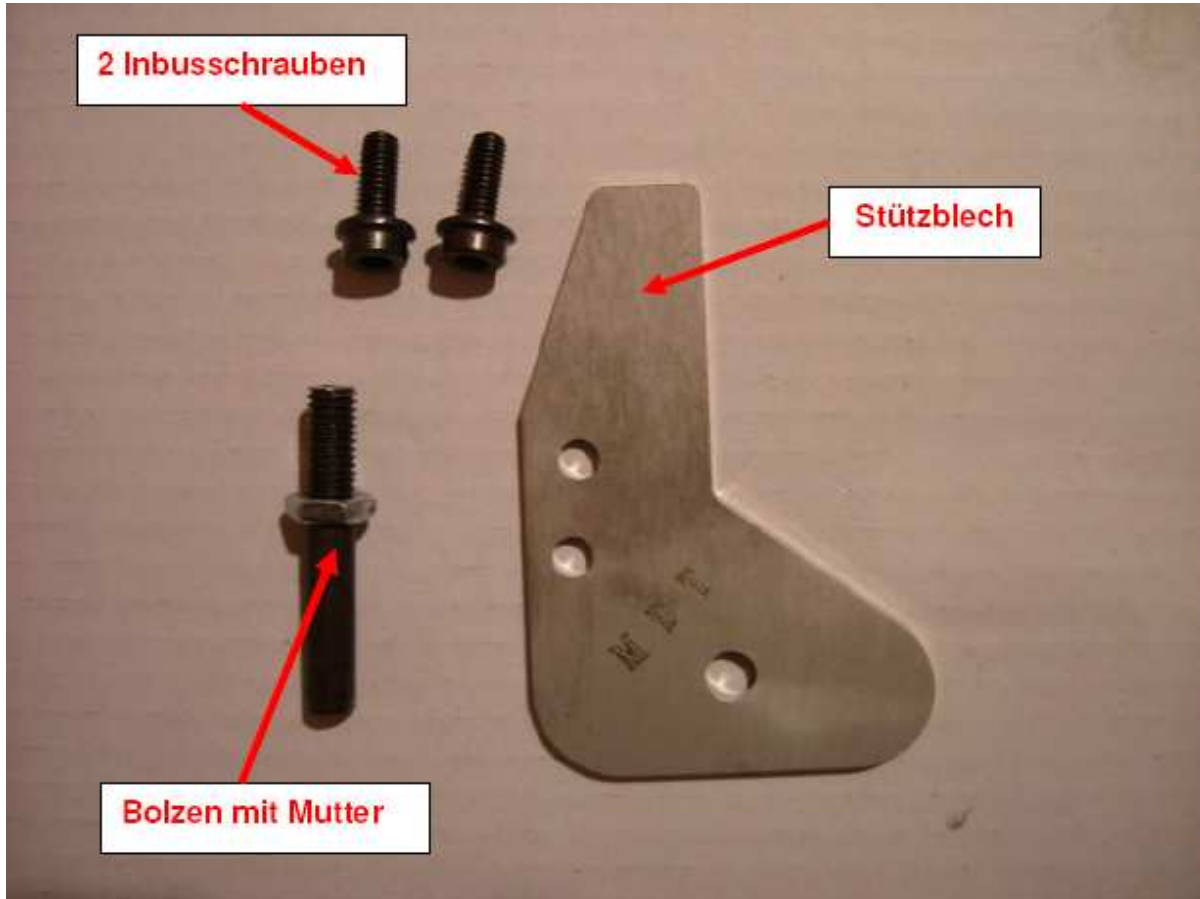


Einbauanleitung Stützblech für Suzuki LTR 450

Lieferumfang



Hinweis

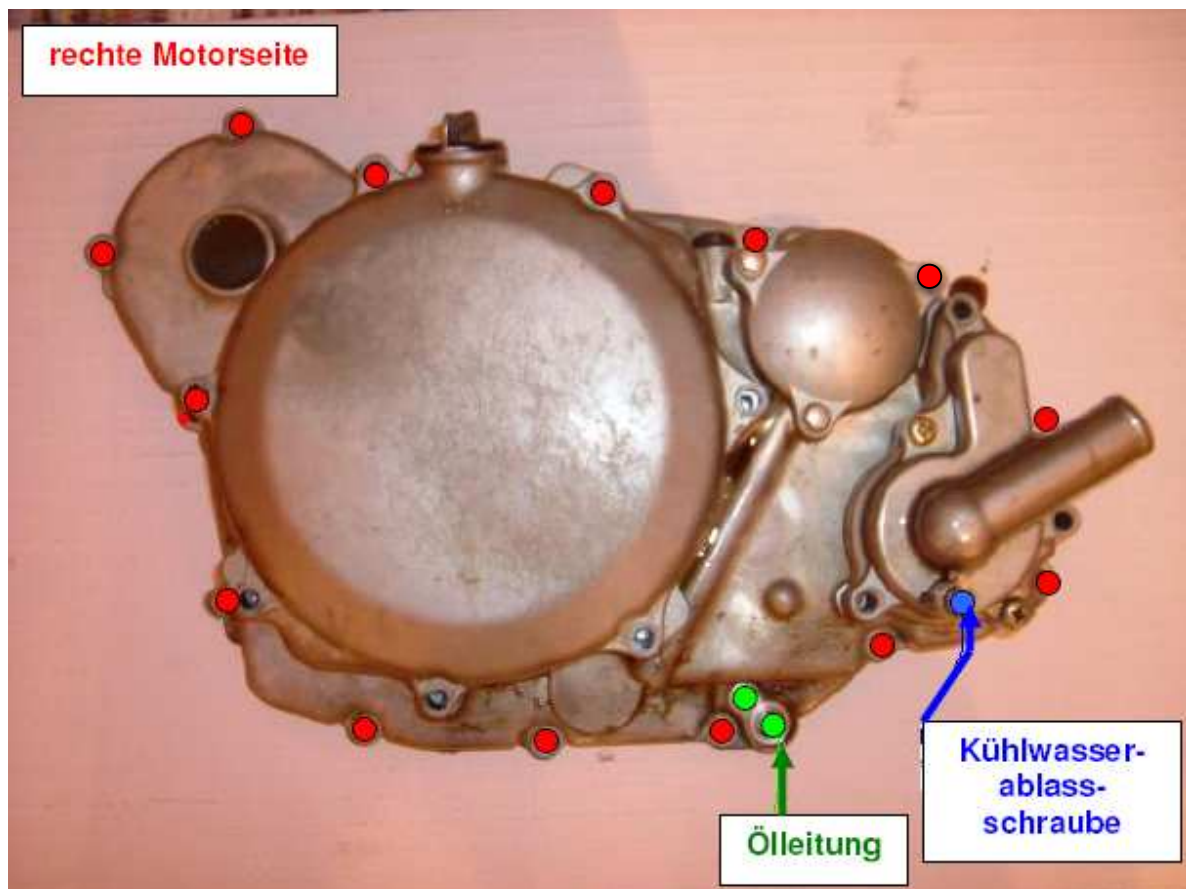
Für den Einbau des Stützbleches ist ein gewisses Maß an Schraubenerfahrung notwendig. Unsachgemäßes Schrauben am Motor kann zu Beschädigungen führen. Für etwaige Schäden kann keine Haftung übernommen werden. Die nachfolgende Einbauanleitung wurde nach bestem Wissen und Gewissen verfasst. Für evtl. Irrtümer bzw. fehlerhafte Angaben übernehmen wir keine Haftung. Auf Sauberkeit ist in jedem Fall zu achten! Wir empfehlen den Einbau nur an einem absolut sauberen Fahrzeug durchzuführen. Es darf kein Schmutz, Dreck, Sand o.ä. in den Motor gelangen!

Einbau

- Kühlflüssigkeit ablassen: Hierfür den Einfülldeckel oben am Kühler abschrauben. Achtung: Einfülldeckel nur in kaltem Motorzustand öffnen! Zum Ablassen ist Ablassschraube (Sechskant, **blau markiert**) an der Kühlflüssigkeitspumpe (rechte Motorseite) zu entfernen. Zuvor einen geeigneten, sauberen Auffangbehälter bereitstellen. Die Kühlflüssigkeit kann anschließend wieder verwendet werden.
- Damit kein Öl aus dem Motor bei Öffnung des rechten Seitendeckels austritt, Fahrzeug in Schräglage bringen (ca. 40 Grad). Dies gelingt am leichtesten, wenn man je einen Bierkasten unter das rechte Vorder- und Hinterrad stellt. Überdies ist zu empfehlen etwas Pappe unter das gesamte Fahrzeug zu

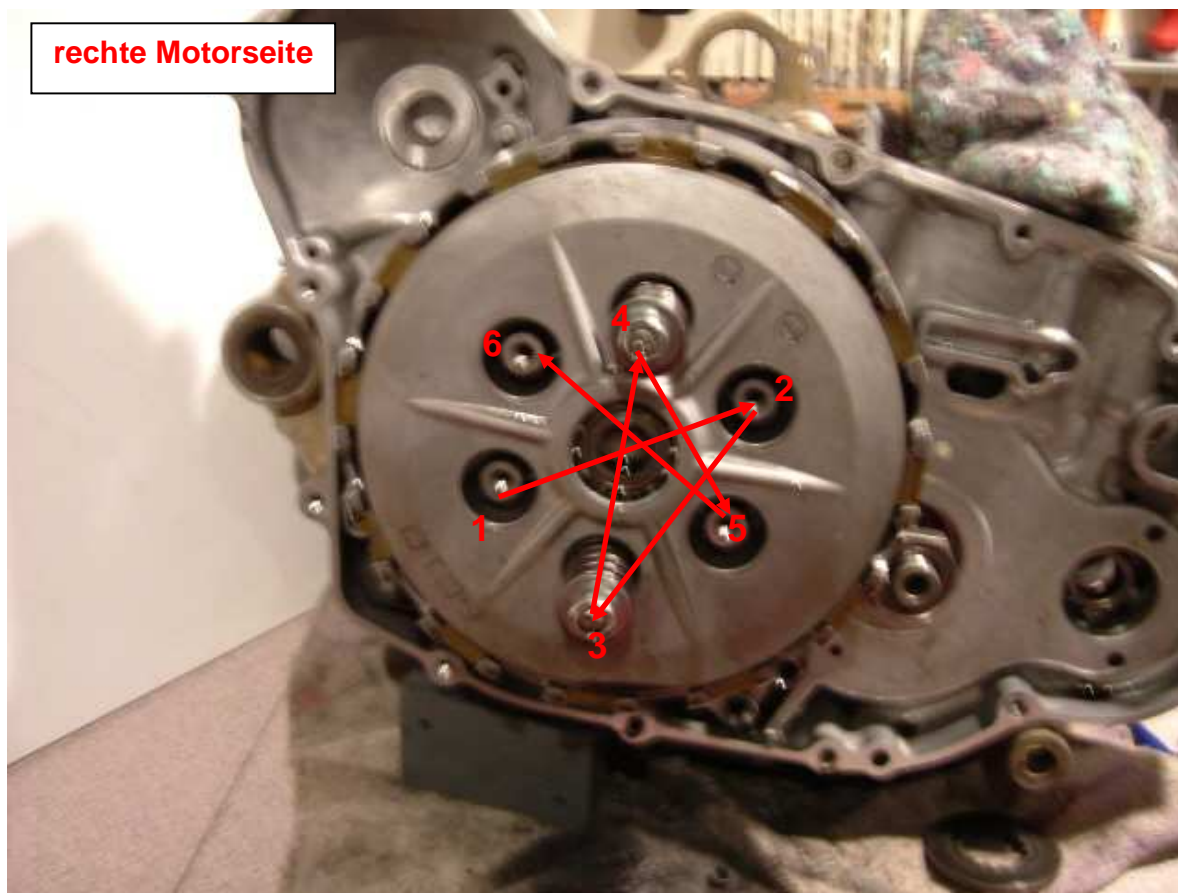
legen. Ein Herabtropfen des ein oder anderen Tropfen Öls bzw. von Kühlflüssigkeit ist nicht zu vermeiden.

- Abnehmen des rechten Motorseitendeckels: Zuerst ist die Ölleitung, welche am Seitendeckel montiert ist (**grün markiert**), zu entfernen. Vorsicht: Ölleitung langsam abnehmen. Dahinter befindet sich eine O-Ring und eine Metallhülse. Diese dürfen nicht verloren gehen! Sorgsam aufbewahren! O-Ring und Metallhülse können i.d.R. wieder verwendet werden. Um letztlich den Seitendeckel zu entfernen sind mit einer Ratsche und einer 8er Nuss die **rot markierten** Schrauben zu lösen. Es sind 14 Stück. Auf dem Bild fehlen weitere Schrauben. Grund hierfür ist, dass wir seinerzeit am Motor weitere Wartungsarbeiten durchgeführt haben. Diese Schrauben brauchen zur Entfernung des Seitendeckels **nicht** entnommen werden!



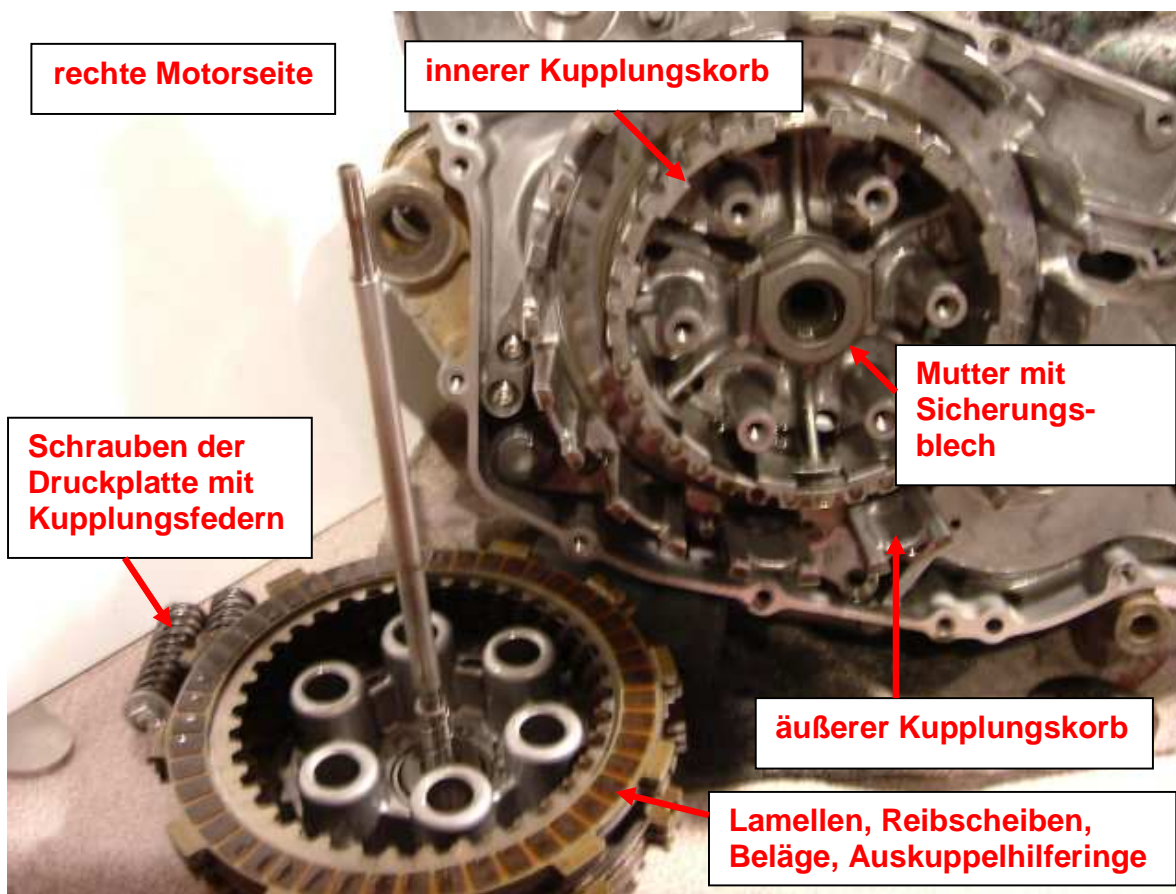
- Der Deckel ist mit Gefühl abzunehmen. Vorne und hinten kann er etwas klemmen. Dort sitzen jeweils Zentrierhülsen, welche eingerostet sein können. Evtl. sind leichte Schläge mit einem Gummi-/Plastikhammer notwendig. Man kann auch versuchen mit einem Stück Plastik bzw. einem Holzkeil den Seitendeckel abzuhebeln. Die Seitendeckeldichtung ist nach dem Abnehmen meist beschädigt und sollte erneuert werden. Unter Angabe der Bestellnummer müsste jeder Suzuki-Händler diese Dichtung problemlos bestellen können (Teilenummer Seitendeckeldichtung: 2006er und 2007er LTR = 11482-45G00).

- **Ausbau Kupplung:** Nachdem der Seitendeckel abgenommen wurde, liegt nun die Kupplung frei. Sie muss ebenfalls komplett entfernt werden. Dies ist notwendig, da sich der „problematische Bolzen“ dahinter befindet. In einem ersten Schritt ist zuerst die vordere Druckplatte (siehe nachfolgendes Bild) der Kupplung abzuschrauben. Sie wird von 6 Schrauben (10er Nuss) gehalten. Hinter jeder Schraube (diese später wieder mit 12Nm anziehen) verbirgt sich 1 Kupplungsfeder, welche ähnlich der einer Ventildfeder aussieht. Achtung: Die Schrauben müssen im sog. „Kreuzschritt“ abgeschraubt werden und man darf nicht jede Schraube gleich komplett herausdrehen. Also: die Schrauben im Kreuzschritt (Vorgehensweise im Bild eingezeichnet) abwechselnd gleichmäßig immer nur ein kleines Stück herausdrehen. Wenn man bei Schraube 6 angelangt ist, wieder mit 1 beginnen und wieder alle ein Stück weit herausdrehen usw. Ansonsten könnte bei den dahinter liegenden Kupplungslamellen zu viel Spannung entstehen. Die Lamellen könnten sich verziehen!

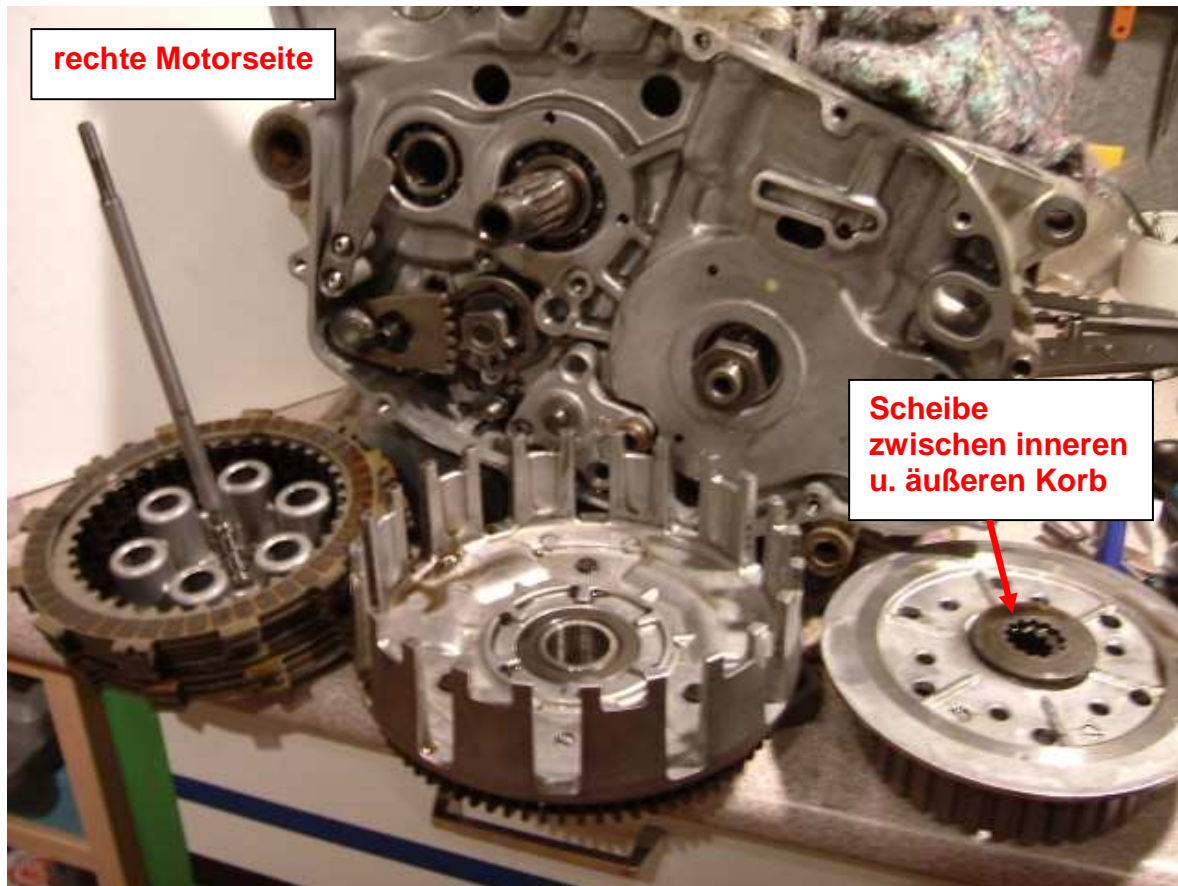


- Nachdem die Schrauben mit den Federn entfernt und die Druckplatte vorsichtig abgenommen wurde, können nun die Kupplungslamellen entnommen werden. Achtung: Lamellen/Reibscheiben/Beläge/Auskuppelhilferinge nicht unachtsam herausreißen und durcheinander werfen! Nehmt alle Scheiben zusammen in einem Stück heraus und lasst sie so aufeinander liegen wie sie sind! Legt sie sorgfältig beiseite damit Ihr sie später genauso wieder einbauen könnt.

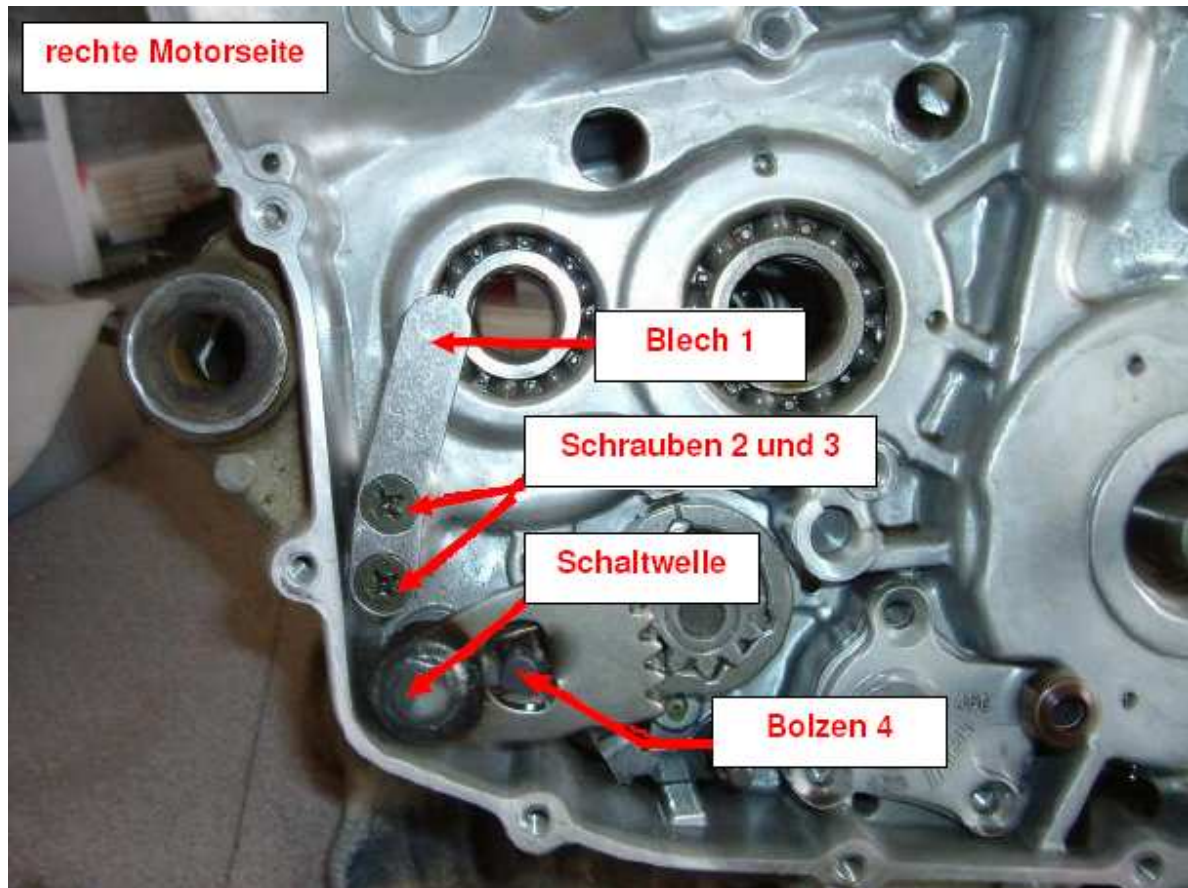
- Nun ist der Kupplungskorb (siehe nachfolgendes Bild) frei. Um diesen endgültig zu entfernen ist die Mutter mit dem Sicherungsblech zu lösen. Das Sicherungsblech hinter der Mutter ist an einer Ecke umgebogen und drückt auf die Mutter. Dies dient dazu dass sich die Mutter nicht ungewollt lösen kann. Diese eingebogene Ecke des Sicherungsbleches mit einem Schraubenzieher hochbiegen, damit man die Mutter lösen kann (Später beim umgekehrten Wiedereinbau das Sicherungsblech an einer anderen Kante umbiegen!). Es gibt nun vielzählige Varianten, die Mutter zu lösen. Die unserer Meinung nach schlechteste ist den höchsten Gang einzulegen und die Mutter mit einem Ringschlüssel zu lösen, während noch eine zweite Person die Hinterräder festhält (Grund: könnte trotzdem die Getriebezahnräder in Mitleidenschaft ziehen). Eine profimäßige Lösung ist natürlich die Verwendung eines Spezialwerkzeugs, nämlich dem Kupplungskorbhalter. Wir haben ganz einfach einen Schlagschrauber benutzt. Einfach mit einem Handschuh, den inneren Kupplungskorb festhalten und es genügen bereits 2-3 Schläge und die Mutter ist gelöst (normales Rechtsgewinde). Diese Mutter ist später wieder lt. Werkstatthandbuch mit 90 Nm anzuziehen. Wir haben später die Mutter mit Schraubensicherung mittelfest und dem Schlagschrauber nach Gefühl wieder angezogen.



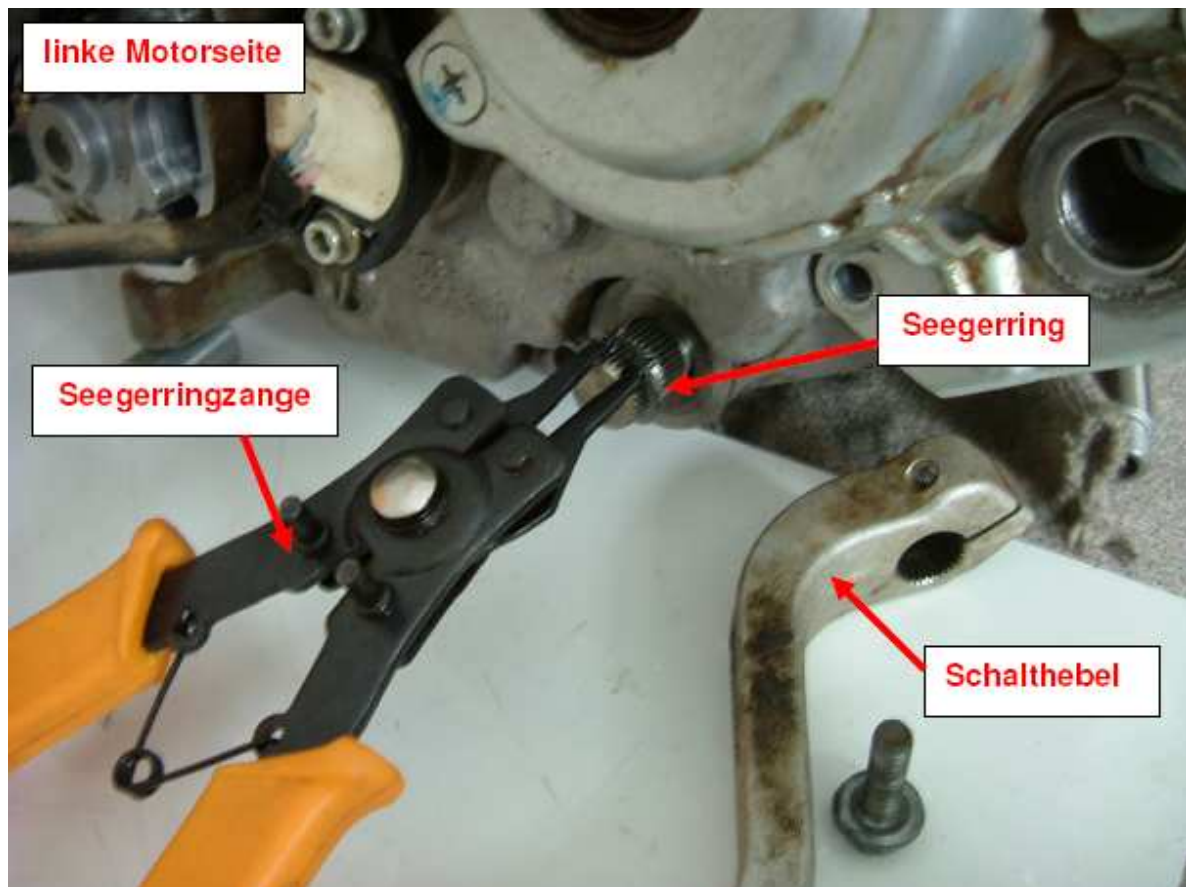
- Nach dem Lösen der Mutter können nun der äußere und der innere Kupplungskorb entnommen werden. Achtung: auf die Scheibe zwischen den beiden Körben achten. Nicht verlieren! Beim späteren Zusammenbau ist noch darauf zu achten, dass das Zahnrad der Ölpumpe (weißes Kunststoffzahnrad) und die Kurbelwelle sauber eingreifen. Auf dem nachfolgenden Bild sieht Ihr nochmals die komplett entfernte Kupplung. Nun ist bereits auch der „problematische Bolzen“, die Schaltwelle und das alte, ungenügende Sicherungsblech zu sehen.



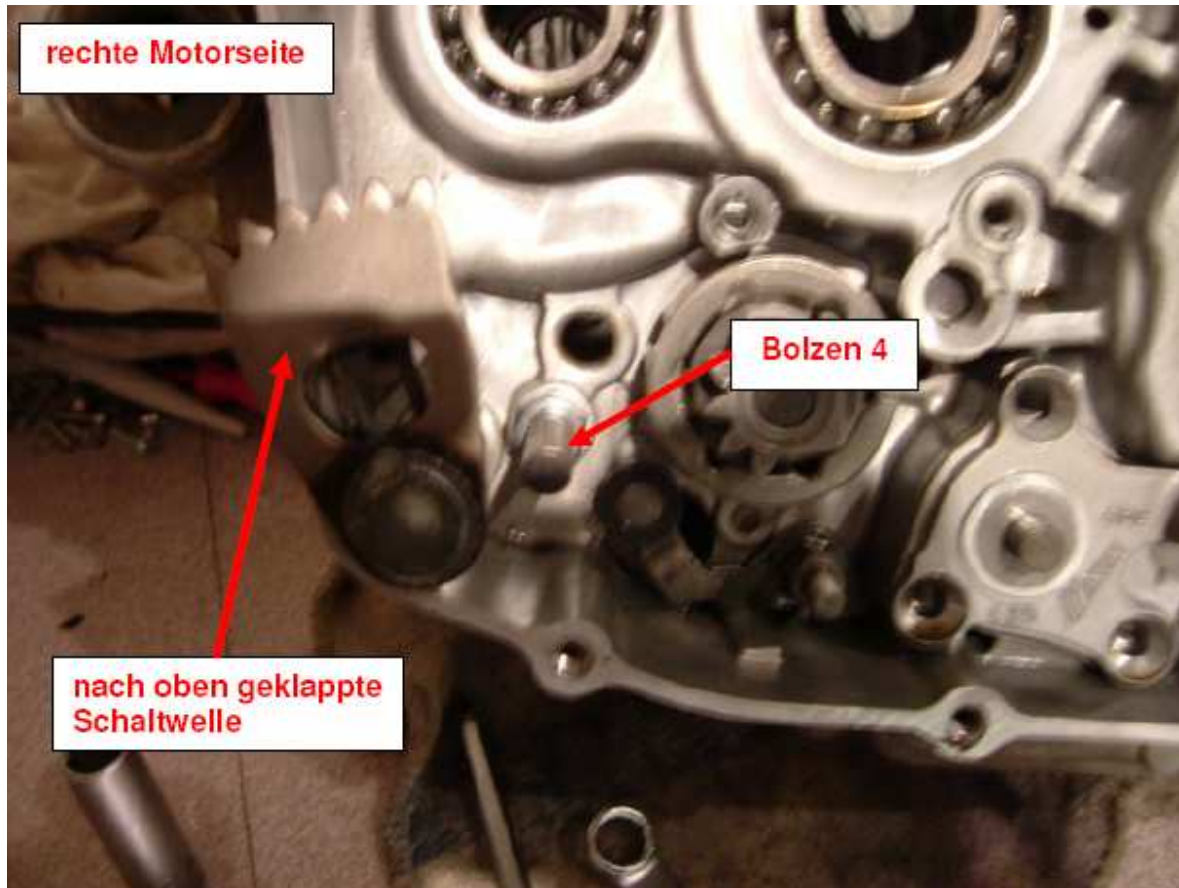
- Einbau Stützblech: Die beiden Kreuzschlitzschrauben (als Schraube 2 und 3 markiert) können am besten mit einer Ratsche und einer Kreuzschlitznuss entfernt werden. Achtung: die Schrauben sitzen sehr fest. Blech 1 und die Kreuzschlitzschrauben werden später nicht mehr benötigt und durch das neue Stützblech und die mitgelieferten Inbusschrauben ersetzt.



- Als nächstes ist auf der linken Motorseite der Schalthebel mit einem 10er Gabelschlüssel zu entfernen. Das nun frei gewordene Ende der Schaltwelle mit Bremsenreiniger oder Rostlöser reinigen. Auf der Schaltwelle sitzt ein kleiner Seegerring. Diesen vorsichtig mit einer Seegerringzange entfernen. Die darunter liegende Abstandsscheibe ebenfalls. Beides gut aufbewahren!

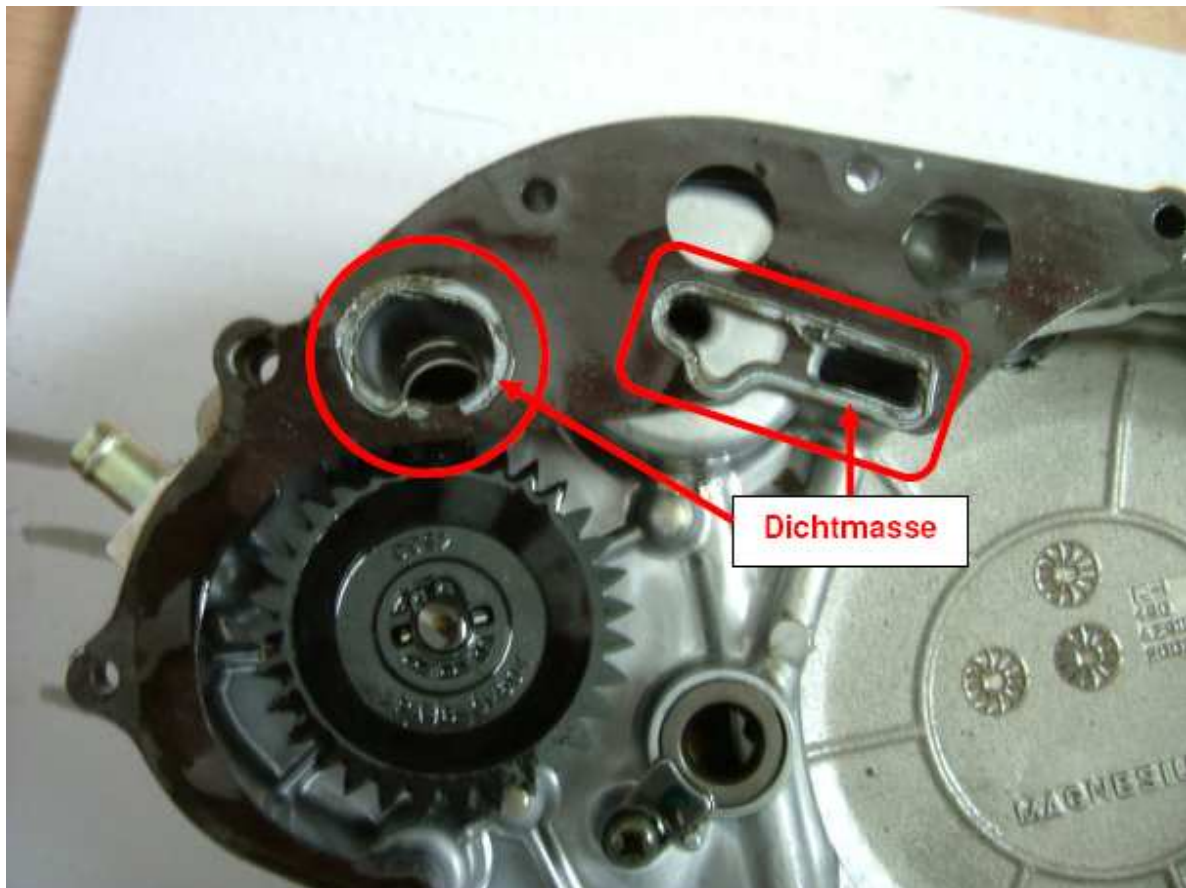


- Nun arbeiten wir wieder auf der rechten Motorseite. Die Schaltwelle vorsichtig herausziehen bis die Aussenkante des Bolzens 4 erreicht ist. Dann die Schaltwelle noch oben klappen, damit der Bolzen frei wird.



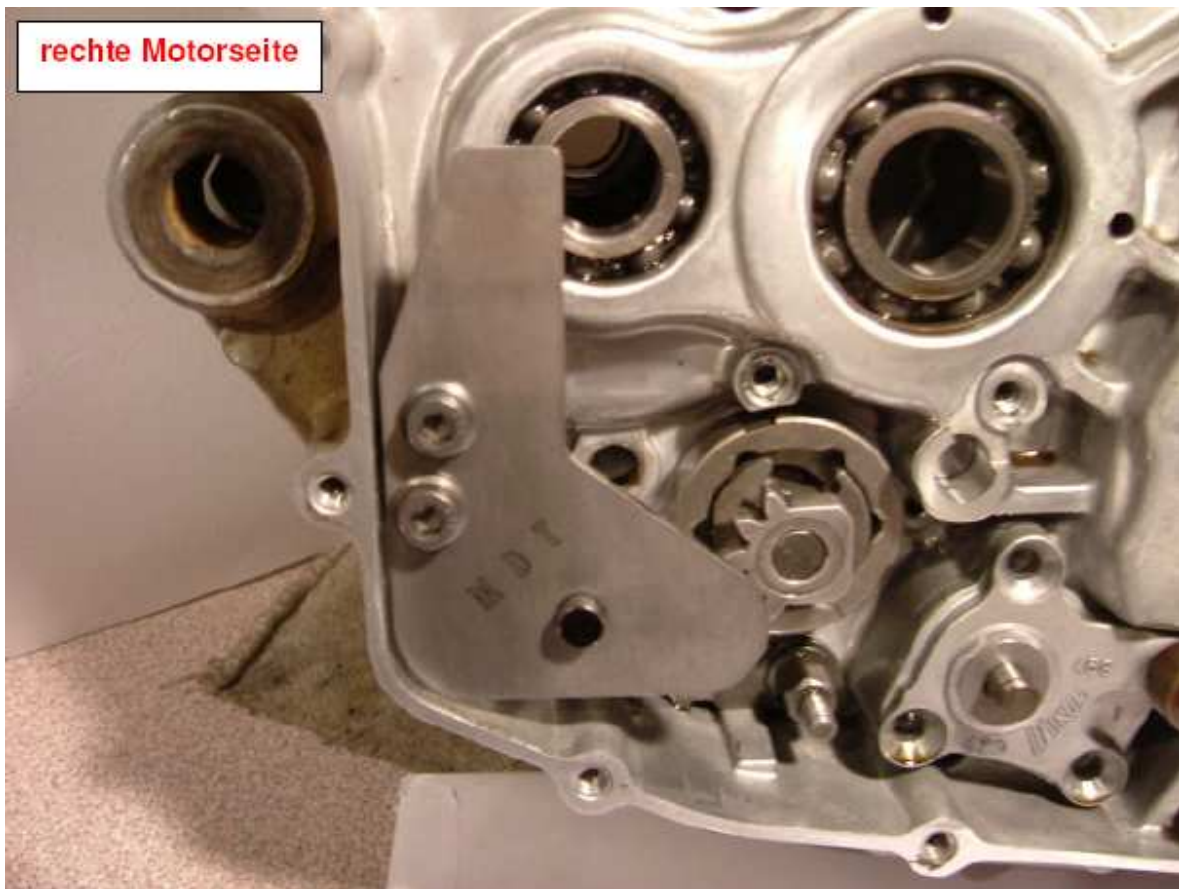
- Nun den Bolzen 4 mit einem 12er Ringschlüssel oder einer langen Nuss herausschrauben. Die darunter befindliche Abstandsscheibe ebenfalls entfernen. Den neu mitgelieferten Bolzen mit einer Schraubensicherung mittelfest (z.B. Loctite) einstreichen und mit max. 18Nm anziehen.
- Jetzt kann die nach oben geklappte Schaltwelle auf den Bolzen zurückgeschoben werden. Auf der linken Motorseite an der Schaltwelle zuerst die Abstandsscheibe, dann den Seegerring und zum Schluss den Schalthebel wieder befestigen.
- Zurück zur rechten Motorseite. Das Blech 1 durch die neue Stützplatte ersetzen und mit den beiden beiliegenden Inbusschrauben befestigen (13Nm). Es ist empfehlenswert die Inbusschrauben ebenfalls mit einer Schraubensicherung mittelfest einzustreichen.

- Wiederanbringen des rechten Seitendeckels: Hier kann analog zur Abnahme des Seitendeckels in umgekehrter Reihenfolge vorgegangen werden. Die 13 Schrauben (**rot markiert**) mit max. 10Nm anziehen. Achtung! Nicht vergessen: Auf dem nachfolgendem Foto ist zu sehen, dass die Seitendeckeldichtung im Originalzustand im Bereich der Öl- und Wasserkanäle mit Dichtmasse versehen war. Somit ist auch bei Einbau der neuen Seitendeckeldichtung Dichtmasse hinten und vorne auf der Dichtung in besagten Bereich aufzutragen. Bitte hier einen für den Motorinnenraum geeigneten Dichtstoff verwenden.



- Beim Anschließen der Ölleitung unbedingt auf absolute Sauberkeit und ordentlichen Sitz des O-Rings und der Hülse achten! Nachdem die Kühlwasserablassschraube auf festen Sitz überprüft wurde kann abschließend auch das Kühlwasser wieder aufgefüllt werden.

- Hier noch ein Bild von der fertig eingebauten Stützplatte.



Wir wünschen allzeit gute Fahrt!