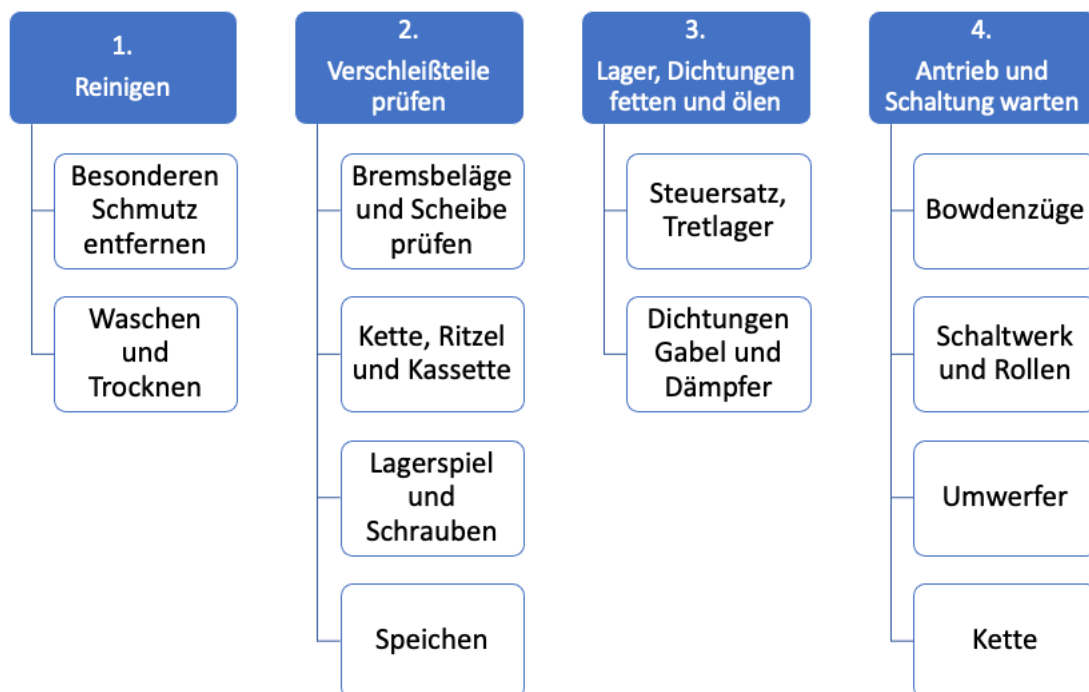




Teil 2 - Bike winterfertig machen - viel Spaß dabei!

Ablauf:

Die nachfolgenden Wartungs- und Reinigungsarbeiten dienen der Sicherheit und dem Werterhalt. Kann man im Frühjahr auf ein "fittes" Bike steigen, hat man doppelte Freude. **Keine Garantie oder Gewährleistung auf Inhalt und Vollständigkeit. Basis: eigene Erfahrungen.**



1. Reinigen

"Nur ein sauberes Bike ist ein schnelles und gutes, zuverlässiges Bike".

Merksatz 1: Auf keinen Fall einen Hochdruckreiniger mit viel Druck verwenden. Der Wasserdruck zerstört Lager und Dichtungen. Ein normaler Wasserstrahl aus dem Schlauch genügt.

Merksatz 2: Unbedingt darauf achten, dass vor einer intensiven Reinigung die Bremsen/Bremsscheiben geschützt werden. Es darf kein Öl oder anderer Schmutz auf die Bremsscheiben gelangen. Die Bremsscheiben dürfen auch keinesfalls mit den Fingern berührt werden - diese haben auch eine Fettschicht. Kommen die Bremsbeläge mit Fett in Berührung, werden sie unbrauchbar und müssen ersetzt werden.

Merksatz 3: Auf die Umwelt achten. Kein Öl darf ins Grundwasser gelangen.



**BIKE
ARENA
ARBERLAND**



1.1. Besonderen Schmutz entfernen

Besonders verschmutzte Teile wie Ritzel, Kette und Kassette mit einem Bike-Reiniger, z.B. Muc Off Bike-Reiniger, einsprühen, einwirken lassen, und mit einem Wasserstrahl abspülen.

Sind die Teile besonders verschmutzt, vor dem Abspülen mit einer Bürste reinigen.

Material: Bike-Reiniger, kleine Bürsten

1.2. Bike waschen und trocknen

Am besten geht dies mit einem kleinen Eimer, lauwarmen Wasser, etwas flüssiger Seife drin, einem weichen Schwamm und einem Mikrofasertuch.

Das Bike mit lauwarmem Seifenwasser und Schwamm waschen, mit einem Wasserstrahl abspülen und anschließend mit dem Mikrofasertuch trocknen.

Material: Eimer, Wasser, flüssige Seife, Schwamm, Mikrofasertuch

2. Verschleißteile prüfen und gegebenen falls (später) ersetzen

2.1. Bremsbeläge und Bremsscheibe prüfen

Bremsscheibe: Sichtprüfung (nicht mit den Fingern berühren). Hat die Bremsscheibe tiefe Rillen oder ist sie "dünn" geworden (Verschleissgrenze ca. 1,6 mm), muss sie ersetzt werden. Die Mindestdicke richtet sich nach dem Hersteller.

Bremsbeläge: Sichtprüfung. Haben die Bremsbeläge noch genügend Belagmaterial oder ist man schon nahe am Trägermaterial? Ist eine Sichtprüfung nicht möglich, müssen die Beläge ausgebaut werden. Sind sie schon weit abgeschliffen, müssen sie ersetzt werden. Das Belagmaterial darf nicht mit den Fingern berührt werden.

Merksatz 1: Muss die Bremsscheibe ersetzt werden, sollten gleichzeitig neue Beläge verbaut werden.

Merksatz 2: Werden neue Teile verbaut, muss die Bremse auf jeden Fall neu eingebremst werden.

2.2. Kette, Ritzel und Kassette

Kette: Mit der Messlehre die "Kettenlängung" messen. Ist die Kette mit der Zeit zu lang geworden, zerstört sie gleichzeitig Ritzel und Kassette. Die Schaltperformance ist schlecht. Dies kann teuer werden. Wechselt man die Kette rechtzeitig, schont man die anderen Antriebsteile und den Geldbeutel.

Ritzel und Kassette: Sichtprüfung. Fehlen Zähne oder sind diese sehr weit abgeschliffen, wird die Schaltperformance schlecht.

Merksatz: Wechselt man die Kette rechtzeitig, schont man die anderen Antriebsteile und den Geldbeutel.

2.3. Lagerspiel und Schrauben

Steuersatz und Tretlager: Bewährte Druckprüfung. Gibt es Spiel oder Geräusche, müssen die Lager nachgezogen, bzw. getauscht werden.

Schrauben: Sind alle wesentlichen Schrauben fest? Vorbau, Lenker, Bremssättel, Hinterbau, Dämpfer, Pedale, Armaturen (Brems- und Schalteinheit), Schaltwerk und Umwerfer.

Merksatz: Die Brems- und Schalteinheit sollte nur so fest angezogen werden, dass sie sich im Falle eines Sturzes etwas verdrehen kann. Alle anderen Schrauben gemäß vorgeschriebenem Drehmoment anziehen. Dies gilt besonders für Carbon Verbindungen.
Material: Bits und Drehmomentschlüssel

2.4. Speichen

Druckprüfung mit zwei Fingern aller Speichen auf Spannung. Sichtprüfung auf Beschädigung der Speichennippel.

3. Lager, Dichtungen fetten und ölen

3.1. Steuersatz, Tretlager

Steuersatz und Tretlager: Ein Packung Fett kann bei schlechter Gängigkeit nicht schaden. Steuersatz: Vorbau lösen und Gabel vorsichtig herausnehmen. Dann alle Teile des Steuersatzes reinigen und frisches Lager-Fett zugeben. Die Reihenfolge der Spacer und Lagerschalen beim Zusammenbau beachten. Tretlager: Spezialwerkzeug wird benötigt. Am besten in der Werkstatt richten lassen.
Material: Lagerfett

3.2. Dichtungen Gabel und Dämpfer

Die Gängigkeit der Federelemente hängt wesentlich vom Zustand der Dichtungen ab. Sind diese nur trocken, reicht etwas Spezial Öl. Sichtprüfung: Sind die Dichtungen spröde, muss das Federelement zur Inspektion.
Standrohre, Dichtungen und Federgabel/Dämpfer penibel mit einem Mikrofasertuch reinigen. Dann die Dichtungen vorsichtig mit z.B. "Brunox Federgabel Deo" einölen. Dann mit Druck die Gängigkeit prüfen. Überschüssiges Öl abwischen.
Material: Federgabel Öl

4. Antrieb und Schaltung warten

4.1. Bowdenzüge (Hüllen und Seile)

Lassen sich die Schaltvorgänge am Schalthebel nur noch sehr schwer ausführen, kann ein Tropfen Öl wesentlich weiterhelfen. Dazu die Schaltseile lösen und etwas Öl in die Schalthülle geben (vom Schalthebel aus). Das Schaltseil muss durch die Hülle leichtgängig bewegt werden können. Lassen sich damit die Schaltvorgänge nicht geschmeidig machen, empfiehlt sich ein Tausch des Schaltseils/der Hülle. Das Schaltseil kann selbst getauscht werden. Hülle: Dies ist aufwändig und sollte in der Werkstatt gemacht werden.

4.2. Schaltwerk und Rollen

Schaltwerk je nach Schaltsystem entspannen - es sollte kein Druck durch die Kette auf die Schalteinheit ausgeübt werden. Notfalls die Kette, falls ein Kettenschloß vorhanden ist, ausbauen. Schaltwerk und Schaltröllchen penibel mit einem Tuch und etwas Antriebsreiniger reinigen.

Danach die Gelenke des Schaltwerks mit Spezial Öl (Brunox oder WD, nicht harzend) ölen und gängig machen. Kette bei Bedarf wieder einbauen.

4.3. Umwerfer

Gleiche Vorgehensweise.

4.4. Kette

Kette mit einem Mikrofasertuch penibel reinigen. Danach auf jede Rolle einen Tropfen Ketten-Öl geben. Am besten die Kette nach dem unteren Schaltröllchen innen benetzen (dies sind die Kontaktflächen zu den einzelnen Ritzeln). Hat man alle Röllchen mit Öl benetzt, die Kette rückwärts ca. 15 x durchlaufen lassen und danach überschüssiges Öl mit einem Lappen entfernen.

