

Specialized FSR-Rahmen

Die '97er und '98er Jahrgänge des famosen Viergelenkers sind komplett gleitgelagert. Lesen Sie hier, wie Sie den Hinterbau richtig pflegen und verschlissene Lager selber austauschen.



▶ **1** Wer gut SCHMIERT, der gut fährt. Auch bei Specializeds Gleitlagern gilt diese goldene Regel – mit der Betonung auf gut. Denn längst nicht jedes Schmiermittel ist geeignet. Verwenden Sie nur eines auf Mineralölbasis und kein synthetisches, da dieses die Lagerbuchsen zerstören kann. Das wachsartige Finish Line KryTech hat sich in der Praxis als sehr dauerhaftes, stark verschleißminderndes und schmutzabweisendes Schmiermittel für Gleitlager erwiesen. Optimale Wirkung ist, egal mit welchem Mittel, nur gewährleistet, wenn vorher die Gelenke komplett zerlegt und gereinigt wurden. Schmierung von außen ist nur ein kurzfristiger Notbehelf. Geben Sie dazu auf jede Gelenkspalte ein wenig KryTech. Dann federn Sie den Hinterbau ein paar Mal ein, um es zu verteilen. Lassen Sie das Rad dann mindestens eine Stunde stehen.

Checkliste: Sie brauchen Werkzeug, Zeit, Geduld und ein bisschen Schraubenerfahrung!		
Werkzeug <ul style="list-style-type: none"> ● je ein 4-, 6-, 8-mm- und zwei 5-mm-Inbusschl. ● Hammer, M6- und M8-Inbusschraube ● Splintentreiber, Filzstift, 10-mm-Ringschlüssel ● Brennspritus, Finish Line KryTech, Loctite 243 ● Montageständer, Taschen- oder Jagdmesser 	Zeit  60 min	Schwierigkeit  Anfänger Profi Nur Mut! Dies zu können macht sich im Handumdrehen bezahlt.

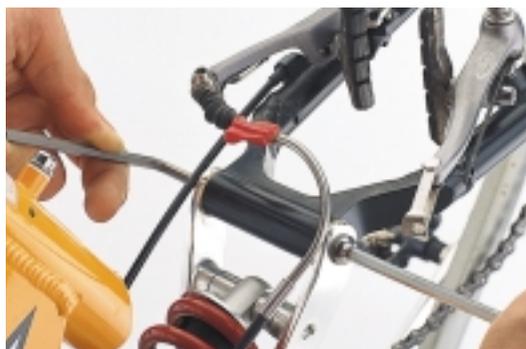


▶ **2** Auf's Wetter kommt's an: Zwischen 120 Stunden bei Trockenheit und 80 bei überwiegend nassen Bedingungen liegt die Länge des SERVICE-INTERVALLS. Wer dies beherzigt, reduziert den Verschleiß auf ein Minimum. Besonders verschleißanfällig sind die beigefarbenen Polymerlagerbuchsen, die bei sichtbarem Abrieb oder bei Spiel in einem Gelenk ausgetauscht werden müssen. Die metallischen Gelenkachsen müssen Sie

dagegen nur ersetzen, wenn ihre Eloxalschicht angegriffen ist oder ein Lager trotz neuer Buchse Spiel aufweist. Daher empfiehlt es sich, immer einen kompletten Satz Lager in Reserve zu haben. Starten Sie die Demontage des Hinterbaus, indem Sie das Federbein ausbauen. Probieren Sie, wie leicht- oder besser schwergängig sich der Hinterbau bewegen lässt. Ist er spielfrei? Auch nicht? Dann wissen Sie, dass sich die folgende Stunde Arbeit mehr als auszahlen wird. Also, auf geht's!



▶ **3** Vor dem Weiterschrauben vier Blatt PAPIER BESCHRIFTEN – mit „Hauptlager“, „Ausfallenden“, „Anlenkhebel hinten“ und „Anlenkhebel vorne“. Zur Vereinfachung des Zusammenbaus legen Sie die demontierten Teile jedes Gelenks auf das entsprechende Papier. Die Schrauben an den Ausfallenden-Gelenken lösen Sie mit einem 5-mm-Inbus- und einem 10-mm-Ring- oder -Steckschlüssel. Die Hohlachsen lassen sich mit einem 8-mm-Durchtreiber austreiben. Dann ziehen Sie die Ketten- von den Bremsstreben ab und drücken die Gelenkhülse mit einer durchgesteckten 6-mm-Schraube aus. Die Kunststoffbuchsen belassen Sie zunächst in ihrem Sitz.



▶ **4** Zum Zerlegen der zwei ANLENKHEBELGELENKE benötigen Sie zwei 5-mm-Inbusschlüssel. Nachdem Sie eine der beiden Schrauben entfernt haben, lässt sich bei einigen Rahmen der eigentliche Gelenkbolzen mit einem 4-mm-Inbusschlüssel zum Lösen der zweiten Schraube festhalten. Falls nicht und die Schraube lockert sich dennoch nicht, versuchen Sie es, indem Sie den Anlenkhebel etwas verkanten. Klappen Sie den Anlenkhebel nun weg, drehen Sie eine der beiden Schrauben wieder ein Paar Umdrehungen in den Gelenkbolzen ein und treiben ihn mit leichten Schlägen über einen Dorn auf den Kopf der Schraube aus.





Mountain BIKE WERKSTATT

Folge 17: Specialized FSR



► 5 Zerlegen Sie schließlich das SCHWINGEN-HAUPTLAGER. Dazu ist die Demontage der rechten Kurbel oder der Kettenblätter unabdingbar. Lösen Sie die Schraube auf der Nichtantriebsseite (links), und halten

Sie rechts gegen. Der linksseitige Achszapfen hat kein Gewinde. Falls er fest sitzt, treiben Sie ihn mit leichten Schlägen auf den Kopf einer von rechts durchgesteckten M8-Schraube aus.



► 9 Halten Sie beim Zusammenbau des Hinterbaus die angegebenen ANZUGSMOMENTE unbedingt genau ein. Nun schieben Sie die Kettenstrebeneinheit über das Hauptlager am Rahmen und fixieren diese durch Einschieben der beiden Achszapfen, den gewindelosen, breiteren nach links. Tropfen Sie ein wenig mittelfeste Schraubensicherung (Loctite 243) auf die Schwingelager-Schraube, und ziehen diese mit 29 Nm an. Dazu müssen Sie den rechten Achszapfen mit einem 10-mm-Inbus gegenhalten. Die Schrauben aller anderen Lagerstellen werden ebenfalls mit Loctite gesichert, jedoch nur mit 12 Nm angezogen. Fahren Sie mit der Montage des Anlenkhebels an den Rahmen fort. Die Bremsstreben verbinden Sie dann mit dem Anlenkhebel und in den Ausfallenden-Gelenken mit den Kettenstreben.



► 8 Perfektionisten legen die sauberen oder neuen Buchsen über Nacht in eine verschlossene Schüssel mit KryTech ein. Sie können diese aber auch schmieren und vor dem ZUSAMMENBAU trocknen lassen, nachdem Sie die Gleitbuchsen in ihre Lagersitze gedrückt haben. Geht das nicht von Hand, entgraten Sie den Lagersitz vorsichtig mit einem Schaber. Achtung: Die Buchsen für das Hauptlager sind verschieden lang. Die kürzere von beiden (14 und 16,4 mm) gehört auf die Antriebsseite.



► 10 Bevor Sie das Federbein wieder mit dem Anlenkhebel verschrauben, gönnen Sie sich, quasi als Lohn für die Mühe, einen abschließenden Test der LEICHTGÄNGIGKEIT DES HINTERBAUS. Spüren Sie den Unterschied im Vergleich zur gleichen Übung vor Durchführung der Wartung? Gut gemacht! Um zu vermeiden, dass die Lagersitze im Rahmen ausschlagen, ist es eminent wichtig, dass die Lagerschrauben fest angezogen sind und bleiben. Kontrollieren Sie diese daher regelmäßig. Sollte sich eine gelöst haben, dann liegt es fast immer daran, dass das betreffende Lager so schwergängig ist, dass die Gelenkachse sich mitdreht. Allerhöchste Zeit für einen Schmierservice!

► 6 Die FEDERBEIN-LAGER können Quelle von Quietsch- und Knarzeräuschen sein. Vorbeugung oder Abhilfe bringt auch hier Schmieren. Nachdem Sie das Federbein vom Rahmen gelöst haben, drücken Sie die Schneide einer Messerklinge vorsichtig in den Spalt zwischen Lagerzapfen und Federbein. Hebeln Sie den Spalt ein wenig auf, versetzen dann das Messer, und bewegen somit den Lagerzapfen allmählich aus dem Federbein-Auge. Passen die Zapfen auch nach gründlicher Reinigung satt und spielfrei in die Buchsen, dürfen sie (gut geschmiert!) an Bord bleiben. Ansonsten hilft nur der Austausch von Zapfen und Buchsen.



► 7 Jetzt ist erst einmal PUTZEN angesagt. Mit Brennspritus – kein Benzin! – lässt sich auch festsitzender Schmutz entfernen. Stellen Sie danach an einer Polymerbuchse sichtbaren Verschleiß fest oder weist das Gelenk im Betrieb Spiel auf, dann müssen Sie diese Buchse ersetzen. Drücken Sie die Schneide des Messers GANZ VORSICHTIG hinter den Krallen der Buchse und hebeln Sie diese so ein wenig heraus. Den Rest schaffen Sie besser mit dem Ende eines Filzstifts, mit dem Sie in den Spalt im Innern zwischen den Buchsen drücken. Legen Sie die entfernte Buchse auf das zugehörige Blatt Papier. Das macht es leichter, später die neue Buchse zu bestimmen.

