

## Ombouw naar schijfremmen voorzijde Suzuki LJ80

Wat hebben we nodig?

- De linker en rechter homokineet met complete reminrichting van de Suzuki SJ410.
- De flexibele remleidingen van de homokineet naar het chassis, of een setje langere als er hogere veerschommels gebruikt zijn.
- De hoofdremcilinder van de Suzuki SJ410.
- Het vooras huis van de Suzuki LJ80.
- Daarnaast nog 2 nieuwe viltringen, 2 rubberen keerringen, een blik vet en vloeibare pakking

We gaan van start.

Allereerst worden alle remdelen en stuurdelen van de as gedemonteerd.

Vervolgens draaien we de 8 boutjes los waarmee de halfronde plaatjes vastzitten en waarachter de vilten en rubberen ringen verborgen zitten.

Ook de 8 boutjes waarmee de kingpins vast zitten worden nu los gedraaid.



Nu worden de oude viltringen, rubber ringen en de halfronde plaatjes verwijderd, en vervolgens kunnen de bovenste en onderste kungpin voorzichtig uit de as getikt worden.

Vervolgens kunnen we de gehele kop inclusief de steekas uit de as trekken.



Maak nu de steekassen en het ashuis grondig schoon, en ontdoe het van alle oude vet.

Herhaal bovenstaande stappen nu ook bij de Suzuki SJ410 as.

Het doel waarom het allemaal draait:



Hier zien we waarom we de steekassen van de Suzuki SJ410 niet kunnen gebruiken, ze zijn niet even lang zoals bij de Suzuki LJ80. Het differentieel zit niet in het midden.

Nu gaan we de steekassen van de homokineten verwijderen. Bij de Suzuki LJ80 gaat dat nog vrij makkelijk.

Ik heb simpelweg de boel aan de steekas opgetild en een paar voorzichtige (maar rake) klappen op de rand van de homokineet gegeven.



Voorzichtigheid is geboden bij het demonteren van de steekassen. De lagerringen breken snel en je zal zien dat je die niet op voorraad hebt liggen en dat ze bij bestelling in backorder komen te staan.

Als de ringen van de LJ80 as breken is het niet zo'n probleem, die hebben we toch niet meer nodig. Die van de SJ410 as daarintegen...





Nu hebben we de steekassen van de homokineten verwijderd. Let op de borgringetjes, deze hebben we later weer nodig bij montage. De borgringetjes zijn bij de LJ80 en de SJ410 gelijk.

We verplaatsen ons nu naar de as van de SJ410, deze willen in tegenstelling tot die van de LJ80, niet makkelijk los.

Tips zoals het warm stoken, hebben bij mij geen vruchten afgeworpen. De lange steekas heb ik tenslotte los gekregen door hem in een lange buis te steken met een iets grotere diameter dan de steekas, zodat ik de steekas er van boven af in kon laten vallen en zodoende door de borgring heen viel op een vod op de grond.



De korte steekas was wel een problee. Ik heb van alles geprobeerd zoals gebruik maken van 2 Suzuki krikjes en een bankschroef, maar zonder resultaat!



Dan helpt alleen de haakse slijper nog. Direct achter de homokineet de steekas door geslepen.



Nu kan ik de lagerring verder ,open' draaien als met een hele steekas erin, om zo ruimte te creëren zodat de kogellagertjes verwijderd kunnen worden.



Nu alle onderdelen los waren heb ik eerst de boel maar eens grondig gereinigd.



En opnieuw gemonteerd.



Alle delen goed vol met vet gesmeerd.



En de steekassen van de LJ80 in de homokineten van de SJ410 gestoken



Ook de overige delen zijn nu goed schoon gemaakt.





En op beschadigingen gecontroleerd.

Vervolgens is de homokineet in het huis gemonteerd



En zo ziet het eruit onder de LJ80.



Nieuwe rubberen keerringen en vilten ringen, en de halfronde plaatjes weer monteren. Vergeet ook niet de asbollen goed schoon te maken en op beschadigingen te controleren.



De LJ80 heeft nu schijfremmen, en het op druk pompen van de remmen na een modderbad behoort voorgoed tot het verleden!



Nu nog even de remleidingen en de hoofdremcilinder monteren, en vergeet vooral geen nieuwe remvloeistof in het systeem te gooien en goed te ontluchten!

De LJ80 remt nu fantastisch goed en recht!

Copyright, Dirk Hey ( Dido ) <http://www.LJ80.net> 19.08.2002