

6. Jetzt wird vorn auf das mittlere Blatt und hinten auf das größte Ritzel geschaltet. Zwischen Kette und innerem Umwerferleitblech sollte ein minimaler Abstand sein (0,5 mm). Gleicher Test nochmal auf dem kleinsten Ritzel. Per Einstellschraube am Schalthebel regulieren. Dann hinten auf ein mittleres Ritzel und vorn noch ein paar Mal zur Kontrolle schalten – fertig.

d) Schaltwerk

5 Schritte, und die Gangwechsel funktionieren wieder lautlos und exakt wie ein Schweizer Meisteruhrwerk:

1. Zunächst wird das obere Schaltwerkleitröllchen per Einstellschraube („High“) exakt unter das kleinste Ritzel positioniert – am besten noch bevor der Schaltzug befestigt wird.
2. Jetzt wird der Schaltzug angeklemt – und mit dem Stelling am Schaltwerk unter leichte Spannung gesetzt (Bild 6).



Bild 6

Achtung!

Bei SRAM-D.I.R.T.- und SRAM-ESP-Schaltwerken fehlt dieser Stelling, stattdessen kommt die Einstellschraube am rechten Drehgriff zum Einsatz.

3. Noch vor der Feineinstellung schaltet man nun aufs größte Ritzel und dreht die untere Einstellschraube („Low“) so weit herein, dass Ritzel und Leitröllchen wiederum fluchten.
4. Nun kommt die Kette vorn auf das kleine Blatt. Mit der sogenannten B-Screw wird das Schaltwerk so positioniert, dass zwischen dem größten Ritzel und der Leitrolle eineinhalb Kettenglieder frei sind. Tipp: Dabei von Hand rückwärts kurbeln, dann ist das Schaltwerk beweglicher.
5. Zuletzt wird vorwärts gekurbelt und auf das dritte Ritzel (von unten) geschaltet. Dann den Schaltwerkstellung (oder die Einstellschraube am Schalthebel) so weit herumdrehen (Bild 7), dass die Kette gerade nicht am vierten Ritzel streift. Zur Kontrolle schaltet man nun noch einmal alle Gänge durch - perfekt, oder?



Bild 7

e) Finish

Vor der Abfahrt noch 2 Kleinigkeiten mit Langzeitwirkung:

1. Auf jedes Schaltzugende gehört eine Endkappe, damit der Zug nicht ausfranst.

2. Zu guter Letzt noch ein Tröpfchen Schaltungs-Öl auf alle Gelenke von Umwerfer und Schaltwerk – das sichert deren Leichtiggängigkeit und sollte öfter erneuert werden (Bild 8).



Bild 8

f) Richtiges Schalten

Der Umwerfer vorne arbeitet unter Belastung nur unwillig. Es gilt das richtige Kettenblatt vor der Steigung festzulegen. Die Ritzel hinten lassen sich bei einem kurzen Entlasten der Pedale eigentlich „fast“ immer wechseln.

Es erscheint meistens ratsam, eine Steigung nicht mit dem kleinsten Ritzel zu beginnen.

Achtung!

Diagonale Kettenlinien sollten wegen der hohen mechanischen Reibungskräfte vermieden werden.

Das Schaltschema zeigt die möglichen Kombinationen. Für das „Bergsteigen“ eignen sich vorne das mittlere und kleine Kettenblatt (Bild 9).

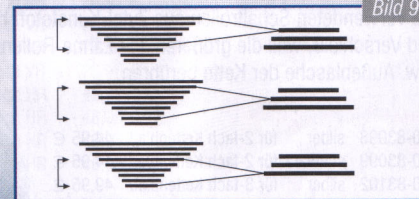


Bild 9