

EINSTELLUNG

Selbst das beste Material ist vollkommen nutzlos, wenn Sie nicht wissen, wie Sie die optimale Leistung aus ihm herauskitzeln. Jeder Biker sollte in der Lage sein, seine Schaltung zu justieren und seine Federgabel einzustellen. Wir begleiten Sie auf dem Weg in die Selbstständigkeit.

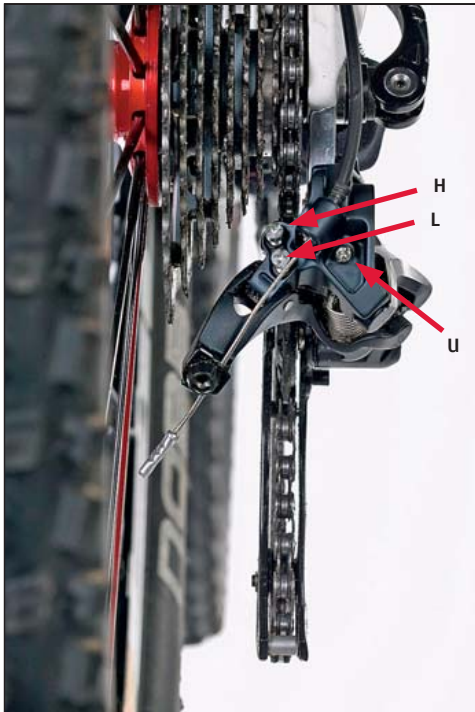
Sie haben eine natürliche Abneigung gegen Werkzeug? Sie fürchten sich, mehr kaputt zu machen, wenn Sie selbst Hand an Ihr geliebtes Zweirad anlegen? Vergessen Sie jetzt mal Ihre Scheu vorm Schrauben. Mit einer **detaillierten Anleitung** und etwas Übung sind auch Sie in der Lage, die wichtigsten Parameter an Ihrem Bike einzustellen. Das spart Zeit und Geld, macht Spaß und Sie können mehr Zeit auf dem Trail verbringen. Ganz zu Schweigen von der Unabhängigkeit, bei einer Panne.

Grundsätzlich gilt bei allen Teilen an Ihrem Bike: Bevor Sie mit der Einstellung beginnen, sollten Sie prüfen, ob die betreffenden Teile noch intakt sind. Wenn nicht, können Sie noch so viel schrauben. Das Teil bleibt Schrott. Auf den nächsten vier Seiten zeigen wir Ihnen die Basics zur Schaltungseinstellung, zur Einstellung von Cockpit und Sattel und zum Setup der Federelemente. Lassen Sie sich bei der Einstellungszeit und bedenken Sie, dass gerade bei der Schaltungs-Justage

weniger oft mehr ist. Nur eine viertel Umdrehung an einer Einstellschraube kann über Fluch und Segen entscheiden. Wie bei allem gilt auch hier: Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen. Besonders bei der Fahrwerksabstimmung kommen Erfahrung und Vorliebe eine große Bedeutung zu. Doch Sie werden merken, dass Sie schnell ein Gespür für die Technik entwickeln und zielgerichtet zum **optimalen Setup** gelangen. Also nur Mut und viel Spaß beim Schrauben.

SCHALTWERK

Hier ist Fingerspitzengefühl gefragt. Doch, wer das Grundprinzip der Schaltungseinstellung verstanden hat, bekommt jedes Schaltproblem in den Griff.



1. SCHALTAUGE

Drei Schrauben liegen auf dem Weg zum perfekt justierten Schaltwerk. Doch bevor Sie sich an die Feineinstellung machen, sollten Sie checken, ob das Schaltauge auch wirklich gerade steht. Beim Blick von hinten muss der Schaltkäfig exakt parallel zu den Ritzeln der Kassette stehen. Ist das Schaltauge verbogen, hilft meist nur der Austausch oder Richten mit Spezialwerkzeug.

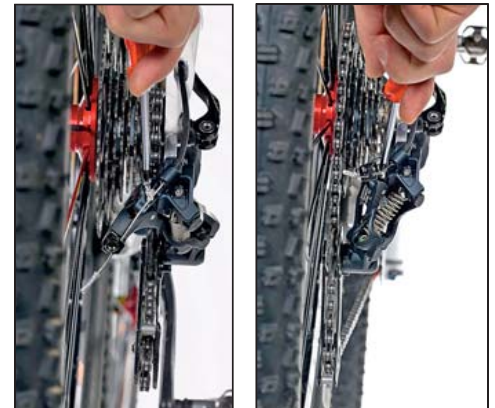


2. ZUGSPANNUNG

Aktuelle Schaltwerke kommen ohne Zugspannschraube aus. Die einzige Möglichkeit zur Regulierung der Zugspannung sitzt am Schalthebel. Bei Schaltwerken mit normaler Schaltlogik (SRAM oder Shimano-„Top Normal“) erhöht ein Rausdrehen der Schraube die Zugspannung. Die Kette klettert leichter aufs nächstgrößere Ritzel.

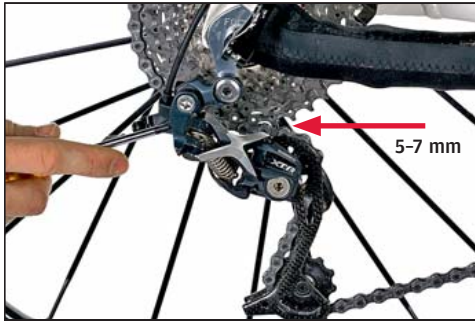


Daniel Hooper, BIKE-Mechaniker
„Eine saubere Zugverlegung ist Voraussetzung für präzises Schalten.“



3. SCHWENKBEREICH

Mit diesen beiden Schrauben begrenzen Sie den Schwenkbereich des Schaltwerks. Mit der oberen H-Schraube stellen Sie die Stellung des Schaltwerks unter dem kleinsten Ritzel und mit der unteren L-Schraube die Stellung unter dem größtem Ritzel ein. Die obere Leitrolle muss jeweils exakt unter dem entsprechenden Ritzel stehen. Drehen Sie die H-Schraube so weit heraus, dass die Kette problemlos auf das kleinste Ritzel fällt (Bild links), ohne beim Kurbeln Geräusche zu verursachen. Drehen Sie die L-Schraube, wenn die Kette auf dem größten Ritzel liegt (Bild rechts) so weit rein, dass das Schaltwerk bei weiterem Druck am Schalthebel nicht mehr zuckt, aber noch einwandfrei schaltet.

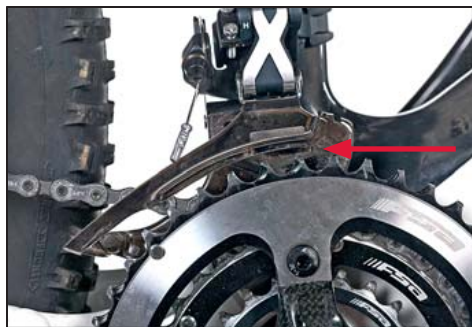
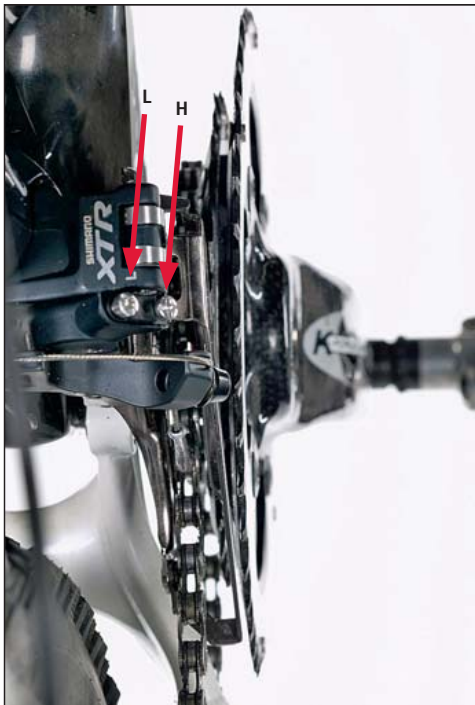


4. UMSCHLINGUNG

Oftmals fristet diese Schraube ein Schattendasein, weil man mit dem Werks-Setup des Herstellers mehr oder weniger gut zurecht kommt. Mit ihr können Sie einstellen, wie weit das Schaltwerk und damit die Kette die Ritzel umschlingt. Auf dem größten Ritzel sollte der Abstand zwischen den Zähnen der oberen Leitrolle des Schaltwerks und den Kassettenzähnen fünf bis sieben Millimeter betragen. Ein Reindreihen der Schraube vergrößert den Abstand.

UMWERFER

Einmal richtig eingestellt, sorgt der Umwerfer auch nach unzähligen Kilometern für präzise Schaltvorgänge. Der Wartungsaufwand fällt denkbar gering aus.



2. HÖHE

Neben der Ausrichtung des Winkels zwischen Umwerfer und Kettenblättern müssen Sie die Höhe des Umwerfers einstellen. Zwei bis drei Millimeter zwischen den Zähnen des großen Kettenblattes und dem äußeren Leitblech sind optimal. Wie am Schaltwerk, wird die Zugspannung über eine Zugspannschraube am Umwerferschalthebel reguliert. Ein Rausdrehen der Schraube lässt den Umwerfer weiter nach außen wandern und hievt die Kette leichter aufs größere Kettenblatt.

1. AUSRICHTEN

Voraussetzung für eine präzise Funktion ist die penible Ausrichtung des Umwerfers. Das äußere Leitblech muss (anders als auf dem Foto) exakt parallel zu den Kettenblättern stehen. Mit den beiden Einstellschrauben stellen Sie den Schwenkbereich ein. Die H-Schraube begrenzt den Weg nach außen, die L-Schraube nach innen.



3. SCHWENKBEREICH

Schalten Sie aufs kleine Kettenblatt und hinten groß (Bild links). Drehen Sie die L-Schraube so weit heraus, dass die Kette schleiffrei am inneren Leitblech des Umwerfers vorbeiläuft und bei allen Schaltvorgängen problemlos vom mittleren Kettenblatt heruntergehievt wird. Bewegt sich der Umwerfer trotz Rausdrehen der Schraube nicht weiter nach innen? Verringern Sie die Zugspannung am Schalthebel. Da es bei breiten Reifen Platzprobleme geben kann, achten Sie darauf, dass der Reifen nicht an den Umwerfer stößt. Schalten Sie vorne aufs große Kettenblatt und hinten klein (Bild rechts). Drehen Sie die H-Schraube so weit herein, dass die Kette geradeso schleiffrei läuft. Die Zugspannung ist optimal, wenn bei der Kettenposition vorne mitte, hinten groß, gerade noch 0,5 mm Platz zum inneren Blech ist.

TIPP!

Weniger ist mehr. Gehen Sie bei der Justage mit Fingerspitzengefühl vor. Ändern Sie die Zugspannung nur in kleinen Schritten.

COCKPIT

Mit wenigen Handgriffen machen Sie Ihr Cockpit deutlich angenehmer und effizienter. Krämpfe in den Händen müssen einfach nicht sein.



1. HEBELPOSITION SEITLICH

Für maximale Brems-Power rücken Sie die Bremsgriffe so weit nach innen, dass Sie die Hebel am äußeren Ende greifen. Viele Schalthebel lassen sich auch außerhalb der Bremsgriffe montieren.



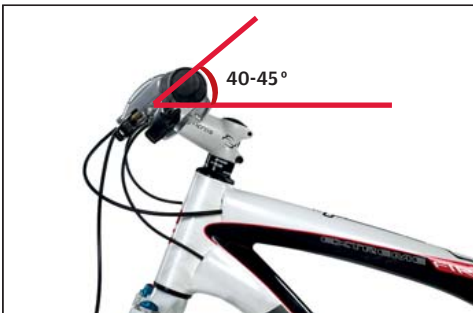
2. HEBELWINKEL

Die Bremshebel sollten so eingestellt werden, dass das Handgelenk beim Bremsen gerade bleibt. Zu hoch stehende Hebel können Schmerzen verursachen und verschlechtern den Griff.



3. GRIFFWEITE

Stellen Sie mit einem kleinen Innensechskantschlüssel den Bremshebel so weit nach innen, dass Sie ihn sicher mit dem letzten Fingerglied umfassen können.



4. LENKER UND BAREND POSITION

Flat- und Riserbars haben beide eine Biegung nach hinten. Diese liegt, je nach Hersteller, zwischen fünf und 16 Grad. Drehen Sie den Lenker so in Position, dass die Biegung circa 40-45 Grad nach hinten zeigt. Um ein möglichst gerades Handgelenk zu gewährleisten, sollten Sie Barends nicht zu steil stellen. Orientieren Sie sich an der Steigung des Vorbaus.



TIPP!

Schraubgriffe machen die Arbeiten am Cockpit viel leichter. Achten Sie beim Nachrüsten auf diese schnelle, verdrehsichere Befestigung.

SATTEL

Die Sitzposition entscheidet maßgeblich über Vortrieb und Komfort. So können Sie Knie- und Gesäßschmerzen vermeiden und Ihre Effizienz auf dem Bike verbessern.



1. SATTELWINKEL

Gerade Sättel können Sie mit Hilfe einer Wasserwaage leicht horizontal ausrichten. Wenn Ihr Sattel hinten etwas hochgezogen ist, legen Sie die Wasserwaage einfach ein Stück weiter vorne an - ab dem Bereich, wo Ihre Sitzknochen liegen. Bedenken Sie bei Hardtails den Gabel-SAG und die dadurch tiefere Front.

2. SITZHÖHE UND NACHSITZ

Die Sitzhöhe ermitteln Sie, indem Sie gerade auf dem Sattel sitzen (lassen Sie sich von jemandem festhalten). Jetzt den Sattel so weit ausziehen, bis Ihr gestrecktes Bein bei tiefster Kurbelstellung gerade noch mit der Ferse das Pedal berührt (Bild links). Ausgehend von dieser Sitzhöhe stellen Sie die Kurbeln waagrecht und klicken sich in die Pedale ein. Verschieben



Sie den Sattel so weit vor oder zurück, bis das durch Ihre vordere Kniescheibe gefällte Lot genau durch die Pedalachse fällt (Bild rechts). Wenn Sie nicht weit genug mit dem Sattel nach hinten/vorne kommen, greifen Sie zu einer gekröpften/geraden Stütze.

FEDERUNG

Wer das Mehrgewicht einer Federung in Kauf nimmt, sollte sie auch so einstellen, dass er sie nutzen kann. Holen Sie das Beste aus Ihrem Fahrwerk heraus.



1. HÄRTE

Bevor Sie sich der Dämpfung widmen, müssen Sie Gabel und Dämpfer auf Ihr Körpergewicht einstellen. Je nach Modell können Sie den Luftdruck (Bild) oder die Federvorspannung ändern.

2. EMPFEHLUNG

Soweit vorhanden, können Sie sich auf dem Weg zum perfekten Setup an den Luftdruckempfehlungen des Herstellers orientieren. Manche Gabeln haben mehrere Luftkammern.



4. ZUGSTUFE GABEL I

Die rot gekennzeichnete Zugstufenverstellung reguliert die Ausfedergeschwindigkeit. Eine Drehung im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung und lässt die Gabel langsamer ausfedern.

TIPP!



Ein Reset-Adapter (um 30 Euro) verhindert wirkungsvoll den Luftverlust beim Abschrauben der Gabelpumpe. So gelingt das Setup garantiert.

5. ZUGSTUFE GABEL II

Ziehen Sie die Vorderradbremse und drücken Sie die Gabel mit gestreckten Armen und Ihrem gesamten Körpergewicht zusammen (Bild links). Jetzt blitzschnell die Hände vom Lenker nehmen, damit die Gabel ungehindert ausfedern kann (Bild rechts). Stellen Sie die Dämpfung der Zugstufe so ein, dass das Vorderrad den Bodenkontakt behält und nicht mehr hochspringt.



3. NEGATIVFEDERWEG (SAG)

Als Indikator für die richtige Gabel-/Dämpferhärte und den damit verbundenen Negativfederweg (SAG) dienen Kabelbinder. Setzen Sie sich auf das Bike, nehmen Sie die Füße hoch und schieben Sie die Kabelbinder gegen die Dichtungen. Nun vorsichtig absteigen. Der Negativfederweg sollte 15-30 Prozent des maximalen Hubs ausmachen.



6. ZUGSTUFE DÄMPFER I

Checken Sie, ob Ihr Sattel ordentlich befestigt ist. Rollen Sie dann im Stehen (Bild links), und lassen Sie sich aus dieser Position einfach in den Sattel fallen (Bild rechts). Das Heck sollte jetzt nur 1,5 Mal nachwippen. Wenn erst später Ruhe reinkommt, erhöhen Sie die Dämpfung der Zugstufe durch Drehung im Uhrzeigersinn.



7. ZUGSTUFE DÄMPFER II

Wie an der Gabel, ist auch die Zugstufenverstellung des Dämpfers in Rot gehalten. Eine Drehung im Uhrzeigersinn erhöht die Zugstufendämpfung und verlangsamt damit die Ausfedergeschwindigkeit des Hinterbaus. Kalte Temperaturen verlangen wegen des zäher fließenden Öls weniger Dämpfung im Vergleich zum Sommer-Setup.