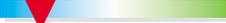


Bike-Check

Sie wollen verhindern, daß ihre nächste Tour wegen eines vorhersehbaren Defekts vorzeitig endet? Dann machen Sie zur Sicherheit den 12-Punkte-Bike-Check.



CHECKLISTE		
Werkzeug	Zeit	Schwierigkeit
<ul style="list-style-type: none"> ● Inbusschlüssel 2, 3, 4, 5, 6, 8 mm ● Kreuzschlitzschraubendreher ● eventuell Federbeinpumpe ● Lappen ● Schmirgelpapier, circa 180er Körnung 	 <p>15 Min</p>	 <p>Anfänger Profi</p> <p>Diesen Check muß jeder können, der alleine auf Tour geht</p>

1 NABENCHECK 1. Teil.
Zum Reinigen haben Sie die Laufräder eh ausgebaut. Den Schnellspanner entfernen und die Nabenachse gefühlvoll zwischen zwei Fingern drehen. Die Lager dürfen nicht ruckeln oder schwer laufen. Sonst brauchen sie einen Servicetermin beim Fachmann.



3 Der BREMSENCHECK beginnt mit der Überprüfung der Beläge bei ausgebauten Laufrädern. Checken Sie die Belagstärke und die Bremsfläche. Schmutz, Verglasung und Späne lassen sich mit Schmirgelpapier und Brennspiritus entfernen. Stehen die Beläge parallel zur Bremsfläche und tangential zum Felgenumfang und halten Abstand zum Reifen? Bleibt noch, alle Befestigungsschrauben zu kontrollieren und durch langsames Betätigen des Hebels zu fühlen, ob die Züge leichtgängig sind. Richtig Bremseneinstellen siehe MB 3/99.



2 Prüfen Sie die **SPEICHEN**spannung, indem Sie mehrere Speichenpaare mit Daumen und Zeigefinger auf der Hälfte zwischen Speichenkreuz und Nippel greifen und dann kräftig zusammendrücken. Am Vorderrad und auf der Zahnkranzseite hinten sollte sich der Kreuzungspunkt dabei um nicht mehr als 10 mm verschieben.



4 Zur Montage der Laufräder stellen Sie das Rad auf den Boden, damit die Achsen auch richtig in den Ausfallenden sitzen. Stellen Sie die Mutter des **SCHNELLSPANNERS** so ein, daß die Spannbewegung ab der Position schwer verläuft, in der sich der Hebel parallel zur Achse befindet.



5 NABENCHECK 2. Teil. Jetzt ist ein Reparaturständer hilfreich: Bei ausgehängter Bremse und frei hängenden Rädern überprüfen Sie nun die Justage der Nabenlager. Bei vollständig geschlossenem Schnellspanner darf kein Spiel feststellbar sein, wenn Sie die Felge gegenüber Rahmen oder Gabel hin- und herbewegen. Bei Spiel ist das Lager zu lose eingestellt. Wenn Sie den Schnellspannhebel circa 60° öffnen, müssen Sie ein leichtes Spiel feststellen können. Sonst ist das Lager zu stramm eingestellt. Das Einstellen der Lager erfordert spezielle Schlüssel und Erfahrung: ein Job für den Händler.

6 Bei der Überprüfung der **LAUFRÄDER** kontrollieren Sie den Rund- und Planlauf am besten mit dem Fingernagel. Liegt einem Seitenschlag eine lose Speiche gegenüber, so spannen Sie diese vorsichtig nach. Schwierigere Fälle müssen zum Händler. Rundlaufabweichungen des Reifens können auf Schäden an der Karkasse hindeuten. Auch Schnitte im Reifen erfordern einen Austausch.





Mountain BIKE WERKSTATT

Folge 7: Bike-Check

7 Beim **TRETLAGERCHECK** ziehen Sie die Pedale, Kurbel- und *alle* Kettenblattschrauben nach. Dann die Kette abnehmen und das Innenlager durch seitliches Hin- und Herbewegen der Kurbeln in waagerechter Position prüfen. Bei Spiel muß der Fachmann ran. Wie ist der Planlauf der Kettenblätter? Beschädigte Zähne müssen gerichtet oder ausgetauscht werden.



8 **STEUERSATZ** Ziehen Sie die Vorbauklemmschrauben nach und setzen sich aufs Oberrohr. Die eine Hand zieht die VR-Bremse. Zeigefinger und Daumen der anderen Hand kommen an den Lagerspalt der oberen Steuersatzschale, dieser Unterarm gegen den Lenkergriff. Bewegen Sie nun das Bike nach vorne und hinten. Wenn Ihre Finger eine Bewegung zwischen Gabel und Rahmen erfühlen, muß der Steuersatz nachgestellt werden. Checken Sie auch seine Leichtgängigkeit. Einstellen siehe MB 5/99.

9 **KOMMANDODECK**
Sind alle Befestigungsschrauben am Lenker fest, Griffe und Barends verdrehsicher? Untersuchen Sie den Lenker neben der Vorbauklemmung auf Unregelmäßigkeiten in der Oberfläche. Beim Verdacht auf einen Schaden tauschen Sie ihn aus oder fragen einen Fachmann.



11 Beim **SCHALTUNGSHECK** prüfen Sie zunächst die Leichtgängigkeit der Schaltzüge. Wenn das Schaltwerk kleinste Bewegungen des Schalthebels innerhalb einer Rastposition in eine korrespondierende Hin- und her-Bewegung umsetzt, ist alles in Butter. Ziehen Sie nun alle Befestigungsschrauben und Kabelklemmschrauben nach und vergessen Sie nicht die Lagerbolzen der beiden Kettenrollen. Schalten Sie dann alle Gangkombinationen durch. Ist die Funktion in beide Richtungen o.k.? Schleift die Kette am Umwerfer in den tatsächlich benutzten Gängen? Berühren sich Umwerfer und Kurbel? Kontrollieren Sie besonders den inneren Endanschlag des Schaltwerks, indem Sie das Schaltwerk von Hand in diese Position drücken. Die Kette darf auf keinen Fall in die Speichen geraten. Schaltungs Know-how in MB 1 und 02/99.



10 **SITZPRÜFUNG** Ziehen Sie die Sattelklemmschraube(n) nach. Checken Sie, daß der Sattel sich nicht neigen läßt. Stellen Sie sich dann hinter das Rad und betrachten Ihr Sitzmöbel. Ist seine Oberfläche senkrecht zur Sattelstützenachse? Oder eher schräg? Dann ist er ein Fall für die Tonne. Wenn Sie bergab Ihre Sitzhöhe verringern wollen, prüfen Sie, daß die Sattelstütze sich auch versenken läßt. Bei dieser Gelegenheit gönnen Sie dieser doch ein wenig Sprühwachs oder Fett als Schutz vor Korrosion und gegen Festfressen.

12 **FEDERELEMENTE**
Reinigen Sie die Gabelstandrohre und den Schaft des Federbeins mit einem Lappen. Werden bei *einer* anschließenden Einfederbewegung Ölschlieren sichtbar, braucht dieses Federelement bald einen Service. Ziehen Sie eventuell vorhandene Gabelkronenschrauben nur mit einem Drehmomentschlüssel nach. Bei Luftfedergabeln und -beinen den Druck kontrollieren. Gute Fahrt!

