

Es gibt einfach kein Motorrad, an dem nicht irgendwann einmal ein Lager verschleißt.

Gerade bei der Hayabusa, wo die Lager durch die hohen Geschwindigkeiten doch extremer belastet werden, kann das schon einmal vorkommen.

Speziell die Radlager sind nach meiner Erfahrung spätestens nach 50-60.000 km sehr oft "fällig" - egal ob Gen I oder Gen II. (Ich musste schon mal bei einer Gen II bei 39 tkm vorne tauschen und bei 42 tkm waren die hinten fällig !)

Deshalb habe ich hier mal die gängigsten Lagertypen zusammengetragen, damit Ihr Euch bei Suzuki nicht Dusselig und Blöd bezahlt.

Außerdem kann man abgedichtete Lager verwenden und spart so oftmals noch das Geld für neue Wellendichtringe.

Es sei jedoch eindringlich davor gewarnt, irgendwelche Lager einzubauen, welche noch Zusatzkürzel haben,

z.B.

C1 bis C5	Veränderung der "Lagerluft" um z.B. Temperaturdifferenzen auszugleichen oder das Ein- bzw. Aufschumpfen zu ermöglichen.
S0 bis S4	Maßstabilisierte Lager nur für einen bestimmten Temperaturbereich
LT	Schmierung speziell für tiefe Temperaturen

nur weil sie in der Firma herumliegen oder Ihr sie von jemandem kostenlos bekommt!

Ihr macht Euch die Arbeit dann ziemlich sicher umsonst!

Aber wenn Ihr mit den unten angegebenen Bezeichnungen zum Lagerfritzen "um die Ecke" geht, wird der Euch mit Sicherheit das richtige Lager verkaufen.

Kleiner Tipp:

Wenn man den Lagersitz (z.B. in der Felge) z.B. mit einem Heißluftfön

VORSICHTIG

auf ca. 60-80° erwärmt und das Lager selbst ca. 2 Stunden (verpackt) in die Gefriertruhe legt, geht die Montage der Lager viel einfacher.

Lagerbezeichnungen Standard-Lager :

Zusätze:

Z =	einseitige Blech-Deckscheibe (nicht schleifende Dichtung) gegen Staub und grobe Verunreinigung
ZZ =	beidseitige Blech-Deckscheibe (nicht schleifende Dichtung) gegen Staub und grobe Verunreinigung
2RS =	beidseitige „Gummi“ - Abdichtung (schleifende Dichtung) gegen Staub und Nässe

Bei allen Lagern kann es unter extremen Betriebsbedingungen zu einem Fettaustritt am Innenring kommen. Also keine Panik, wenn am Lager im Kettenradtopf mit der Zeit etwas Fett austritt. (pers. Erfahrung)

Hersteller sind i.d. Regel FAG, INA oder SKF (*sind's andere so sind sie explizit mit Namen genannt*)

Anmerkung zu den Simmerringen in den Felgen:

Baut man beidseitig geschlossene Lager (2RS) ein, sind die Simmerringe dem Grunde nach eigentlich nur noch dazu da, die jeweilige Distanzhülse (oder auch z.B. einen Tachoantrieb) mittig zu halten.

Die Wasser abweisende Funktion der Simmerringe ist beim neuen Lager nämlich nicht mehr notwendig, da ja nun die Abdichtung gegen eindringendes Wasser im Lager selbst vorgenommen ist.

Beim Wieder-Einbau des Rades, kann man meiner Ansicht nach die alten Simmerringe getrost mindestens einmalig wieder verwenden,

hat man sie denn beim Ausbau der Lager mit diesen zusammen ausgetrieben

und nicht vorher ausgehebelt und dabei beschädigt oder sogar völlig zerstört.

Und selbst wenn sie ein wenig verbogen sind, kann man sie getrost mit sanften Hammerschlägen wieder einschlagen.

Anmerkung zum Ausbau der Radlager :

Der Ausbau der Lager kann , sollte ein scharfkantiger Innenauszieher nicht vorhanden sein, nur durch Austreiben mittels Durchschläger und Hammer erfolgen.

Dabei ist zu beachten, dass in der Felge eine Seite innen einen größeren Durchmesser aufweist als die Andere.

Hier ist also Platz, den Spacer mit dem Durchschläger und Hammer sanft ein wenig soweit zur Seite zu treiben, dass man von der anderen Seite der Felge den Innenring des auszutreibenden Lagers „erwischt“ und mit **wechselseitigen**

Schlägen das Lager austreiben kann.

„**wechselseitig**“ bedeutet, dass man **nur EINEN !** Schlag auf den Innenring setzt, dann die gegenüber liegende Seite des Innenring mit auch **nur EINEM !** Schlag beaufschlagt und dann wieder auf die erste Seite wechselt und das immer hin und her **immer hin und her**, bis das Lager (samt Simmerring) heraus fällt.

Welche Seite das je Felge ist, ergibt sich aus der umgekehrten Einbaureihenfolge (siehe 2. Tabelle Seite 2) .

Ist das eine Lager dann draußen, kann's an das Andere gehen.

Warnung :

Wer dieses Lager-Austreiben noch nie gemacht hat, sollte besser zu einem gehen, der Erfahrung damit hat, denn falsch durchgeführt kann es einem den Lagersitz so nachhaltig zerstören, dass die Felge nur noch Schrott ist !

Gen I '99 - '07						Gen II '08 - '20	
Nr.	Einbauort	St.	Typ / Art.-Nr.	Maße: Ø _a x Ø _i x D/L	zus. Erklärung	Typ / Art.-Nr.	Maße: Ø _a x Ø _i x D/L
1.1	Vorderrad	2 B	6205 - 2RS (siehe X 1)	52 x 25 x 15		identisch (siehe X 3)	
1.2	Simmerring li. + re.	2 B		52 x 32 x 7		identisch	
1.3	Spacer zw. den Lagern	1 A	Art.-Nr. : 54731-33E10 / Länge : 106,5 mm		NUR bei Suzuki	Art.-Nr. : 54731-33E20 / Länge : ? ? mm	
2.1	Hi.-Rad original 6 x 17" & 5,5 x 17 " Typ BOD	2 B	60 / 32, 2 RS (siehe X 2)	58 x 32 x 13	KOYO + NSK	60 / 28, 2 RS (siehe X 4)	52 x 28 x 12
2.2	Simmerring re.	1 B		58 x 38 x 7		??	
2.3	Spacer zw. den Lagern	1 A	Art.-Nr. : 64731-33E10 / Länge : 121,5 mm		NUR bei Suzuki	Art.-Nr. : 64731-40F10 / Länge : ? ? mm	
3.1	Kettenradträger	1 B	62 / 32, 2 RS	65 x 32 x 17	KOYO + NSK	identisch	
3.2	Simmerring	1 B		65 x 39 x 7		identisch	
4	Lenkkopflager	2 B	3 2 0 0 6 X/Q oben = unten	55 x 30 x 17	Kegelrollenlager z.B. Louis 10051199	identisch	
5	Schwingenlager	2 A	KOYO - B H T M 3 0 2 5 -1	40 x 30 x 25	NUR bei Suzuki	identisch	
5.1		2 B	SKF / INA - NK 30 / 30	40 x 30 x 30	Norm-Nadellager Länge passt ! - s2	identisch	
5.2	Lagerschale (Innenring)	2 A	6 1 2 5 1 -1 7 E 1 0	30 x 25 x 35	NUR bei Suzuki	identisch	
5.3	Spacer zw. d. Innenringen	1 A	Art.-Nr. : 61281-33E10 / Länge : ... , .. mm		NUR bei Suzuki	Art.-Nr. : 61281-33E20 / Länge : ? ?	
6	"Knochen" an Schwinge	2 A	KOYO - B K M 2 0 2 4 J A U	27 x 20 x 23,5	NUR bei Suzuki	identisch	
6.1		2 B	NSK - R L M 2 0 2 5	INA HK 27 x 20 x 25	Norm-Nadellager Länge passt ! - B-12	identisch	
6.2	Spacer dazu	1 A	6 2 6 2 6 - 2 4 F 0 0	20 x 12 x 93 o. 94	NUR bei Suzuki	identisch	
7	"Knochen" an Umlenblock	1 : 1 analog zu Pkt. 6 - 6.2				identisch	
8	Umlenblock an Rahmen	1 A	B K M 2 0 3 0 J U U B T M 2 0 2 7 3 0 oder M K M 2 0 3 0 (KOYO)	27 x 20 x 30	NUR bei Suzuki	identisch	
8.1		2 B	NSK - R L M 2 0 1 5	27 x 20 x 15	2 Nadellager hintereinander	identisch	
8.2	Spacer dazu	1 A	6 2 6 8 4 - 1 2 C 0 0	20 x 12 x 32	NUR bei Suzuki	identisch	
9	Federbein an Umlenblock	1 A	KOYO - B H K M 1 7 2 6 J U U	24 x 17 x 26	NUR bei Suzuki	identisch	
9.1		1 B	NSK - R L M 1 7 2 4 2 5	24 x 17 x 25	Nadellager	identisch	
9.2	Spacer dazu	1 A	6 2 6 8 4 - 4 0 A 1 0	17 x 10 x 30	NUR bei Suzuki	identisch	
10	Lenkungsämpfer	1 A	0 9 2 6 9 - 0 8 0 0 3	17,5 x 8 x 11	Sonder-Gelenklager NUR bei Suzuki	identisch	
10.1	WeDi dazu	2 A	6 4 3 3 9 - 1 4 1 0 1	17,5 x 8 x ??	NUR bei Suzuki	identisch	
11	Gabelsimmerringe	2 A	51153-02FA0 (Gen I) bzw. 51153-41G00 (Gen II)	43 x 55 x 9,5 / 10,5		identisch	
11.1		2 B	All Balls 55-123				
12.1	Gabel - Gleit - Ringe #1	2 B	Franz Racing.de : A F 4 3 4,5 1 2 K Y	4 5 x 43 x 12	auch erhältl. per www.pyramid-parts.com "Outer Fork Bushes"	??	
12.2	Gabel - Gleit - Ringe #2	2 B	Franz Racing.de : A F 4 3 4,7 1 2 K Y KTM : 4 3 5 7 0 6 1 8 Yamaha/XJR : 5 E B 2 3 1 2 5 - 00	4 7 x 43 x 12	auch erhältl. per www.pyramid-parts.com "Outer Fork Bushes"	??	

zum Schluß – bei den Lagern ist's wie beim LOTTO - Alle Angaben ohne Gewähr !

Tabelle 2 :

		Einbaureihenfolge der Lager in den Felgen lt. WHB's :							
Gen I ('99 - '07)	(X 1)	<u>zuerst</u>	Links rein dann Rechts		Gen II (ab Bj. '08)	(X 3)	<u>zuerst</u>	Rechts rein dann Links	
	(X 2)	<u>zuerst</u>	Rechts rein dann Links			(X 4)	<u>zuerst</u>	Rechts rein dann Links	

Ausbau / Ausschlagen der Lager - siehe Seite 1