

Steuerkette macht „kalt“ Geräusche? Spanner „nachdrücken“

gilt nur bei Gen I

Seite 1 / 2

Hi Leutz,

ja die Steuerkette kann sich bemerkbar machen und zwar dann, wenn zum Einen der Kettenspanner am Ende angekommen ist ([siehe dazu auch hier - Bild 4](#)) und die weitere Längung der Steuerkette nicht mehr ausgleichen kann,

oder aber

dass, ganz banal,

zum Anderen die Kraft der Feder des Kettenspanners gerade eben nicht ausreicht, um den Spanner in die nächste Kerbe zu schieben, sprich die Kette wieder korrekt zu spannen.

Hier hilft dann ein kleiner Trick verbunden mit **ausdrücklich sanfter** Gewalt.

Vorarbeit : siehe Seite 2 unten

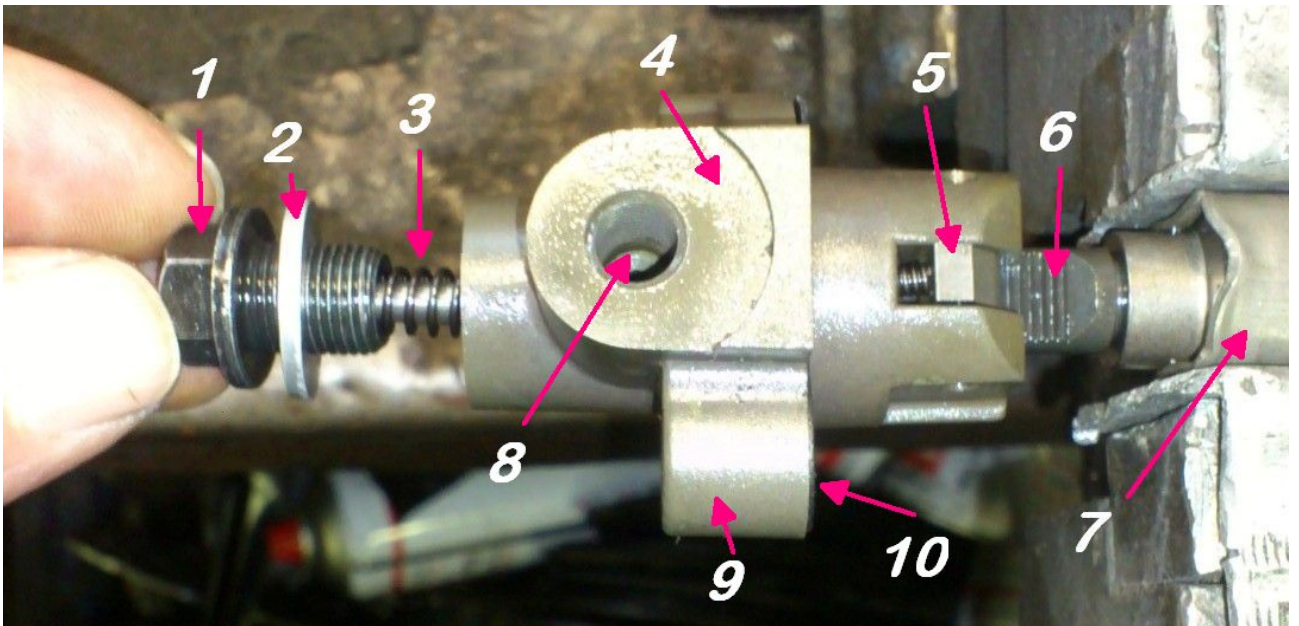
Hierzu entnimmt man die Schraube (1), U-Scheibe (2) samt Feder und Stift (3) aus dem Spanner, steckt einen 5er Inbusschlüssel rein und schiebt diesen sachte hinein bis es

ein einziges Mal,

SEHR leise!, Klick macht.

Man schiebt nämlich die Druckstange (6) mit dem Inbus einen winzigen "Müh" weiter rein, was die Kette ein "Müh" weiter spannt und dem Klappern (normalerweise) ein Ende bereitet.

(Der Spanner an sich u. die Öl-Leitung bleiben wo sie sind.)



Macht es nicht Klick,

auf gar keinen Fall mit mehr Kraft ran gehen, sondern das "Klappern" woanders suchen !

Wer sich hier nicht wirklich sicher ist, sollte das Ganze sein lassen und jemanden aufsuchen, der Bescheid weiß.

Denn - zuviel Druck, sprich ein oder sogar zwei Klick's **zu viel**, und die Kette wird derart hart gespannt, daß

1. sie sich jetzt erst recht weiter längt
2. sie sogar im Betrieb reißen könnte
3. die Spannerschiene einem wesentlich erhöhten Verschleiß unterliegt, was in Bälde zum Zerlegen des Motors führen dürfte, lässt sich diese Schiene, nach meinem derzeitigen Wissensstand doch nur bei demontiertem Anlasserfreilauf tauschen.

Steuerkette macht „kalt“ Geräusche? Spanner „nachdrücken“

gilt nur bei Gen I

Seite 2 / 2

Jetzt alles wieder zusammen bauen und das Klappern der Kette (besonders im Kalten) sollte weg sein.

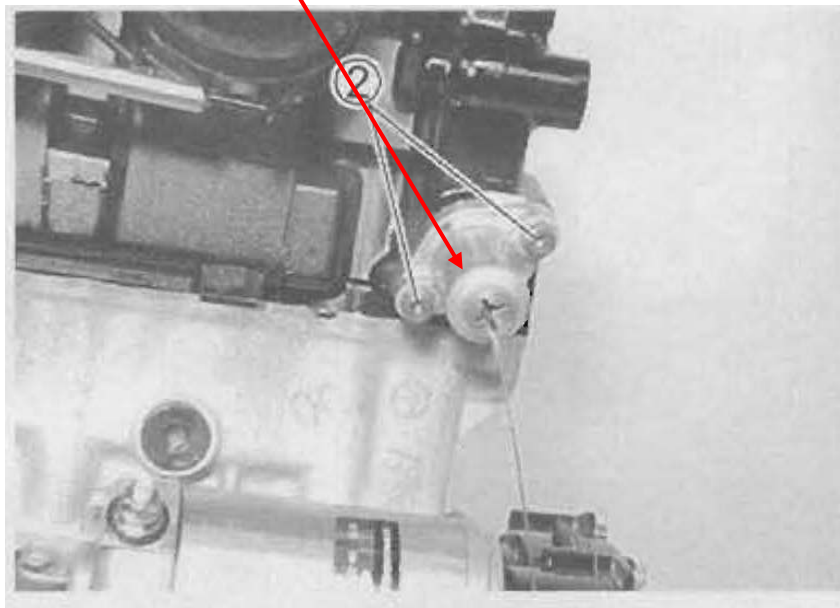
WICHTIG :

Wer hier auch nur ansatzweise unsicher ist,
sollte jemanden aufsuchen der da schon Erfahrung gesammelt hat.

UND :

Wer tatsächlich noch einen solchen (siehe nachf. Bild) Steuerkettenspanner OHNE diese Öl-Leitung hat,

Spanner alt - aus WHB Seite3-126



sollte diesen Spanner so schnell wie möglich gegen einen MIT Öl-Leitung austauschen.
Dazu gab es vor Urzeiten mal eine Rückruf - Aktion von Suzuki .

Den Austausch kann man auch als wenig geübter Schrauber selbst machen, aber es
braucht einige neue Teile :

Pervers aber wahr – es findet sich keine Art.-Nr. für den **Korpus** an sich
– da muß man wohl bei Suzuki extra nachfragen.

Man kann den Spanner u.U. an sich aber bei ebay ersteigern.

Der sollte dann die Teile (10) – (13) beinhalten.

Dann braucht man aber dennoch noch die Teile
mit den Nummern (14) u. (16) – (20) !

Vorarbeit :

1. Verkleidung kann insgesamt dran bleiben
2. nur Tank hoch und Lufi-Kasten ab
3. Schraube, Pin und Feder raus s.o.
4. sachte aber doch nachhaltig nachdrücken bis es 1x Klick macht -
alle andere Spannarbeit schafft der Spanner von selbst.
5. Pin, Feder + Schraube mit Dichtung rein .
6. Lufi-Kasten drauf, Tank runter
7. fäddisch

PS :

Wenn jetzt immer noch ne Frage offen bleibt , anrufen.

Mo - Fr, (werktätlich)

ab 09.30 - 18.00 Uhr unter 0172 32 32 050

dann habe ich genug Kaffe intus und man kann mich löchern.

wenn ich nicht ran gehe, ca. 45 min später nochmals versuchen oder Geduld beweisen und auf meinen RR warten.

