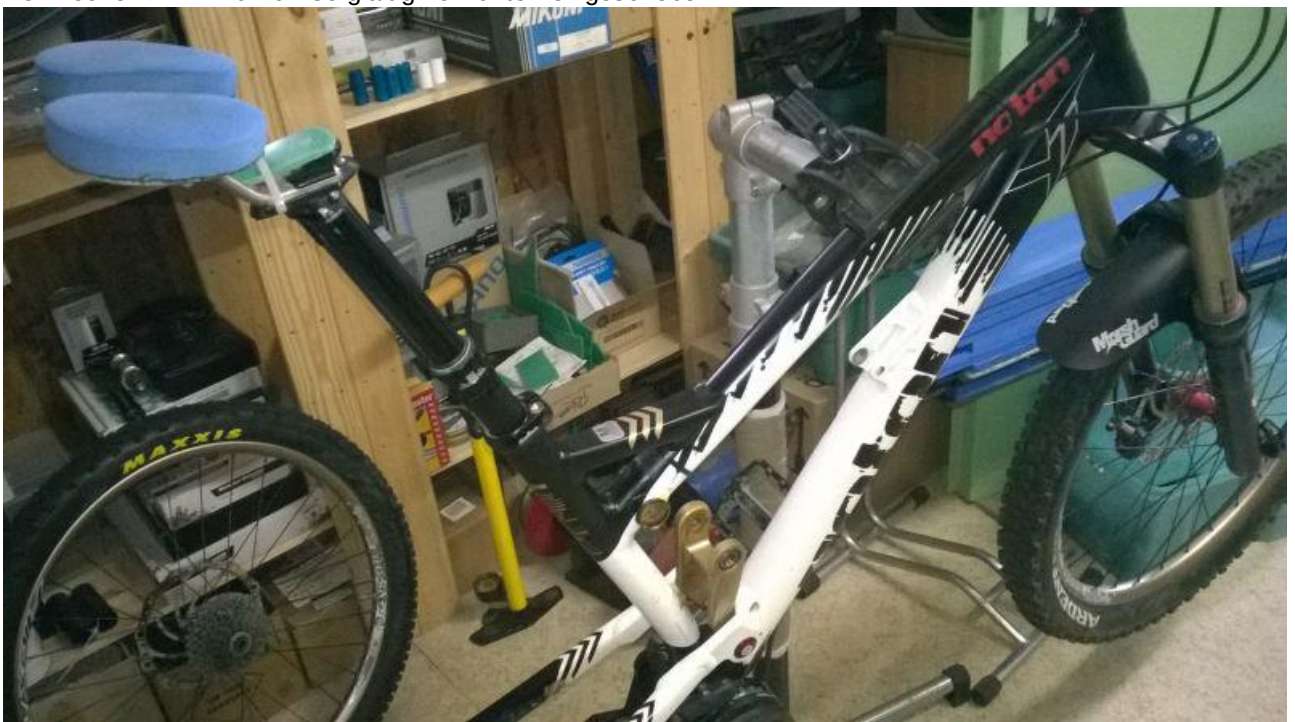
So kann Schmutz nicht ans Lager gelangen (Schrauben im Moment nur leicht anlegen):



Beide obere Lager am Rocker-Arm werden gedichtet mit O-Ringen (di = 22 x 3 mm):



Der Rocker-Arm wird nun sorgfältig von unten eingeschoben:



Achtung, die O-Ringe bitte nicht abquetschen!:



Oberer Lager-Bolzen des Rocker-Arms mitsamt Lagerdeckeln und Schrauben (ebenfalls Torx T30):



Dämpfer-Buchsen:

Die Dämpfer-Buchsen mit geeignetem Werkzeug sorgfältig einziehen (Fett nicht vergessen!):



Die Lauffläche des Kolbens unbedingt gut schützen:



Schrauben der Dämpfer-Bolzen:

Die Halteschrauben der Dämpfer-Bolzen sichern mit Schnorr-Schraubensicherungen:



Schnorr-Sicherungen zwischen Schraubenkopf und Unterlegscheibe einsetzen:



Die Schrauben der Dämpfer-Bolzen im Moment ebenfalls nur leicht anlegen.

Anzugs-Momente:

Alle Schrauben der Lager des Rocker-Arms (**Torx TX30**) mit **8-10 Nm** festziehen (da Alu-Schrauben).

Danach das Bike vom Ständer nehmen und mehrmals leicht ein- und ausfedern.

Die Schrauben der Dämpfer-Bolzen (5er Inbus) unter leichtem Belastungsdruck (z.B. über den Sattel gebeugt) mit **10-12 Nm** festziehen (da Stahl-Schrauben).

An allen Stellen das überschüssige Fett entfernen.

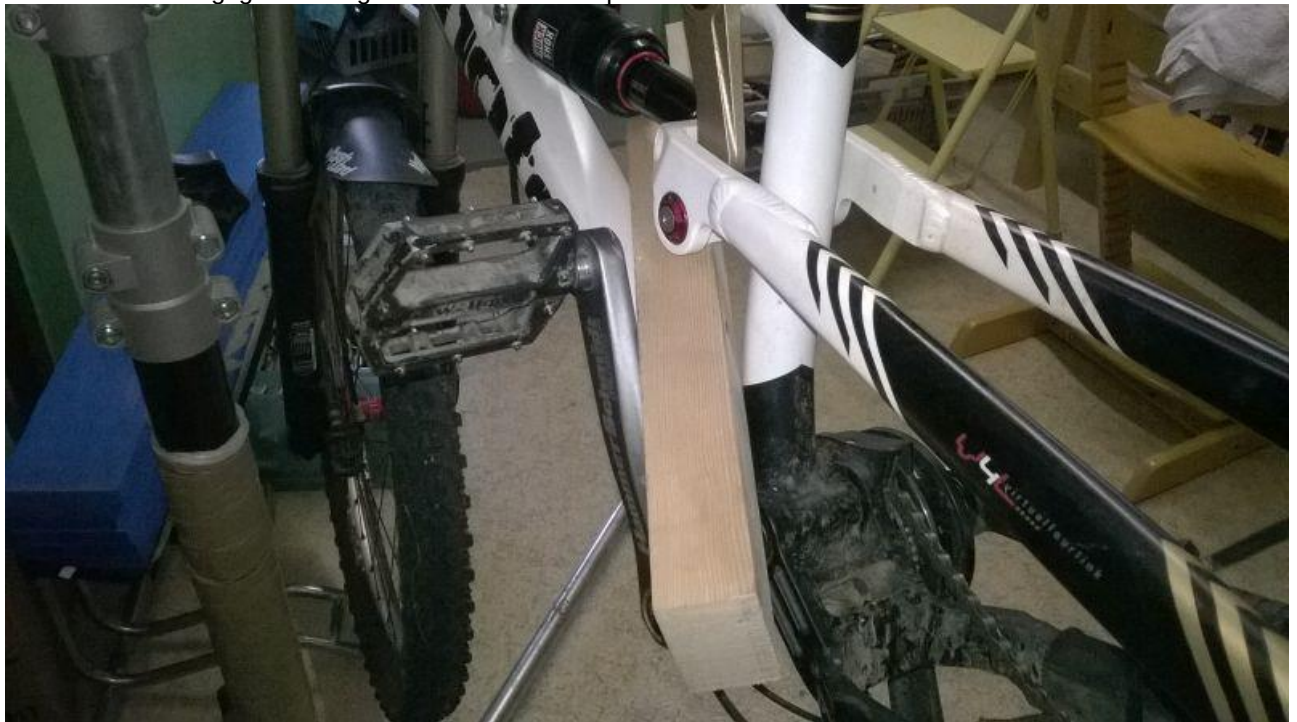
Erneuerung von Schwingen- und Horst-Link-Lager:

Hammerschmidt demontieren, um den Lagerdeckel des Schwingen-Lagers entfernen zu können:

Kurbelschraube <8er-Inbus – Rechts-Gewinde> an der Antriebsseite lösen (= selbst abziehend):



Mit Kantholz den gegenüberliegenden Kurbelarm sperren:



Hammerschmidt – Wartungsanleitung beachten...



Hammerschmidt – Wartungsanleitung beachten...



Schwinge-Lager ausbauen:

Hammerschmidt – Wartungsanleitung beachten...



Antriebswelle abdecken, dann Lagerdeckel und –bolzen des Schwinge-Lagers ausbauen:



Horst-Link-Lager demontieren:

Lagerdeckel demontieren (TX25) und Lager-Bolzen ausdrücken (mit M5-Schraube <5 Umdr. reingedreht>):



Mit 2-Klauen-Abzieher und Kunststoff-Klotz, dessen Bohrung größer ist, als der innere Lager-Deckel:



Aufgrund des werksseitig trockenen Lager-Einbaus ist mit einem hohen Losbrechmoment zu rechnen:



Die Horst-Link-Lager erfordern den größten Zeitaufwand im Vergleich zu allen anderen Lagern:



Lager-Bolzen nahezu ausgedrückt:



Lager-Bolzen vollends ausdrücken:



Lager-Bolzen ausgebaut – deutlich sichtbar die Mehrbelastung an der Antrieb-Seite (rechter Bolzen):



Lager ausziehen von innen nach außen (wegen innenseitigem, dünnwandigem Lagersitz-Anschlag):



Ausziehen mit einem Reststück Steuerrohr (Innen-Durchmesser > Lagerdeckel-Durchmesser):



Der Überstand der Lager-Innenringe zeigt jeweils zur Innenseite der Kettenstreben:



Schwingen-Lager ausziehen:

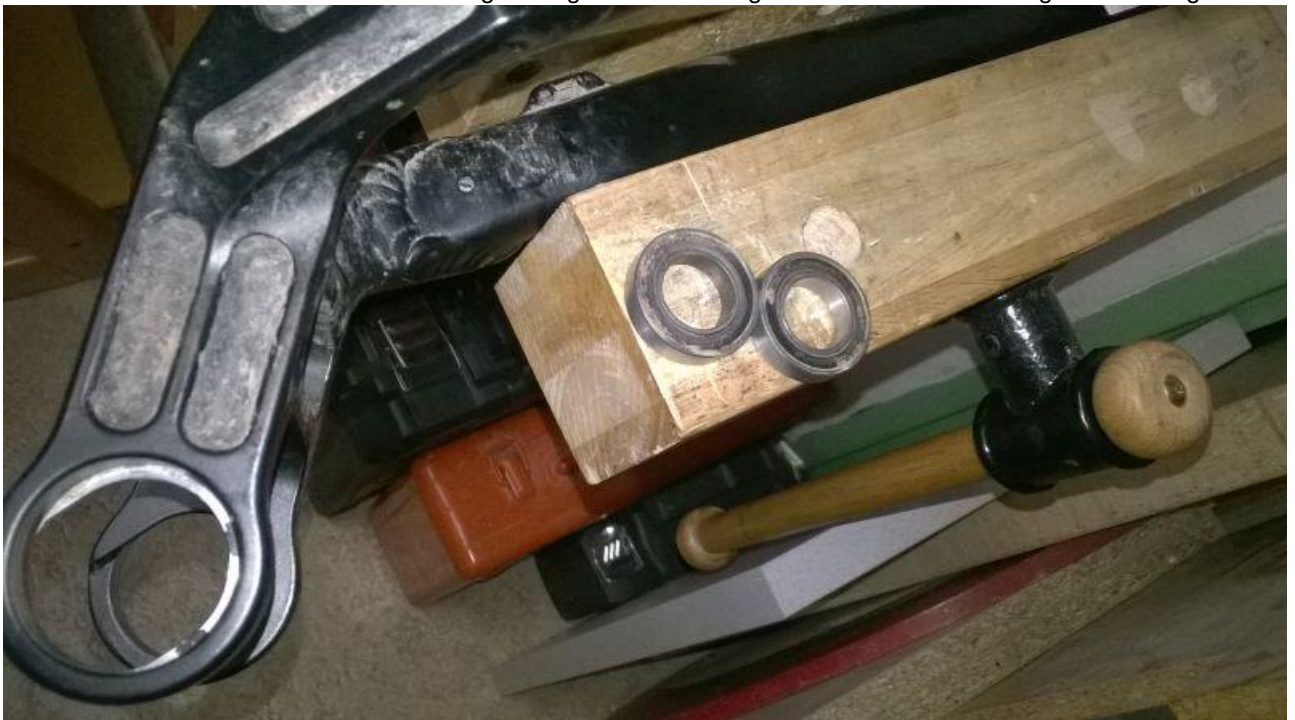
Auch hier – von innen nach außen (wegen innenseitigem, dünnwandigem Lagersitz-Anschlag):



Aufgrund des werksseitig trockenen Lager-Einbaus ist mit einem hohen Losbrechmoment zu rechnen:



Deutlich sichtbar sind hier die dünnwandigen Lagersitz-Anschläge sowie die trocken eingebauten Lager:



Schwingen-Lager einziehen:

Von außen nach innen - Lagersitze und Lager gut einfetten:

**Horst-Link-Lager einziehen:**

Von außen nach innen – Lagersitze und Lager gut einfetten:



Überschüssiges Fett quillt aus der Führungsnut:



Schwinge aufstecken:

Schwinge auf den Rahmen schieben (in der Führungsnut):



Horst-Links zusammenstecken:

Sitzstreben auf Kettenstreben schieben (in der Führungsnut):



Mit einem 8mm-Dorn die Bohrungen korrekt ausrichten, Lager-Bolzen gut einfetten und ansetzen:



Lager-Bolzen eindrücken (jeweils von innen nach außen):



Beide Lager-Bolzen der Horst-Links sind vollständig eingedrückt:



Schwingen-Lager montieren:

Nachdem die Lager-Bolzen der Horst-Links vollständig durchgesteckt sind, folgt der Lager-Bolzen des Schwingen-Lagers:



Lager-Bolzen mitsamt Lager-Deckel von der Antrieb-Seite aus durchstecken, dann linken Lager-Deckel fixieren und beide Deckel-Schrauben mit 8-10 Nm anziehen:



Hammerschmidt-Montage:

Träger-Platte der Hammerschmidt einfetten und wieder montieren (Befestigungs-Schrauben mit 6 Nm anziehen <Hammerschmidt – Wartungsanleitung beachten...>:



Nachdem der Dichtring mit ausgiebig Fett aufgesetzt wurde, folgt die gefettete Hammerschmidt-Kurbel:



Nachdem die Bolzen-Schrauben (TX 25) der Horst-Links mit 6-8 Nm festgezogen wurden, wird die Hammerschmidt-Kurbel-Schraube (8er Inbus) mit 50 Nm angezogen - <Hammerschmidt – Wartungsanleitung beachten...>:



Das neue Fahrwerk ohne Geknarze sorgt wieder für das alte breite Grinsen im Gesicht:



!!! NIEMALS EIN BIKE DAMPFSTRAHLEN !!!

<http://www.radicalride.de>

Ride On ☺

Eberhard Stollsteimer