

Bedienungsanleitung Trialräder



musste erst lesen!

Vorweg

Mit MONTY hast Du Dich für die Marke der Weltmeister entschieden, aber bedenke: **dieses Rad entspricht nicht den Ausstattungsvorschriften, die in Deutschland auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen gelten.**

Auch wenn Du Dich mit Trialrädern auskennst, solltest Du jetzt weiterlesen, um keine unliebsamen Überraschungen zu erleben. Hier geht es um die richtige Handhabung des Bikes, um die richtige Montage, falls Du das Rad nicht über einen Händler bezogen hast, um wichtige Einstellarbeiten und vorgeschriebene Serviceintervalle. Darüber hinaus gelten die Bedienungs- und Einstellanleitungen der einzelnen Komponentenhersteller.

Diese Bedienungsanleitung ist keine Reparaturanleitung sondern sie ilt wichtt wichtige Informationen und soll einen Einblick in die Technik dieses modernen Trial-Bikes geben.

Bitte lass Dich von Deinem Händler über die wichtigsten Funktionen Deines Bikes informieren; er ist in allen Fällen Dein Ansprechpartner.

Montage

Das Rad ist praktisch fertig montiert und es sind lediglich Vorbau mit Lenker, Vorderradbremse, das Vorderrad sowie die Pedale anzubauen.

Zuerst die Spannschraube oben auf dem Gabelrohr abschrauben, dann den Vorbau aufstecken, die Spannschraube wieder reinschrauben, und nur so fest ziehen, bis die Gabel im Steuerkopf keine Luft mehr hat. Zu Kontrolle den Finger genau zwischen die Lagerschalen legen und gleichzeitig die Gabel vor und zurück bewegen. Dann die beiden Klemmschrauben am Vorbau festziehen.

Jetzt den Lenker lösen, den Hanbremshebel für die Hinterradbremse aufstecken und anschließend die Bauteile positionieren und festklemmen. Zum Schluß das Griffgummi aufschieben (geht am besten mit Pressluft).

Nun kann das Vorderrad eingebaut (auf geraden Sitz achten) und Pedale angeschraubt werden (Achtung: auf dem Gewindeende der Pedalen mit R (In Fahrtrichtung rechte Seite und Rechtsgewinde) bzw. ein L (linke Seite und Linksgewinde) markiert.

Achtung: bitte unbedingt die Anziehmomente der jeweiligen Schrauben beachten!

Sicherheitshinweise

Zubehör und Ersatzteile, die von MONTY nicht freigegeben wurden, können nicht nur die Fahreigenschaften, sondern auch die Haltbarkeit der anderen Komponenten beeinträchtigen. Sich daraus ergebende Schäden werden nicht durch die Gewährleistung abgedeckt.

Achtung! Nach Stürzen oder ähnlichen Ereignissen, wie sie im Trainings- und Wettbewerbseinsatz durchaus vorkommen können, sind alle Bauteile eingehend zu prüfen. Bei

Verformungen, Beulen oder auch tief ins Material gehenden Kratzern sind die betroffenen Teile sofort auszutauschen. Auch eine deformierte Unterschutzplatte muss gewechselt werden, um negative Einflüsse auf den Rahmen auszuschließen!

Mach Dich vor der ersten Fahrt mit den Bremsen vertraut. Die werksseitig aufgerauten Flanken ergeben mit den weichen Spezialbremsklötzen die für den Trialsport gewünschten □bissigen□ Bremsen, die sehr leicht blockieren können.

Achtung: die Felgen sind in Verbindung mit den weichen Bremsbelägen nicht dazu geeignet, größere Geschwindigkeiten (15 km/h und mehr) abzubremesen!

Bei Rädern mit vorn montiertem Freilauf dreht sich der Kettenantrieb auch im Rollbetrieb (also ohne drehen der Tretkurbel) automatisch mit. Ziehe deshalb nur eng anliegende Hosen an. Und stecke bitte die Schnürsenkel in die Schuhe, damit Du damit nirgends hinterhaken kannst. Wegen der sehr scharkantigen Pedalkäfige (sehr rutschsicher) solltest Du auch auf Schienbeinschoner in keinem Falle verzichten □ und der Helm versteht sich ja wohl von selbst.

Überprüfe unbedingt alle sicherheitsrelevanten Bauteile vor jeder Fahrt.

Anziehmomente

Lenkerklemmung Stahllenker.....	15 Nm
Lenkerklemmung.....	12 Nm
Klemmschrauben Vorbau.....	15-18 Nm
Sattelrohrklemme.....	5-20 Nm
Klemmschrauben Vorbau.....	15-18 Nm
Bremshebelklemmschraube.....gerade so, dass sich der Hebel noch verdrehen lässt schützt ihn bei Stürzen.....	0-8 Nm
Befestigungsschraube für V-Bremse.....	5-7 Nm
Bowdenzug-Klemmschraube.....	6-8 Nm
Bremsbacken an V-Bremsen.....	8-9 Nm
Schaltwerkbesfestigungsschraube.....	8-10 Nm
Bowdenzugbefestigungsschraube Schaltwerk.....	5-7 Nm
Tretlagerkassette Kunststoffschale.....	32-40 Nm
Tretkurbel.....	40-50 Nm
Pedale.....	30-35 Nm
Radachsenschrauben.....	12-15 Nm
Radachsenmuttern.....	15-20 Nm

Hast Du keinen Drehmomentschlüssel, solltest Du die entsprechenden Arbeiten von Deinem Händler erledigen lassen. Werden diese Vorgaben nicht eingehalten, erlischt die Gewährleistung.

Erforderliche Pflegearbeiten

Vor jedem Einsatz

- * Stehen die Druckpunkte der Bremsen richtig
- * Haben die Handhebel die richtige Stellung
- * Stimmen die Positionen der Bremsbacken
- * Sind alle Lagerungen spielfrei
- * Sitzen Kurbeln und Pedale noch richtig fest (siehe Anziehmomente)
- * Stimmt die Kettenspannung
- * Sind alle Speichen noch fest und keine zu fest (siehe Anziehmomente)
- * Was ist mit dem Luftdruck
- * Sitzen die Räder exakt in der Mitte
- * Haben die Achsmuttern die richtige Spannung (siehe Anziehmomente)

Regelmäßige Pflege

Das Rad sollte mit Wasser, Schwamm und Seife gereinigt werden.

Achtung: niemals mit dem Hochdruckreiniger säubern, da sonst Wasser in die Lager eindringen kann. Keine Reiniger mit Lösungsmitteln verwenden (z.B. Terpentin oder Benzin)

Verchromte Teile oder solche aus unlackiertem Aluminium müssen regelmäßig leicht eingeölt werden, um sie vor Korrosion zu schützen.

Alle beweglichen Teile auf ausreichende Schmierung überprüfen. Wenn nötig ausbauen, reinigen und neu einölen. Falls erforderlich, die Kette mit Petroleum oder Waschbenzin reinigen und entweder mit Kettenfett auskochen oder mit handelsüblichen Kettenschmiermitteln schmieren.

Alle vier Monate

Bringe Dein Bike regelmäßig zur Durchsicht. Alle vier Monate ist eine Garantieinspektion bei einem autorisierten Fahrradhändler Pflicht, um im Gewährleistungsfalle Ansprüche geltend zu machen. Die Garantieinspektionen sind im Handbuch nachzuweisen.

und Gabel Rahmen

Der Rahmen die Gabel sind das Herzstück jedes Bikes. Gerade beim Trialsport sind sie extremen Belastungen ausgesetzt und können diesen auf Dauer nur in einwandfreiem Zustand, also ohne Verformungen, Beulen oder tief bis ins Material gehenden Kratzern standhalten.

Laufräder

Sie sind gerade bei Sprüngen hoch beansprucht. Es ist daher wichtig, dass alle Speichen gleichmäßig angezogen sind, damit sie nicht reißen.

Die Alu-Holkammerfelgen sind an den Flanken aufgeraut, um die für den Trialsport nötigen Bremsseigenschaften zu erzielen. Mit dem MONTY Bremsen-Spray kann die Bremswirkung noch verbessert werden.

Bereifung

Die Reifen sind eine Spezialentwicklung von MONTY. Für den Trialeinsatz erfordern sie einen bestimmten Luftdruck, der ein optimales Federungsverhalten ergibt und gleichzeitig eine ausreichende Seitenführung gewährleistet. Die unten angegebenen Luftdrücke sind nur Richtwerte

Gewicht des Fahrers	Untergrundhart und trocken		Untergrund nass und weich	
	vorn	hinten	vorn	hinten
80 kg	1,8	1,6	1,4	1,2
65 kg	1,6	1,5	1,3	1,2
50 kg	1,5	1,4	1,1	1,1
40 kg	0,6	0,8	0,4	0,6
30 kg	0,6	0,6	0,6	0,6

Bremsanlage

Die hydraulischen Bremsen sind wartungsfrei. Eventuell undichte Leitungen (abgeknickt, abgerissen usw) müssen ausgewechselt werden. Eine entsprechende Reparaturanleitung, das dafür nötige Spezialwerkzeug sowie alle Materialien sind im Service-Kit der Firma Magura enthalten.

Achtung: nur das Magura-Bremsöl verwenden; andere Öle können die Dichtungen angreifen!

Der Druckpunkt der Bremsen wird mittels Stellrädchen am Handhebel feinjustiert. Die grobe Einstellung erfolgt über den Abstand von Bremsbelag zur Felge (maximal 2 mm). Beim Einstellen darauf achten, dass die Beläge ganzflächig und gleichmäßig auf die Felge drücken.

Bei den V-Bremsen erfolgt die Grobeinstellung des Druckpunktes über die Klemmschraube des Bowdenzugs sowie über die Stellung der Bremsbeläge, die Feineinstellung des Druckpunktes wird über die Stellschraube des Bowdenzuges vorgenommen. Mit den kleinen Schrauben an den Lagerpunkten der V-Bremse lässt sich der Abstand der Beläge zur Felge ausgleichen.

Kurbeltrieb

Das FAG-Tretlager ist voll gekapselt und wartungsfrei. Die Tretlager der preiswerteren Modelle haben abgedeckte Konuslager, die bei Lagerspiel nachgestellt werden können und die je nach Einsatz des Rades (Wasser, Regen) von Zeit zu Zeit demontiert, gereinigt und mit neuem Fett versehen werden müssen.

Die Tretkurbeln sind wartungsfrei, allerdings muss der feste Sitz regelmäßig überprüft werden. Das gilt auch für die Pedale

Kettentrieb

An einem Trialbike sind Freilaufritzel Verschleißteile. Ihre Lebenszeit hängt ganz vom Fahrstil des Fahrers ab. Ein grobes □Reinhacken□ in die Pedale oder volles Körpergewicht beim Landen nach einem Sprung auf dem vorderen Pedal in die gezogene Hinterradbremse sind unbedingt zu vermeiden, da sie die Sperrklinken sehr stark belasten. Je nach Einsatz des Rades (Wasser, Regen) müssen die Innereien des Freilaufes von Zeit zu Zeit mit dünnem Öl geschmiert werden. Rad dabei auf die Seite legen, Kurbel festhalten, das Hinterrad drehen und gleichzeitig etwas Öl auf in den sich drehenden Spalt träufeln