

# Cannondale Fatty-Gabeln

Merkmal aller Cannondale-Federgabeln bis heute ist die aufwendige Linearführung, die besondere Pflege und Aufmerksamkeit verlangt. Lesen Sie hier, was Sie als Headshoker unbedingt beachten müssen.



Checkliste: Wichtigstes Zubehör eines Headshokers: 2 Kabelbinder, schwarz, 200 mm lang		
Werkzeug (je nach Gabel)	Zeit	Schwierigkeit
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Inbusschlüsselsatz, Schonhammer</li> <li>● Headshok-Einbau-Werkzeug und -Pin-Tool</li> <li>● Verstellbarer Stiftschlüssel (z. B. von Park Tool)</li> <li>● Fettpresse</li> <li>● Drehmomentschlüssel (z. B. von Syntace)</li> </ul>	<p>max. 45 min</p>	<p>Anfänger <span style="float: right;">Profi</span></p> <p>Erst komplett und genau durchlesen, dann ohne Hektik ans Werk.</p>

▶ **1** Das Wichtigste zuerst: „Behandeln“ Sie Ihre Fatty **NIEMALS** mit einem **HOCH-DRUCKREINIGER!** Schwarze Kabelbinder (ca. 4 mm breit, 200 mm lang) sollte jeder Fattyist immer im Haus haben. Selbstschrauber bevorraten darüber hinaus einen neuen Faltenbalg. Denn der ist, genau genommen, das wichtigste Teil jeder Headshok-Gabel, weil er die Präzisionsmechanik im Innern vor Schäden durch Verschmutzung und Korrosion schützt. Machen Sie es sich zur Gewohnheit, das Verhüterli nach jeder Fahrt einer kurzen Prüfung (von außen) zu unterziehen. Falls beschädigt, müssen Sie es sofort ersetzen! Verlegen Sie Schalt-, Brems- und eventuelle Computerkabel so, dass

**NICHTS** am **FALTENBALG SCHEUERN** kann, auch nicht bei eingefederter Gabel oder eingeschlagener Lenkung. Nach 20 Stunden Geländeeinsatz oder auch nach einer einzigen Schlecht-Wetter-Fahrt ist es sinnvoll, beide Kabelbinder vorsichtig durchzutrennen und das darunter liegende Schaftrohr der Gabel zu reinigen und neu zu fetten. Inspizieren Sie bei dieser Gelegenheit auch den kritischen Bereich unter dem dicken O-Ring, der als Durchschlagsdämpfer fungiert, auf Feuchtigkeit, Rost oder eventuelle Risse und Deformationen. Krempeln Sie den Faltenbalg auf links, und reinigen Sie seine Innenfläche. Austauschen kann man ihn nur durch Zerlegen der Gabel. Fixieren Sie den intakten Faltenbalg wieder sicher und dicht, indem Sie beide Kabelbinder fest anziehen.



▶ **2** Nach jeweils **40 STUNDEN EINSATZ** sollten Sie auch im oberen Teil der Gabel nach dem Rechten sehen. Sie kann dazu eingebaut bleiben. Ausgebaut ist das Handling aber einfacher. Daher beschreibt Mountain BIKE hier die komplette Prozedur. Stellen Sie

die Dämpfung der Gabel am Einstellknopf auf die kleinste Stufe, bzw. deaktivieren Sie den Lockout. Dann lösen Sie den Einstellknopf oben auf der Gabel. Bei den meisten Modellen wird er durch eine zentrale Schraube gesichert, bei anderen Modellen aber durch eine seitliche Madenschraube. Jetzt lösen Sie die Klemmschraube(n) des Vorbaus und ziehen ihn von der Gabel ab. Über eine Steckschlüsselnuss von mindestens 24 mm Schlüsselweite klopfen Sie die Gabel sachte aus dem Steuerrohr des Rahmens. Beim ersten Schlag empfiehlt es sich, den Rahmen zu fixieren. Hat sich das untere Steuerlager erst mal bewegt, sichern Sie von nun an aber lieber die Gabel gegen Runterfallen.



▶ **3** Bevor Sie die **GABEL ÖFFNEN**, lassen Sie einer gasgefüllten Fatty unbedingt die **LUFT RAUS**. Bei einem Stahlfedermodell (kein Luftventil am unteren Ende des Schaftrohrs) reduzieren Sie mit einem 3-mm-Inbus die Federvorspannung durch die zentrale Bohrung von oben auf das Minimum. Dann lösen Sie den Deckel der Gabel



mit einem verstellbaren Stiftschlüssel im Gegenuhrzeigersinn. Komprimieren Sie die Gabel vollständig. Nun kommt das Gehäuse des Dämpfers zum Vorschein, den Sie nur mit dem speziellen Cannondale-Pin-Tool (Foto ganz rechts) ausbauen sollten. Halten Sie die Gabel maximal eingefedert, und drehen Sie auch hier im Gegenuhrzeigersinn.



▶ **4** Jetzt halten Sie den **DÄMPFER** in Händen (im Bild das Exemplar einer stahlgefederten Fatty). Alle Headshok-Gabeln (außer Oldtimer vor 1994, von deren komplexem Innenleben Sie bitte die Finger lassen) besitzen geschlossene Dämpfer, die im Laufe der Zeit ein wenig Öl verlieren können. Deshalb empfiehlt Cannondale, den Dämpfer alle 80 Stunden neu zu befüllen. Entscheiden Sie selbst, ob es nötig ist, indem Sie die Kolbenstange mal langsam, mal zügig hin und her bewegen. Verläuft diese Bewegung gegen einen gleichmäßigen Widerstand und ohne Rucker oder Durchsacker, dann ist der Ölhaushalt o. k. Sie werden dann auch keine äußeren Ölsuren an der Kolbenstange sehen. Andernfalls oder wenn Ihnen der Sinn nach Dämpfer-Tuning steht, lassen Sie einen autorisierten Cannondale-Mechaniker oder gleich die Headshok-Ärzte von **EIGHTY-AID** (Tel. 09 31/78 32 50) ran, die dann auch die Dichtungen austauschen.



\*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 22\*: Fatty-Gabeln



► **5** Unter dem Dämpfer befindet sich im Innern des Schaftrohrs noch die Luftkammer oder die Feder-Elastomer-Einheit, die Sie ebenfalls zu Tage fördern. **REINIGEN** Sie **ALLE TEILE GRÜNDLICH**, vor allem auch die Laufbahnen der Linearführung und den unteren, inneren Bereich des Schaftrohrs. Dann testen Sie die **LEICHTGÄNGIGKEIT DER LINEARFÜHRUNG**. Etwaiges Ruckeln oder Spiel sind Zeichen von Korrosion oder Verschleiß infolge vernachlässigter Wartung. In dem Fall schicken Sie Ihre Fatty bitte an Eighty-Aid. Keiner beherrscht diese recht komplizierte Reparatur so gut wie diese Spezialisten. Bevor Sie die Gabel wieder zusammenbauen, checken Sie noch den verschraubten Deckel unterhalb des unteren Steuerlagers auf festen Sitz und den Zustand der beiden Steuerlager. Messen Sie auch, ob Ihre Gabel noch den nominellen Hub erreicht. Bei Gabeln vor Baujahr 2000 können sich nämlich die äußeren und inneren Laufbahnen verschieben, was zu einer beträchtlichen Reduzierung des Federwegs und einem „Einrasten“ im ausgefederten Zustand führen kann. Mit etwas Druck schieben Sie die äußeren Bahnen wieder bis auf Anschlag runter. Die inneren Bahnen schieben Sie von unten bei eingeschraubtem Dämpfer bis auf Anschlag nach oben.



► **6** Ist alles picobello, starten Sie den **ZUSAMMENBAU** mit einer kleinen **SCHMIERORGIE**. Verwenden Sie ein gutes Fett, wie z. B. Finish Line Teflon Grease. Schmieren Sie die äußeren Laufbahnen von oben, die inneren von unten, und versorgen Sie die Nadelrollen durch die Bohrung im äußeren Rohr mit einer Fettpresse. Bewegen Sie das Linearlager anschließend ausgiebig, damit sich das Fett gut verteilt. Dann kommt

die ebenfalls gefettete Feder-/Elastomer-Einheit bzw. die Luftkammer wieder an ihren Platz und ebenso der Dämpfer (mit eingeschobener Federkolbenstange bei Stahlfedermodellen). Achten Sie auf einen guten Sitz des Pin-Tools, und ziehen Sie den Dämpfer dann gut fest. Eine Luft-Fatty pumpen Sie danach wieder auf.



► **7** Zum **WIEDEREINBAU** in den Rahmen stützen Sie die Gabel mit den Ausfallenden auf einer weichen Holzplatte ab und klopfen über das Headshok-Einbaulwerkzeug – ein Rohr mit 90 x 51 x 40 mm (L x B x H, Foto ganz links) – auf das obere Steuerlager, bis das untere Lager wieder auf Anschlag in der Lagerschale sitzt. Ein paar Tropfen Öl auf die Dichtung des oberen Steuerlagers verbessern deren Wirkung. Bei neueren Bikes vergessen Sie bitte nicht die zusätzliche Dichtung (siehe oben) unter dem Vorbau, den Sie dann aufsetzen und mit 15 Nm (bei einer Klemmschraube) oder 10 Nm (bei zwei Klemmschrauben) anziehen. Abschließend kommt noch der Einstell- oder Lockoutknopf wieder an seinen Platz. Bei Modellen, bei denen dieser in mehreren Zwischenstufen einrastet,

gehen Sie so vor: Finden Sie die Lockout-Position der Einstellspindel des Dämpfers, indem Sie diese mit einem Schraubendreher in ganz kleinen Schritten drehen und immer wieder versuchen, die Gabel zu komprimieren. In der Lockout-Position setzen Sie dann den Einstellknopf so auf, dass seine Rastkugel in der Vertiefung sitzt, die einer maximalen Verdrehung im Uhrzeigersinn entspricht. Jetzt ziehen Sie die Madenschraube ganz vorsichtig an und sind **FERTIG**.

