

# Rocky Mountain Element

Sein sehr geringes Gewicht verdankt der beliebte kanadische Fully-Klassiker nicht zuletzt den leichten Gleitlagern im Hinterbau. Mit der richtigen Pflege sind diese besser als ihr Ruf.



► **1** Die wichtigste Regel für Element-Fahrer: **KEIN KRIECHÖL, KEIN WD40, NIEMALS!** Was aussieht wie gewöhnliche Kunststoffbuchsen, sind Iglidur-Gleitlager des Marktführers Ibus, und die reagieren allergisch auf Lösungsmittel, die den meisten Sprühschmierstoffen zu ihren Kriecheigenschaften verhelfen. Wenn ein Lager quietscht und Sie keine Möglichkeit haben, es zu zerlegen, dann träufeln Sie Finish Line KryTech von außen auf den Lagerspalt und federn den Hinterbau einige Male eifrig ein, damit der Schmierstoff ins Lager gelangen kann. Dauerhafte Schmierung ist auf diese Weise aber nicht zu erreichen. Zerlegen Sie deshalb mindestens einmal jährlich alle Gelenke. Biker, die ihr Element wirklich lieben, machen dies alle 100 Betriebsstunden, da bei vernachlässigter Pflege nicht nur die Buchsen und Achsen, sondern auch die nicht austauschbaren Gleitflächen an Ketten- und Sitzstreben leiden.

► **2** Die **ZERLEGEPROZEDUR** beginnt mit der Demontage der rechten Kurbel oder der Kettenblätter sowie des Schaltwerks. Dann entfernen Sie die Schraube auf der Unterseite des Schwingenlagers am Hauptrahmen mit einem 3-mm-Inbusschlüssel. Durch diese Bohrung können Sie das Hauptlager zur Not auch mal mit Schmierstoff versorgen. Der eigentliche Zweck des Löchlins ist aber, beim Lösen des Hauptlagers mit einem durchgesteckten Inbusschlüssel die quergebohrte Gelenkachse zu fixieren. Nach Entfernen beider Schrauben ziehen Sie die Kettenstreben vom Hauptrahmen ab. Drehen Sie eine Schraube wieder ein und treiben dann die möglicherweise festsetzende Gelenkachse mittels eines Splinttreibers aus.

Checkliste: Sie brauchen Werkzeug, Zeit, Geduld und ein bisschen Schraubenerfahrung!		
Werkzeug	Zeit	Schwierigkeit
<ul style="list-style-type: none"> <li>● je ein 3-, 4-, 8-mm- und zwei 5-mm-Inbusschl.</li> <li>● Hammer, Kurbelabzieher, 10-mm-Ringschlüssel</li> <li>● Splinttreibersatz, Brennspritus, Loctite 243</li> <li>● Finish Line KryTech oder lithiumfreies Fett</li> <li>● Drehmomentschlüssel, Taschenmesser</li> </ul>	<p>60 min</p>	<p>List und Tücke sind nicht vonnöten, nur Sorgfalt und Ruhe.</p>



► **3** Sollte die Gelenkachse festgesessen oder sich sogar die Schrauben am Hauptlager während der Fahrt gelöst haben, sollten Sie die **SCHWINGENLAGERBOHRUNG** im Hauptrahmen **NACHREIBEN**. Das ist Arbeit für einen erfahrenen Shop-Mechaniker, und nur an solche verleiht Rocky-Importeur Bike Action die dafür benötigte 5/8"-Reibahle. Vorher müssen allerdings noch die Lagerbuchsen raus. Das geht sehr gut mit einem passenden Innenauszieher oder einem möglichst großen Durchreiber. Die neuen Buchsen haben so viel Übermaß, dass sie vermeintlich nicht passen. Tun sie aber doch. Das Einpressen wird erleichtert, wenn Sie an beiden Stirnflächen der Bohrung mit einem Schaber eine kleine Fase anbringen. Dann gut fluchtend ansetzen und vorsichtig mit einer Schraubzwinde einpressen. Zur Not tut es auch ein Gummihammer.





# Mountain BIKE WERKSTATT

Folge 18: Rocky Mountain Element

► 4 Demontieren Sie dann alle anderen Gelenke nach dem gleichen Schema, wobei Sie das Lager der Wippe am Hauptrahmen bitte nicht vergessen. Dessen Achse lässt sich nicht wie am Hauptlager fixieren. Dies ist aber auch nicht nötig. Wenn Sie die Verbindung zu Sitzstreben und Federbein gelöst haben, brauchen Sie nur eine Wippenhälfte abzuschrauben. So dann lässt sich die Achse mitsamt der noch angeschraubten Hälfte der Wippe rausdrücken. Alle Buchsen bleiben zunächst eingebaut. **REINIGEN SIE ALLE TEILE MIT BRENNSPIRITUS**, auch die Gleitflächen an Ketten und Sitzstreben und die Innengewinde in den Streben und Achsen. Festsitzenden Schmutz entfernen Sie vorsichtig mit dem Schaber. Buchsen, deren Oberfläche Sie dennoch nicht mehr richtig glatt bekommen oder in denen die zugehörige Gelenkachse Spiel hat, tauschen Sie bitte aus. Gleiches gilt für die Achsen, die sich aber in der Regel eines deutlich längeren Lebens erfreuen. Wenn alle Teile sauber und eventuell neue Buchsen eingepresst sind, ist **SCHMIEREN** angesagt. Der Lagerhersteller empfiehlt lithium-, säure- und lösungsmittelfreies Fett, gute Erfahrungen liegen aber auch mit dem Wachsschmierstoff Finish Line KryTech vor. Einziger Unterschied im Handling: KryTech braucht mindestens eine Viertelstunde Zeit zum Ablüften, bevor Sie die Lager wieder zusammenbauen können.

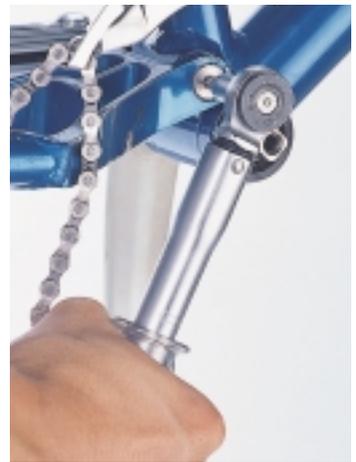


► 5 Diese Zeit sollten Sie nutzen, um sich dem **FEDERBEIN** zu widmen. Dessen hintere Lagerachshälften drehen sich beim Element sehr weit im Federbeinauge. Wenn das Bike knarzt, dann ist meist dieses Lager der Störenfried. Deshalb sollten Sie es in Ihr Schmierritual unbedingt einbeziehen. Sitzen die Achshälften fest, dann drücken Sie vorsichtig eine Messerklinge rundum in den Lagerspalt und hebeln diese somit aus. Reinigen Sie das Lager gründlich und setzen es probeweise vor dem Schmieren zunächst so zusammen. Haben die mit Daumen und Zeigefinger zusammengehaltenen Achshälften im Federbeinauge Spiel, dann haben Sie soeben den Grund für das Klappern gefunden, das Sie schon seit längerem nervt. Neue Achshälften und meist auch eine neue Buchse müssen her.



► 6 Einige der Gelenkschrauben werden beim Element direkt in ein Aluminiumgewinde in den Streben geschraubt. Das allein sollte als Motivation reichen, die **MONTAGE DES HINTERBAUS** nur mit einem Drehmomentschlüssel vorzunehmen. Damit sich die Schrauben auch bei härtester Beanspruchung nicht lösen, ist die Verwendung von Sicherungsklebstoff wie Loctite 243 für jede Schraube unerlässlich. Die richtigen Anzugsmomente sind:

Hauptlager am Tretlager	10 Nm
Wippenlager am Sitzrohr	7 Nm
beide Lager der Sitzstrebe	5 Nm
beide Federbeinlager	10 Nm



► 7 Apropos **FEDERBEINLAGER**: Hier kommt es nicht nur auf das richtige Anzugsmoment an, sondern auch darauf, dass diese Fläche an der Wippe und die mit ihr in Berührung stehenden Außenflächen der Lagerzapfen frei von Schmiermittel bleiben. Die Fragen vieler Rocky-Bastler zeigen, dass Sie meinen, diese beiden Teile sollten sich gegeneinander bewegen. Sie schmieren die Flächen und ziehen die Schraube nur mit spitzen Fingern an. Das ist **FALSCH**, führt zu hässlichen Geräuschen und auf Dauer zur Zerstörung der Wippe. Drehen sollen sich lediglich die gut geschmierten Achszapfen im Federbeinauge.