

# Schaltung checken

Ehe Sie wie wild an den Einstellschrauben drehen, sollten Sie diese sechs Problempunkte abhaken. Stimmt einer nicht, wird die Schaltung nie exakt funktionieren.



CHECKLISTE		
Werkzeug	Zeit	Schwierigkeit
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Kreuzschlitzschraubendreher</li> <li>● 5-mm-Inbusschlüssel</li> <li>● 6-mm-Inbusschlüssel (nur Sram Di.R.T.)</li> </ul>	<p>10 Min</p>	<p>Anfänger <span style="color: green;">▶</span> Profi</p> <p>Technisch einfach, doch Fingerspitzengefühl nötig.</p>

**1** Damit der Gangwechsel problemlos klappt, müssen **KETTE** und Zahnkränze in Ordnung sein. Unser Tip: Kette erst wechseln, wenn sie anfängt durchzurutschen. Zwar muß dann auch hinten das komplette Ritzelpaket ersetzt werden sowie vorne das mittlere Blatt, doch das ist preiswerter als häufigere Kettenwechsel. Beschädigte Kettenblattzähne lassen sich meist wieder geradebiegen oder mit einer Feile glätten.



**2** Die **KETTENLINIE** muß stimmen. Sie hängt von den Innenlager- und Kurbelabmessungen ab. Die Kette sollte parallel zur Fahrtrichtung verlaufen, wenn sie vorne auf dem großen Blatt und hinten auf dem vierten (9fach, Foto) bzw. dritten Ritzel (8fach) liegt. Ist dies nicht der Fall, Innenlager gegen eines mit kürzerer bzw. längerer Lagerwelle austauschen. Achtung: Bei einer kürzeren Welle könnten Kettenblätter oder Kurbeln am Rahmen streifen.

Ist die Kette zu lang, werden die Schaltvorgänge ungenau; ist sie zu kurz, besteht akute Gefahr, bei Gängen im großen Blatt Schaltwerk und Schaltauge zu verbiegen oder gar auszureißen. Die **KETTENLÄNGE** muß deshalb so bemessen sein, daß sich der Extremgang „großes Kettenblatt/größtes Ritzel“ (wie im Bild) gerade noch schalten läßt. In der Praxis sollte man diese Schaltposition übrigens tunlichst vermeiden: Der große Schräglauf erhöht den Verschleiß im Antriebsstrang unnötig.



**3**

Viele Schaltfehler haben diese oft kaum zu erkennende Ursache: Das **SCHALTAUGE** (Pfeil) ist krumm – etwa durch einen Sturz. Zur Kontrolle benötigt man ein zweites Hinterrad und einen Meterstab. Schaltwerk ab-, das Zweitrad einschrauben und messen, ob die Felgen exakt parallel stehen. Falls nicht, vorsichtig zurechtbiegen.



**4**



**5** Ein weiterer wichtiger Check vor dem Einstellen der Schaltung: **ZUGREIBUNG** kontrollieren. Bei ausgehängtem Schaltzug geht das ohne komplizierte Meßgeräte. Man faßt den Seilzug am Anfang und Ende jedes einzelnen Außenhüllenabschnittes und zieht ihn von Hand hin und her. Bei erhöhtem Widerstand die Hülle ersetzen. Ist der Zug geknickt, verharzt oder dreckig, müssen Hülle sowie Zug getauscht werden. Wenn einzelne Drahtlitzen gebrochen sind und abstecken oder das Zugende ausgefranst ist, ist lediglich ein neuer Seilzug fällig.



**6**

Der Weg des Schaltzuges hat großen Einfluß auf die Schaltungspräzision. Für einen exakten Schaltvorgang sollte der hintere **SCHALTZUGBOGEN** einen Durchmesser von rund 10 cm haben. Entlang des Rahmens müssen die Züge im weiteren Verlauf knickfrei und schnörkellos verlegt sein.