

Panne auf Tour, was nun?

Schnelle Hilfe für Defekte unterwegs

von

Markus Mißbeck, DAV Eichstätt



Inhalt

1. Werkzeug und Material	S. 3
2. Bike-Check	S. 4
3. Häufige Defekte	S. 6
3.1. Plattfuß	S. 6
3.2. Schaltung rasselt/schaltet nicht mehr korrekt	S. 11
3.3. Steuersatz locker	S. 11
3.4. Kettenriss/Kette verklemmt/Kette runter- gefallen	S. 12
3.5. Schaltaupe gebrochen	S. 13
3.6. Freilauf defekt	S. 15
3.7. Seitenschlag (8'er)/Speichenriss	S. 16
3.8. Schaltzug gerissen	S. 17
4. Reinigung und Pflege	S. 18
5. Quellen	S. 20

1. Werkzeug und Material

- Stabiles Multitool mit Inbusschlüsseln, Torx-Schlüssel, Kreuzschlitz- und Flachschraubendreher, Kettennieter und evtl. Speichenschlüssel
- Stabile Reifenheber (mind. 2 Stück)
- Flickzeug (selbstklebende Flicker oder Flicker mit Kleber, „Reibe“)
- Ersatzschlauch in der passenden Größe (26 er, 27,5 er, 29 er)
- Luftpumpe mit passendem Ventil
- Klebeband
- Kabelbinder
- passendes Kettenschloss (9-fach, 10-fach, 11-fach)
- Schaltauge
- Speiche
- Schaltzug
- Bremszug bei Felgenbremsen
- Kettenöl (Mehrtagestour)
- Kleine Zange (Mehrtagestour)

Erste Hilfe-Set!!!



2. Bike-Check

Viele Defekte unterwegs lassen sich durch regelmäßige Pflege und Wartung seines Mountainbikes vermeiden. Auch ein kurzer Bike-Check vor Antritt der Tour kann manch unliebsamer Überraschung vorbeugen.

Fahrrad

- Kontrolle der Schnellspanner (Vorder- und Hinterrad)
- Kontrolle der Speichen
- Kontrolle der Reifenflanken, Laufflächen und Luftdruck
- Kontrolle der Bremsen (Druckpunkt) und Bremsbeläge (Verschleiß)
- Kontrolle Lenker
- Kontrolle Tretlager und Pedale
- Kette geschmiert?
- Kontrolle Sattel

Fahrer

- Kontrolle Schuhplatten
- Korrekter Sitz des Helms
- 1. Hilfe
- Verpflegung
- Karten
- Handy, Geld, Ausweis
- Werkzeug
- Ersatzschlauch, Pumpe, Schutzkleidung (Handschuhe, Brille, Protektoren,...)

3. Häufige Defekte

3.1. Plattfuß

Ausbau der Felge

- Felge ausbauen, bei Felgenbremsen vorher die Bremse öffnen
- Beim Hinterrad zunächst auf den kleinsten Gang schalten
- Vorsicht bei Scheibenbremsen, nach Ausbau der Felge nicht mehr den Bremshebel betätigen

Mantel und Schlauch abmontieren

- Reifenflanke auf einer Seite nach innen drücken und dadurch vom Felgenhorn lösen. Bei Tublessfelgen Reifenflanke von beiden Seiten vom Felgenhorn drücken
- Einen Reifenheber beim Ventil ansetzen, den anderen ca. 10 bis 15 cm daneben
- Reifen mit der Hand abziehen. Gelingt das noch nicht, evtl. einen dritten Reifen-

heber nochmal 10 bis 15 cm vom Zweiten ansetzen

Problem beheben

Entweder man flickt den defekten Schlauch oder man nimmt gleich einen neuen (empfehlenswert auf Tour)

- Kontrolle des Reifens auf Beschädigungen und steckenden Gegenständen
- Kontrolle Felgenband
- Evtl. demontierten Mantel wieder auf einer Seite auf die Felge aufziehen. Bei Tubesfelgen darauf achten, dass die Reifenflanke in der Mitte der Felge ist.
- Schlauch leicht aufpumpen und dann wieder in den Mantel einsetzen. Vorsicht, keinen Dreck in den Reifen bringen
- Reifen gegenüber dem Ventil auf die Felge aufziehen. Vorsicht, den Schlauch dabei nicht einklemmen, möglichst nur mit den Händen arbeiten. Vorsicht bei Reifenhebern!

- Bei Tublessfelgen die Reifenflanken nach der Montage in die Mitte der Felge drücken
- Beim Aufpumpen auf den korrekten Sitz des Mantels achten. Reifen bei Tublessfelgen nur leicht aufpumpen und dann hin und her walgen, damit sie richtig sitzen. Erst danach komplett aufpumpen.
- Korrekter Luftdruck!!! Zu geringer Luftdruck kann Durchschlag zur Folge haben

Mantel hat einen Riss

- Notreperatur mittels eines Flickens, Geldscheins, Tape,...

Kein Reserveschlauch, Flickzeug vorhanden

- Notreperatur mittels Grasbüschel, Lat-schenzweige,... Man kann auch den Schlauch an der defekten Stelle auseinanderschneiden und wieder zusammenknoten. Vorsichtig Weiterfahren

3.2 Schaltung rasselt und schaltet nicht mehr korrekt

Nervt, aber ansonsten unproblematisch und häufig schnell behebbar. Das Geräusch kann **zwei Ursachen** haben.

Schaltauge verbogen

Nach einem Sturz rasselt plötzlich die Schaltung. Auch nach einem Kontakt mit einem Stein, Ast,... kann das Geräusch plötzlich auftreten. Es kann auch Ursache eines Transportschadens sein.

- Schaltauge überprüfen ob es verbogen ist (meist in Richtung Schaltung)
- Vorsichtig Schaltung mit den Händen greifen und Schaltauge durch die Hebelwirkung der Schaltung gerade biegen. Keine Gewalt!!!

Spannung des Schaltzuges hat nachgelassen

Können obige Ursachen ausgeschlossen werden, hat wahrscheinlich die Spannung des Schaltzuges nachgelassen.

- Hinterrad anheben und Kette auf das kleinste Ritzel hinten schalten
- Einen Gang höher schalten
- Springt die Kette nicht von allein auf den nächsten Gang dies mittels der Verstell- schraube am Schaltgriff oder am Schaltwerk nachjustieren. Während dem Treten immer eine halbe Umdrehung drehen. Die Drehrichtung findet man sehr schnell durch probieren heraus.

Nicht an den Einstellschrauben am Schaltwerk und Umwerfer drehen. Dies bitte dem Fachmann überlassen!!!

3.3 Steuersatz locker

Ruckelt beim Bremsen der Lenker ist dies ein sicheres Zeichen, dass der Vorbau locker ist.

Problem beheben

- Die Schrauben, die den Vorbau an der Gabel fixieren lösen
- Die Schraube an der Schaftabdeckung in kleinen Schritten im Uhrzeigersinn festdrehen und immer wieder auf Spiel und Leichtgängigkeit der Lenkung kontrollieren
- Vorbau gerade ausrichten und Klemmschrauben wieder festschrauben. Vorsicht bei Carbonschäften (Drehmoment)!!!

3.4 Kettenriss/Kette verklemmt

Ganz selten kommt es vor, dass die Kette reißt. Mit einem Kettenniet und einem Kettenschloss ist das Problem schnell behoben.



- Das defekte Kettenglied mit Hilfe des Kettennieters entfernen
- Kette mit passenden Kettenschloss (9-fach, 10-fach, 11-fach) wieder zusammennieten. Vorsicht bei laufrichtungsgebundenen Ketten (shimano). Die Schrift der Kette muss nach außen zeigen.

Ärgerlich ist ein sogenannter „Chainsuck“ bei dem sich die Kette zwischen den Kettenblättern und dem Pedal oder der Kettenstrebe verklemmt.

- Klemmt die Kette zwischen den Kettenblättern und dem Pedal hilft nur vorsichtig an der Kette ziehen und hoffen, dass sie sich befreien lässt.

- Hilft das nicht, dann kann nur noch rohe Gewalt helfen. Vorsicht!!! Hierbei kann sich die Kette verbiegen und eine Weiterfahrt unmöglich machen.
- Eleganteste Lösungsmöglichkeit wäre die Kurbel abzuschrauben, doch dazu ist Spezialwerkzeug nötig, das man nicht auf Tour dabei hat.
- Klemmt die Kette zwischen Kettenstrebe und Kassette, dann reicht es aus das Hinterrad auszubauen, um das Problem zu beheben.

Fällt die Kette nur runter, dann weiterrollen und aufs große Kettenblatt schalten und die Kette springt von alleine wieder auf.

3.5 Schaltaupe gebrochen

Mal kurz an einem Felsen hängen geblieben oder ein Ast verkeilt sich, schon ist das Schaltaupe stark ver-



bogen oder gar ganz abgebrochen. Glücklicherweise, wer ein Ersatzschalttauge dabei hat. Aber auch ohne, ist eine provisorische Reparatur möglich, so dass man weiterfahren kann.

Ersatzschalttauge

- Schalttauge vom defekten Schaltwerk abschrauben
- Schalttauge abmontieren und durch neues ersetzen
- Schaltwerk wieder anschrauben

Kein Ersatzschalttauge

- Kette öffnen
- Schaltwerk abmontieren
- Schalttauge entfernen
- Gang wählen, mit dem man weiterfahren möchte, Kette dementsprechend kürzen und wieder mit Kettenschloss zusammennieten.

Das Rad ist nun ein Eingang-Rad

3.6 Freilauf defekt

Auch ein sehr ungewöhnlicher Fall, plötzlich dreht die Kette durch, obwohl sie perfekt auf den Ritzeln sitzt. Mit Kabelbindern oder Schnürsenkeln kann man auch diesen Defekt notdürftig reparieren.

- Die Kassette mit Hilfe von Kabelbindern an den Speichen fixieren. Notfalls kann man auch Schnürsenkel verwenden
- Vorsichtig weiterfahren, Berge besser schieben. Vorsicht!!! Der Freilauf ist nun fixiert, d.h. man kann nicht mehr aufhören zu treten, wie bei einem Spinning-Rad. Höchste Vorsicht bergag

3.7 Seitenschlag (8-er)/Speichenriss

Bei einem Rad mit Scheibenbremsen ist ein Speichenriss und ein damit einhergehender Seitenschlag meist unproblematisch. Bei Felgenbremsen führt ein Speichriss dazu, dass die Bremse an den Bremsflanken sehr stark schleift. Hier hilft nur ein Austausch der Speiche. Auch wenn der Seitenschlag zu groß ist,

kann es sein, dass die Bremse schleift. Hier hilft nur provisorisches zentrieren mit dem Multitool.

Seitenschlag bei Felgenbremsen

- Stelle, an der die Felge an der Bremse schleift lokalisieren
- Nun die Speichen auf der gegenüberliegenden Seite leicht mit dem Speichenschlüssel in Viertelumdrehungen spannen.
- Über den gesamten Schlagbereich die Speichen spannen
- Eventuell müssen auch die Speichen auf der Schlagseite gelockert werden
- Solange spannen bzw. entspannen, bis die Felge wieder akzeptabel mittig läuft
- Hilft das alles nicht, ist der „Achter“ zu groß, dann kann man nur noch die Felge auf einen Stein legen und versuchen sie durch zurechttreten mit den Füßen zu reparieren

Speichenriss Felgenbremse

- Defekte Speiche herausschrauben und neue Speiche einsetzen
- Zentrieren wie beim Seitenschlag (siehe oben)
- Lässt sich die kaputte Speiche nicht entfernen, dann muss sie sorgfältig an der Nachbarspeiche fixiert werden.

3.8 Schaltzug gerissen

Ein Defekt, der so gut wie nie vorkommt, doch wenn es passiert, dann ist, wenn kein Ersatzschaltzug vorhanden ist, guter Rat teuer.

Ersatzschaltzug

- Alten Schaltzug entfernen und neuen Schaltzug einbauen
- Spannung des Schalzuges mittels Einstellschraube am Schaltwerk bzw. Schaltgriff einstellen (siehe 3.2 Schaltung rasselt)

Kein Ersatzschaltzug

- Ist der Schaltzug des Schaltwerks gerissen, kann man den Zug vielleicht an den Flaschenhalter schrauben einklemmen und somit selbst seinen Gang wählen.
- Ist der Umwerfer betroffen, kann man eventuell ein Stück Holz zwischen Umwerfer und Rahmen verklemmen, so, dass das gewünschte Kettenblatt gewählt selbst gewählt werden kann

4 Reinigung und Pflege

Wer sein Rad liebt, der pflegt es regelmäßig. Dies wirkt nicht nur präventiv auf Pannen, auch viele Defekte lassen sich beim Reinigen und Pflegen seines Rades bereits im Vorfeld feststellen. Das Rad dankt es einem mit langer Lebensdauer und problemlosen funktionieren.

Reinigung

Groben Dreck Gartenschlauch abspritzen. Vorsicht mit Hochdruckreinigern!!!! Nur mit gro-

Beim Abstand Dreck entfernen. Nie direkt den Hochdruckstrahl auf Lager halten.

Nach entfernen des groben Drecks mit einem Schwamm und Seifenwasser die letzten Reste entfernen. Man kann das Rad auch mit einem Fahrradreiniger einsprühen und reinigen. Bitte die Pflegehinweise beachten.

Bei Dämpfern reicht es, wenn man den Staub und Dreck mit einem weichen Tuch entfernt.

Auch die Kette kann mit einem weichen Tuch gereinigt werden. Bei der Kasette und den Röllchen des Schaltwerks ist eine alte Zahnbürste sehr hilfreich.

Pflege

Kette nach den Waschen wieder einölen, aber nicht im Öl ertränken. Öl durch Kurbeln gleichmäßig verteilen und einwirken lassen. Nach ca. 15 min mit einem weichen Tuch das überflüssige Öl abwischen, bis die Kette blank ist.

Schaltwerk und Umwerfer leicht mit etwas Sprühöl einölen, einwirken lassen und wieder abwischen.

Dämpfer dürfen nur mit einem Öl behandelt werde, das Dichtungen nicht angreift. Paar mal einfedern und wieder abwischen.

Minimalpflege für Faule

Dreck und Staub von Umwerfer, Schaltwerk, Kette und Dämpferrohren/-dichtungen mit einem weichen Tuch entfernen. Anschließend einölen, über Nacht einwirken lassen und am nächsten Tag abwischen.

5 Quelle

Head, Axel, Laar, Matthias, Mountainbiken, Alpin-Lehrplan 7, 2. Auflage 2013, BLV Buchverlag

Eigene Bilder