

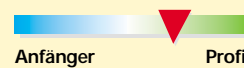
# GT i-Drive Wartung/Reparatur

Mit ihrer augenscheinlichen Komplexität schreckt GTs einzigartige Hinterbaukonstruktion den Gelegenheitsbastler ab. Nur Mut, dafür gibt es schließlich die Mountain BIKE-Werkstatt.



► **1** Zählt man allein die Gelenke, dann trifft es zu, wenn GT den i-Drive als Viergelenker bezeichnet. Von diesen vier sind nicht alle gleich gut gedichtet. Eine Angabe zum **WARTUNGSINTERVALL** ist somit schwierig, aber **EINMAL IM JAHR** sollten Sie sich der Hinterbaumechanik auf jeden Fall widmen, Viel- und Allwetterfahrer eher zweimal. Diese Zeitspanne lässt sich übrigens durch den Einsatz von Kriechöl nicht verlängern, im Gegenteil: Das Fett wird stark verdünnt und die Schmierwirkung verschlechtert. Also Finger weg von den Wunderölen. Allenfalls die beiden O-Ringe am Schwingenlager sollten Sie hin und wieder mit ein, zwei Tropfen Brunox geschmeidig halten.



| Checkliste: Sie brauchen Werkzeug, Muße, ein bisschen Erfahrung und diese Anleitung.  |  |  |
|---|--|--|
| <b>Werkzeug (je nach Gabel)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Inbusschlüssel 2,5, 3, 5 und 6 mm, Schonhammer</li> <li>● Stiftschlüssel, Kurbelabzieher, Tretlagerwerkzeug</li> <li>● Spitzzange</li> <li>● abgesetzte Tretlagerwelle oder Ähnliches</li> <li>● mittelfeste Schraubensicherung (Loctite 243)</li> </ul> | <b>Zeit</b><br><br>60 min | <b>Schwierigkeit</b><br><br>Anfänger <span style="float: right;">Profi</span><br>Schon die Wartung ist nicht so ganz ohne, eine Reparatur ist Profisache. |

► **2** Zum **ZERLEGEN DES EXZENTERLAGERS** müssen Sie die rechte Kurbel und das Innenlager nicht demontieren, die linke Kurbel hingegen schon. Wenn Sie ein Innenlager fahren, dessen linke Schale einen Bund hat, so müssen Sie auch diese entfernen. Entfernen Sie dann zuerst beide Schrauben des Dog Bone. Der „Hundeknochen“ verbindet den Exzenter mit dem Hauptrahmen. Sie können ihn anschließend durch den Schlitz auf der Unterseite des Exzentergehäuses mit einer Spitzzange rausziehen. Reinigen Sie ihn, und inspizieren Sie die insgesamt vier Buchsen an seinen beiden Enden auf Verschleiß. Der sehr einfache Austausch wird fällig, wenn die durchgesteckten Schrauben in den Bohrungen des Dog Bone deutlich wackeln.



► **3** Nun lösen Sie die drei 2,5-mm-Inbusschrauben, die im **LINKSSEITIGEN KONUS DES EXZENTERLAGERS** sitzen. Mit einem Stiftschlüssel in seinen gewindelosen Bohrungen können Sie den Konus anschließend im Gegenuhrzeigersinn lösen und abschrauben. Dazu halten Sie den Exzenter am besten an seiner Verstrebung fest. Sodann lässt sich die ganze Einheit ganz vorsichtig nach rechts rausnehmen. Die großen Kugellringe nicht runterfallen lassen, da sie sich sonst deformieren! Reinigen Sie alles gründlich, und legen Sie alles anschließend auf einem sauberen Lappen aus.

► **4** Jetzt kommt das **SCHWINGENLAGER** an die Reihe. Checken Sie es zunächst auf Leichtgängigkeit und eventuelles Spiel. Mit einer Hand am Hinterbau und der anderen am Hauptrahmen bewegen Sie die Schwinge sowohl in der Drehrichtung als auch quer dazu, um sich ein Bild vom Zustand des Lagers zu machen. Wenn kein Spiel fühlbar ist, sind Besitzer eines 2000er XCR LE oder XCR 1000 schon so gut wie fertig. Denn deren Nadellager lassen sich durch eine zentrale Bohrung auf der Rückseite des Schwingenlagers mit einer Fettpresse nachschmieren. Hier gilt: Lieber zweimal zu viel als einmal zu wenig. Alle anderen haben bei der Anschaffung Geld gespart und müssen dafür jetzt mehr von ihrer Freizeit investieren.



\*Eine Übersicht mit allen bisher behandelten Werkstattthemen finden Sie am Schluss der Bestenliste (siehe Inhaltsverzeichnis „Rubriken“). Dort lesen Sie auch, wie Sie Hefte nachbestellen können.



# Mountain BIKE WERKSTATT

Folge 21\*: GT i-Drive

► **5 ZERLEGEN SIE DAS SCHWINGENLAGER**, indem Sie zunächst die Sicherungsschraube mit den beiden Deckeln lösen. Dazu brauchen Sie einen 5er-Inbusschlüssel und zum Gegenhalten bei einigen Modellen einen 6er, bei anderen wieder den Stiftschlüssel (siehe Punkt 2). Nun sehen Sie die dünnwandige Hohlachse, die sich vortrefflich mit einer abgesetzten Tretlagerwelle mit Durchmessern von 17 und 19–20 mm (z. B. Mavic, Tune) oder dem GT-Spezialwerkzeug austreiben lässt. Reinigen und inspizieren Sie die Achse, die Nadellager (Gleitlager bei allen günstigeren i-Drive-Fullys) und vor allem auch die ein-

2 ander zugewandten Stirnflächen der Buchsen in der Schwinge. Wenn auf diesen Flächen (s. Bild 1) Kupfer durch die Beschichtung durchschimmert, ist es Zeit für einen Austausch, den Sie besser Ihrem Händler überlassen. Hatten Sie vor der Demontage Spiel im Schwingenlager bemerkt, dann lassen Sie ihn auf jeden Fall alle Buchsen des Lagers erneuern und je nach Oberflächenzustand auch die Achse. Schmieren Sie alles gut mit

einem zähen, lithiumfreien Fett ein und platzieren Sie die O-Ringe so wie im Bild 2, damit sie bei der Montage der Schwinge nicht gequetscht werden. Treiben Sie die Achse wieder mittig ein und vergessen Sie auch die mit Loctite 243 versehene Sicherungsschraube nebst Scheiben nicht. Abschließend schieben Sie die beiden O-Ringe wieder über die Lagerspalte.



► **6 Vor DEM ZUSAMMENBAU DES EXZENTERLAGERS** unterziehen Sie bitte alle Teile einer genauen Prüfung. Das gilt sowohl für die Laufflächen der Lagerkonen und -schalen als

auch für die Kugelringe und die vier Dichtungen. Sichtbare Schäden wie eine eingerissene Dichtlippe oder Grübchen in einer Lagerlaufbahn unbedingt ersetzen, um Folgeschäden zu vermeiden. Achtung bei den Lagerdichtungen, diese sind nicht symmetrisch. Sowohl die kleineren in den Lagerschalen als auch die größeren auf den Koni müssen in der entsprechenden Nut mit ihrer runden Kante zum Kugelring hin orientiert sitzen, wenn Sie die Lager zusammenfügen. Nur dann schmiegt sich ihre Dichtlippe optimal an die zugeordnete Fläche an.



► **7** Schmieren Sie die Lager großzügig mit einem nicht zu dünnflüssigen Fett, und schieben Sie den Exzenter wieder von der rechten Seite ein. Nun drehen Sie den linksseitigen Konus wieder so weit auf, dass das **LAGER** zwar noch **LEICHT LÄUFT**, aber **AUF KEINEN FALL SPIEL HAT**. Um das zu testen, versuchen Sie die rechte Kurbel gegen die rechte Kettenstrebe hin und her zu bewegen. Das funktioniert natürlich nur, wenn Ihr Innenlager noch spielfrei ist. Der **LAGER-KONUS** lässt sich nur dann

**FIXIEREN**, wenn seine Gewindebohrungen wie im Bild 3 genau gegenüber den kleinen

Einfräsungen im Exzenter stehen. Drehen Sie ihn wenn nötig noch ein Stück weiter, und checken Sie dann den Leichtlauf des Lagers, indem Sie den Exzenter in der Schwinge rotieren. Wenn Sie mit der gefundenen Einstellung zufrieden sind, tröpfeln Sie etwas mittelfesten Schraubendreher auf die drei Inbusschrauben und ziehen Sie sie mit samt den zugehörigen Unterlegscheiben wieder an. Achten Sie nochmals darauf, dass die Unterlegscheiben sich in die entsprechenden Eindrehungen des Exzenters einfügen. Nun müssen Sie noch den Dog Bone wieder an Hauptrahmen und Exzenter anschrauben. Für dessen offene Kunststofflager ist das schmutzabweisende Finish Line Krytech oder Sprühwachs das Schmiermittel der Wahl. Montieren Sie gegebenenfalls die linke Schale des Innenlagers sowie die linke Kurbel wieder. Voilà, war doch gar nicht so schwer.

