

DAS PERFEKTE SETUP

So stellst du dein
Mountainbike-Fahrwerk
richtig ein

ENDURO
MOUNTAINBIKE MAGAZINE

Text von Trev Worsey

Velowerkstatt

Hüntwangen

BIKE & REPAIR

Martin Rieser

Lässt euch eure Federrate an die Decke springen? Fühlt ihr euch, als sei eure Zugstufe nicht schnell genug? Dann wird es Zeit, ein oder zwei Stunden einzuplanen, um das Fahrwerk eures Mountainbikes mit dieser grundlegenden Anleitung einzustellen.

Warum muss ich mir überhaupt die Mühe machen, mich mit dem Fahrwerk zu beschäftigen?

Durch ein korrekt abgestimmtes Fahrwerk kann sich ein gutes Bike großartig anfühlen, doch durch ein schlechtes Setup wird sich ein fantastisches Bike schrecklich anfühlen. Wir begleiten euch bei den wesentlichen Schritten zur Optimierung eures Bikes, abgestimmt auf euren Fahrstil und die Trails, die ihr liebt.

Wenn ihr ein paar Stunden lang euer Fahrwerk optimiert, wird sich das auszahlen: Ihr fahrt effektiver, euer Selbstvertrauen auf dem Bike steigt, ihr seid für mehr Situationen gewappnet – und noch dazu kann das richtige Tuning jede Menge Spaß machen.



www.bikeandrepair.ch • 079 230 44 16

Ihr seid nicht bloss eine Nummer!

Dieser Tuning-Guide soll euch dabei helfen, eine Fahrwerkseinstellung zu finden, die allein für euch optimiert ist. Das Setup eines Fahrwerks ist höchst dynamisch und man muss viele Variablen miteinbeziehen: euer Gewicht, wo ihr fahrt, was ihr fahrt und auch wie ihr fahrt. Genau deshalb wird es auch in einer suboptimalen Performance enden,

wenn ihr bloß die Einstellungen eurer Kumpel – oder sogar noch schlimmer: die eines Pros – kopiert. Während die meisten Hersteller mittlerweile ausgedruckte Richtwerte anbieten, die euch eine solide Grundeinstellung ermöglichen, könnt ihr dieses Setup mithilfe unseres Guides personalisieren.

Ein Fahrwerk ist immer ein Kompromiss

Es gibt nicht „die“ perfekte Fahrwerkseinstellung. Wenn ihr euer Fahrwerk dahingehend optimiert, dass es euch bei heftigen Schlägen Support bietet, wird darunter die Sensibilität bei kleinen Schlägen leiden. Das Setup eines

Fahrwerks ist stets ein Kompromiss; es geht um die perfekte Balance zwischen Feinfühligkeit und Support. Daher ist es wichtig, die richtige Fahrwerks-Balance ausfindig zu machen, die zu eurem Fahrstil und euren Trails passt.

Bevor ihr loslegt

Bevor ihr Zeit in die Optimierung eures Fahrwerks investiert, müsst ihr sicherstellen, dass eure Federgabel und euer Dämpfer in funktionsfähigem Zustand sind. Es macht natürlich keinen Sinn, Zeit mit dem Setup zu verbringen, wenn eure Fahrwerkskomponenten auf ihrem Weg bergab nur keuchen und zischen. Die meisten Hersteller von Fahrwerkskomponenten empfehlen alle 50 Fahrstunden einen Ölservice und alle 100–200 Stunden einen kompletten Service der Dämpfung. Seid ehrlich, wann habt ihr euer Fahrwerk das letzte Mal durch-

checken lassen? Wenn ihr ein neues Bike einstellt, braucht ihr euch darum keine Sorgen machen, doch wenn euer Bike schon einiges mitgemacht hat, ist es unerlässlich, eure Fahrwerkskomponenten zuerst von Profis gewartet zu bekommen – das wird die Performance eures Bikes bereits auf den Kopf stellen!

Velowerkstatt

BIKE & REPAIR
Martin Rieser





Um euer Fahrwerk zu tunen, braucht ihr eure normalen Bike-Klamotten genauso wie euren Helm sowie Rucksack. Damit ihr die Performance eures Bikes effektiv optimieren könnt, braucht ihr einen kurzen Abschnitt eures favorisierten technischen Trails, eine Dämpferpumpe, ein Lineal, einen Taschenrechner und einen Kumpel, der euch hilft.

Schritt 1: SAG einstellen

Damit euer Fahrwerk bestmöglich arbeitet, muss es in der Lage sein, auf jede Unebenheit des Trails zu reagieren. Wenn ihr auf ein Hindernis trefft, komprimieren sich eure Federgabel und euer Dämpfer und absorbieren die Energie des Stoßes. Diese wiederum wird durch das darauffolgende Ausfedern wieder freigesetzt. Damit ihr Traktion beibehaltet, müssen Federgabeln und Dämpfer nicht nur Stöße absorbieren, sondern sich auch ausdehnen, um in Löcher eintauchen zu können und eure Reifen am Boden zu halten. Damit das Fahrwerk sowohl ein- als auch ausfedern kann, spannen wir das Fahrwerk mit unse-

rem eigenen Körpergewicht vor. Dieses Maß an Vorspannung wird als SAG bezeichnet und beschreibt, um welchen Wert das Fahrwerk in seinen Federweg absackt, wenn ihr auf dem Bike sitzt. Bei zu wenig SAG fehlt dem Bike Grip, da es sich nicht „ausstrecken“ kann, bei zu viel SAG fühlt es sich schwammig an und reagiert schlecht auf wiederholte Schläge.

Das Maß dafür, wie stark die Federelemente sich in ihrem Federweg komprimieren, wenn wir auf dem Bike sitzen, ist bekannt als SAG. Dieser Wert bestimmt maßgeblich, wie sich euer Bike fährt.

SAG eures Dämpfers einstellen

Bevor ihr beginnt, stellt sicher, dass sich euer Dämpfer im Fully-open-Modus befindet. Falls er ein Einstellrädchen für die Low-speed-Druckstufe hat, dreht es

komplett in Richtung (-). Bittet euren Assistenten, das Bike auf ebenem Untergrund vor dem Umkippen zu sichern, während ihr aufsteigt.



1. *Federt energisch ein und wieder aus, um die Negativluftkammer zu füllen und den Federweg freizugeben.*
2. *Nehmt eure normale Sitzposition ein und erlaubt dem Bike für wenigstens 5 Sekunden, sich zu „setzen“. Lasst euren Assistenten daraufhin den Gummi-O-Ring auf der Kolbenstange in Richtung Dämpfer und bis an den Staubabstreifer schieben.*
3. *Verlagert euer Gewicht nun vorsichtig nach vorn und steigt vom Bike ab, ohne dabei den O-Ring zu verschieben.*

4. *Misst die Distanz zwischen O-Ring und Staubabstreifer in mm.*
5. *Teilt diese Zahl nun durch den Hub (oftmals weniger als die gesamte Länge des Dämpferschafts, überprüft das im Handbuch eures Bikes) und multipliziert das Ganze mit 100, um den prozentualen SAG zu erhalten, z. B.: (15 mm : 50 mm) x 100 = 30 %.*
6. *Damit ihr den korrekten SAG erreicht, pumpt je nach Bedarf noch Luft in die Luftfeder oder lasst welche ab und wiederholt das vorgenannte Prozedere.*

Viele Hersteller empfehlen eine bestimmte SAG-Einstellung, aber falls nicht, raten wir zu einer Grundeinstellung von 30 %. Wenn ihr weniger SAG wollt, pumpt einfach etwas Luft in den Dämpfer und

wenn ihr mehr SAG wünscht, dann lasst etwas Luft ab. Pumpt in 10-psi-Schritten Luft nach und wiederholt diesen Prozess, bis ihr den erforderlichen SAG erreicht habt.

Pro-Tipp: Haltet nur die Vorderradbremse gezogen, während ihr den SAG einstellt, nicht beide – sonst erhaltet ihr falsche Messwerte.



PHOTO: FINLAY ANDERSON
WWW.MOUNTAINBIKE-REPAIR.COM

SAG eurer Gabel einstellen

Sobald euer Dämpfer korrekt eingestellt ist, wird es Zeit für die Federgabel. Achtet auch hier darauf, dass die Dämpfung eurer Gabel komplett offen ist und stellt den Druck in der Luftfeder entsprechend der Empfehlung des Herstellers ein. Euer Assistent darf wieder das Bike halten, während ihr aufsteigt.

Beginnt mit der Empfehlung des Herstellers. Wenn es keine gibt, dann startet mit 20 % SAG. Wenn ihr weniger SAG wünscht, pumpt einfach mehr Luft in die Gabel. Wollt ihr mehr SAG, dann lasst etwas Luft ab. Fügt die Luft dabei in 10-psi-Schritten hinzu und wiederholt diesen Prozess so lange, bis ihr den erwünschten SAG erreicht habt.

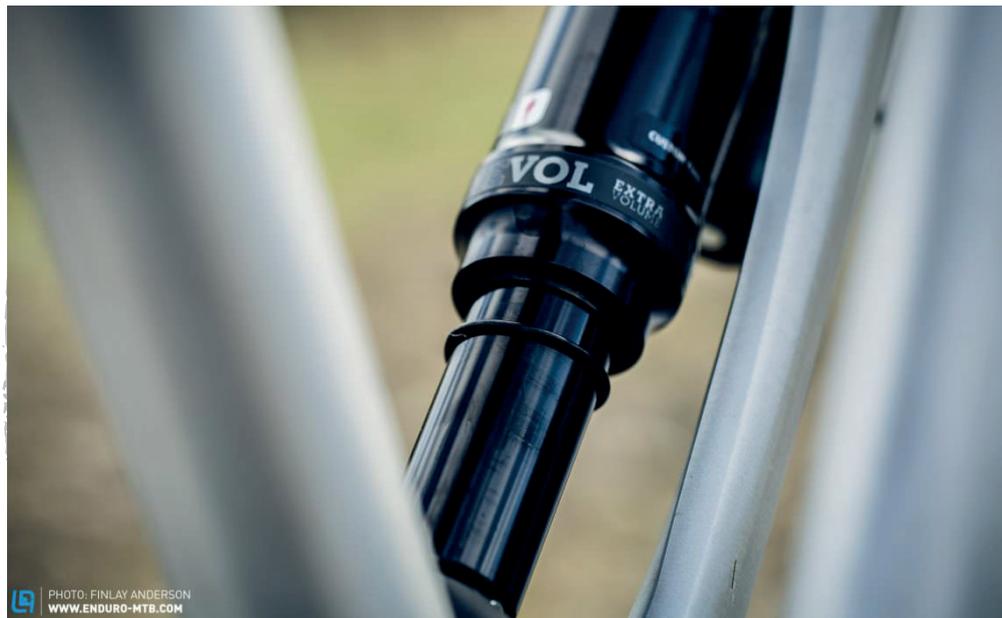


1. *Federt energisch ein und wieder aus, um die Negativluftkammer zu befüllen und die Dichtungen zu lösen.*
2. *Nehmt eure normale stehende Abfahrtsposition ein, gebt dem Bike wieder mindestens 5 Sekunden Zeit, sich zu „setzen“ und bittet euren Assistenten, den Gummi-O-Ring am Standrohr der Gabel bis hinunter an den Staubabstreifer zu schieben.*
3. *Lehnt euch nun vorsichtig zurück und steigt vom Bike ab, ohne dabei den O-Ring zu verschieben.*
4. *Misst den Abstand zwischen O-Ring und Staubabstreifer in mm. Teilt diese Zahl durch den kompletten Federweg (z. B. 160 mm) und multipliziert das Ganze dann mit 100, um wieder den prozentualen SAG zu erhalten.*
5. *Damit ihr den korrekten SAG erreicht, pumpt je nach Bedarf Luft in die Luftfeder hinein oder lasst welche ab und wiederholt das vorgenannte Prozedere.*

Fortgeschrittenes Tuning

Nun wird es Zeit, eure grundlegenden Einstellungen zu optimieren. Wählt einen kurzen und typischen Abschnitt eines Trails aus, auf dem ihr regelmäßig unterwegs seid. Felsen, Drops, Sprünge, Anlieger und Kompressionen, was auch immer ihr gern unter eure Stollen nehmt – je mehr davon, desto besser. Sucht euch einen Trail, auf dem ihr euch wohlfühlt, mit wenigstens einer Sektion,

von der ihr erwartet, dass ihr dort euren vollen Federweg nutzen werdet, und wo ihr dieselben Linien wieder und wieder nehmen könnt. Bevor ihr mit dem Tuning startet, seht zu, dass alle externen Zug- und Druckstufen-Einstellungen nach den vom Hersteller empfohlenen Vorgaben eingestellt sind. Damit erhaltet ihr eine solide Basiseinstellung für euer Gewicht.



„Wenn ein Fahrer wöchentlich auf einem Trail unterwegs ist und ihn sehr gut kennt, dann sollte er bei gewissen Anlässen seinen gesamten Federweg nutzen. Oft passiert es, dass ein Fahrer einen neuen oder relativ unbekanntem Trail fährt und dabei nicht den gesamten Federweg nutzt. Das ist absolut okay, schließlich fährt er dort nicht so schnell wie auf bekannten Trails.“

Mark Fitzsimmons, FOX Suspension Programm Manager

Schritt 2: Optimierung der Luftfederrate

Obwohl 20 % SAG an der Federgabel und 30 % am Dämpfer ein gutes Basis-Setup darstellen, ist das vermutlich nicht optimal für euren Fahrstil und das Hinterbau-Design eures Bikes. Die Federrate – also die Kraft, die benötigt wird, um die Feder zu komprimieren – ist stets eine Balance zwischen Support bei großen Schlägen und Feinfühligkeit bei kleinen Unebenheiten. Die für euch perfekte Einstellung hängt von eurem Fahrstil und von den Trails ab, auf denen ihr unterwegs seid.

Nach ein paar Abfahrten zur Eingewöhnung schiebt ihr die O-Ringe an Gabel und Dämpfer bis an die Staubabstreifer heran und fahrt den Trail. Konzentriert euch dabei darauf, wie sich große Schläge und Drops anfühlen: Erlebt ihr bei eurem Bike heftige Durchschläge? Fühlt es sich bei kleinen Schlägen zu unsensibel an? Bekommt ihr dort den vollen Federweg bereitgestellt, wo ihr es auch erwartet?

Wenn sich das Heck eures Bikes schwammig anfühlt und so, als würde es am Boden kleben und noch dazu leicht durchschlagen:

Die Federrate eures Dämpfers ist zu niedrig. Erhöht den Luftdruck am Dämpfer um 10 psi und fahrt den Trail erneut. Passt noch immer nicht? Erhöht die Federrate so lange in 10-psi-Schritten, bis

die Einstellung funktioniert. Wenn sich das Bike gut anfühlt und im Fall der Fälle trotzdem den kompletten Federweg bereitstellt, dann passt der Luftdruck. Notiert euch den optimierten Druck.

Wenn sich das Heck eures Bikes bei kleinen Schlägen zu hart anfühlt und dort, wo ihr es wünscht, nicht den gesamten Federweg bereitstellt:

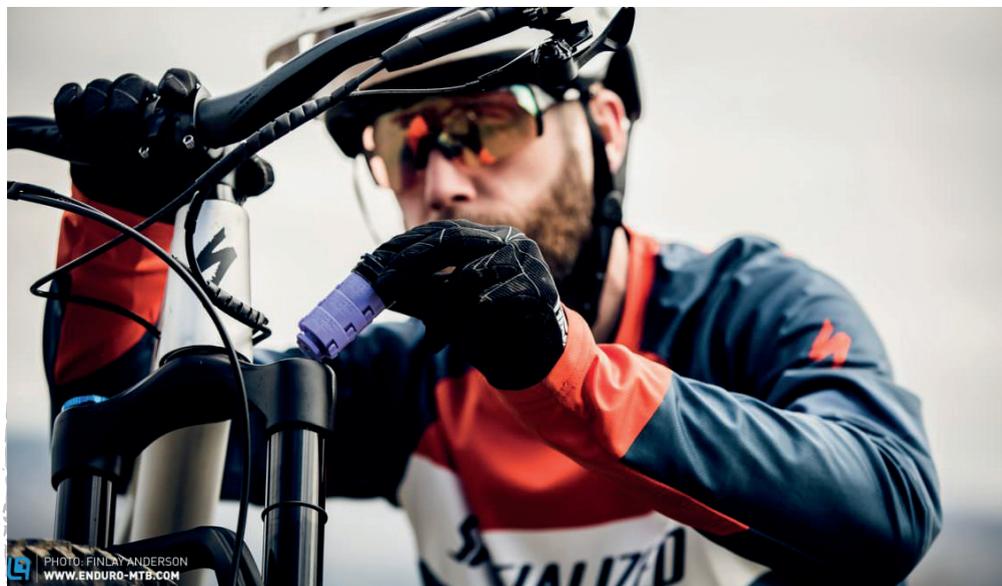
Die Federrate eures Dämpfers ist zu hoch. Verringert den Luftdruck am Dämpfer um 10 psi und fahrt den Trail erneut. Passt noch immer nicht? Verringert die Federrate so lange in 10-psi-

Schritten, bis die Einstellung funktioniert. Wenn sich das Bike bei kleinen Schlägen gut anfühlt und vernünftige Traktion bietet, dann belastet es dabei. Notiert euch den optimierten Druck.

Wenn eure Federgabel beim Bremsen oder auf sehr steilen Trails zu stark eintaucht:

Die Federrate eurer Gabel ist zu niedrig. Erhöht den Luftdruck in der Federgabel um 5 psi und wiederholt den Trail. Passt noch immer nicht? Erhöht die Federrate so lange in 5-psi-Schritten, bis die Ein-

stellung funktioniert. Wenn die Gabel weniger eintaucht und guten Support gewährleistet, dann stoppt das Prozedere und notiert euch den optimierten Druck.



Wenn sich eure Federgabel bei kleinen Schlägen zu unsensibel anfühlt und Grip vermissen lässt:

Die Federrate eurer Gabel ist zu hoch. Verringert den Druck in der Gabel um 5 psi und fahrt den Trail erneut. Passt noch immer nicht? Verringert die Federrate so lange in 5-psi-Schritten, bis die Einstellung funktioniert. Wenn sich die

Gabel bei kleinen Schlägen sensibel anfühlt, aber trotzdem guten Support bietet, dann seid ihr auf einem guten Weg. Notiert euch auch hier wieder den optimierten Druck.

Pro-Tipp: Könnt ihr regelmäßige Durchschläge an eurer Federgabel und eurem Dämpfer nur verhindern, indem ihr einen hohen Luftdruck in der Feder nutzt? Und fühlen sich Federgabel und Dämpfer bei kleinen Schlägen äußerst unsensibel an? Dann solltet ihr vielleicht die Progression eurer Federrate erhöhen, siehe Schritt 3.



Schritt 3: Progression der Federrate

Nun müssen wir genauer anschauen, wie kraftvoll ihr als Fahrer seid und wie fordernd eure Trails sind. Wenn ihr kräftig seid und regelmäßig das Gefühl habt, dass euer Hinterbau durchschlägt oder eure Federgabel bei starkem Bremsen und in schnellen Kurven niedrig im Federweg steht, sogar obwohl sich das Bike beim Fahren generell nicht zu weich eingestellt anfühlt, dann müsst ihr vielleicht die Progression der Federrate anpassen. Für eine progressivere Federrate müsst ihr Volumen-Spacer hinzufügen (oder entfernen, falls ihr nicht genug Federweg nutzen könnt). Das Hinzufügen von Volumen-Spacern gestaltet das letzte Stück des Federwegs straffer, da mehr Kraft für einen Durchschlag benö-

tigt wird.

Wenn ihr das Gefühl habt, mit eurem Fahrwerk zu häufig Durchschläge zu erleiden, obwohl die Luftfedern den korrekten Druck aufweisen: Reduziert das Volumen der Luftkammer in der Federgabel oder der Luftfederkammer des Dämpfers mit ein bis zwei zusätzlichen Volumen-Spacern.

Wenn ihr in manchen Situationen Mühe habt, den kompletten Federweg zu nutzen:

Erhöht das Volumen in der Luftkammer der Federgabel oder in der Luftfederkammer des Dämpfers, indem ihr ein bis zwei Volumen-Spacer entfernt.

Pro-Tipp: Wenn ihr am Setup eurer Federgabel tiefgreifende Veränderungen vornehmt, wie beispielsweise die Einstellung einer strafferen Federrate oder das Hinzufügen von Volumen-Tokens, dann passt auch die Federrate und Progressivität des Dämpfers daran an. Vermutlich werdet ihr mit mehr Selbstvertrauen an der Front auch kraftvoller fahren – deshalb solltet ihr euren Dämpfer entsprechend konfigurieren. Also begeben euch wieder ab auf die Teststrecke und beginnt von vorn!

Schritt 4: Zugstufe einstellen

Die Zugstufen-Dämpfung kontrolliert die Geschwindigkeit, mit der ein komprimiertes Fahrwerkselement nach einem Schlag wieder ausfedert.

Wenn die Zugstufen-Dämpfung zu gering ist (-), federt die Fahrwerkskomponente zu schnell aus. Sie fühlt sich dann an wie eine Sprungfeder und so, als wäre sie außer Kontrolle geraten. Ist die Zugstufen-Dämpfung jedoch zu stark (+), dann erholen sich die Fahrwerks-

komponenten nicht schnell genug nach wiederholten Schlägen, komprimieren sich in der Folge immer stärker bzw. sinken immer tiefer in den Federweg ein und funktionieren schlicht und einfach schlecht.

Einstellung der Zugstufen-Dämpfung an eurem Dämpfer:

1. Beginnt damit, die volle Zugstufen-Dämpfung (+) am Dämpfer zu aktivieren.
2. Wählt einen kleinen Drop aus, von dem ihr langsam herunterfahrt und konzentriert euch darauf, wie der Dämpfer nach einem Schlag wieder ausfedert.
3. Wiederholt den Test, reduziert dabei jedes Mal die Zugstufen-Dämpfung um einen Klick (-), und beobachtet dabei, wie der Dämpfer beginnt, immer schneller wieder auszufedern.
4. Stoppt das Prozedere, wenn der Dämpfer ein winziges bisschen zu schnell ausfedert und leicht nachwippt. Das sollte eine solide Grundeinstellung sein. Wiederholt nun einen kompletten Abschnitt des Trails mit dieser Einstellung. Experimentiert noch zwei Abfahrten lang mit zwei Klicks mehr in jeder Richtung und entscheidet dann, welche Einstellung sich bei gutem Grip am kontrolliertesten anfühlt.

Einstellung der Zugstufen-Dämpfung an eurer Federgabel:

1. Um ein Grund-Setup der Zugstufe an der Federgabel einzustellen, beginnt ihr mit komplett geschlossener Zugstufe (+). Stellt euch über euer Bike und komprimiert die Gabel mit eurem Körpergewicht. Lasst die Gabel dann abrupt los, damit sie zurückschnellt.
2. Verändert die Zugstufe so lange, bis die Gabel so schnell wie möglich ausfedert, ohne dabei jedoch ein „Abspringen“ des Vorderrads vom Boden zu verursachen.

3. Sobald die Grundeinstellung steht, wiederholt eine komplette Sektion des Trails mit diesem Setup. Experimentiert noch zwei weitere Male mit jeweils zwei Klicks in jede Richtung und entscheidet für euch, welche Einstellung sich bei gutem Grip am kontrolliertesten anfühlt.

Doch was ist mit der Highspeed-Zugstufe? Die meisten Federgabeln und Dämpfer verfügen über einen einzelnen Einsteller für die Zugstufe, der im Grunde die Einstellung der Lowspeed-Zugstufe darstellt. Einige der absoluten Highend-Fahrwerkskomponenten besitzen einen zusätzlichen Einsteller für die Highspeed-Zugstufe, welche die Ausfeder-geschwindigkeit bei hohen Kolbenge-schwindigkeiten kontrolliert. Allerdings

haben wir festgestellt, dass sich High- und Low-speed-Zugstufe stark überschneiden – jede Verstellung auf der einen Seite wirkt sich direkt auf die andere Seite aus. Wenn bei euch ein Versteller für die Highspeed-Zugstufe vorhanden ist, empfehlen wir euch deshalb, ihn gemäß der Empfehlung des Herstellers einzustellen und daraufhin die Low-speed-Zugstufe wie oben beschrieben abzustimmen.



Pro-Tipp: Wenn ihr viel in gemäßigtem Terrain unterwegs seid oder eher gemächlich fahrt, dann wird euch eine langsamere Zugstufe zunächst komfortabler erscheinen. Bewegt ihr euch allerdings in schnellerem Terrain, beispielsweise bei einem Urlaub in den Alpen, dann führt eine langsamere Zugstufe zu schmerzenden Armen und Beinen, da euer Bike sich nicht schnell genug von den Schlägen erholen kann und somit Federweg „verschenkt“. Fahrt für maximale Performance mit einer so schnellen Zugstufeneinstellung, wie es gerade noch angenehm ist.

Wie kommst du am schnellsten zu deinem Service-Termin.

Vereinbare einen Termin per Telefon.

Werkstatt 043 538 84 93 länger läuten lassen
Mobile 079 230 44 16

Bring dein Bike oder E-Bike zum vereinbarten Termin
in die Velowerkstatt.

Keine Zeit oder Möglichkeit dein Bike vorbei zu bringen? Nutze unseren Hol- und Bring-Service.

Unser Hol- und Bring-Service ist in der ganzen Region Rafzerfeld bis
Bülach, Embrach verfügbar. Preise sind im Web aufgeführt.



Velo einfach hinstellen. Wir rufen an wenns fertig ist.

Bei Bedarf kannst du dein Velo bereits am Vorabend bei der Werkstatt
abstellen. Nimm ein Zahlenschloss zum Abschliessen deines Bike mit
und sende uns ein SMS mit dem Velo-Beschrieb, deinen Wünschen und dem
Zahlenschloss-Code.

Du bist nicht sicher, ob eine Reparatur notwendig ist?

Bringe dein Velo zu uns in die Velowerkstatt, damit wir einen Sicher-
heitscheck machen können. Bitte vorab rasch anrufen und einen Termin
vereinbaren!

Preis Fr. 30.- Wird bei der Wahl eines Service-Angebotes angerechnet.

www.bikeandrepair.ch • 079 230 44 16

Schritt 5: Lowspeed-Druckstufen-Dämpfung

Die Lowspeed-Druckstufen-Dämpfung (LSC) beeinflusst das Verhalten eures
Fahrwerks bei niedrigen Kolbengeschwindigkeiten (nicht also der Geschwindig-
keit des Bikes), überwiegend zu Beginn und im mittleren Teil des Federwegs.

Ihr habt jetzt vermutlich das Gefühl, eine gute Federrate erreicht zu haben,
mit einer Klasse Performance bei kleinen Schlägen sowie einem anständigen
Schutz gegen Durchschläge. Trotzdem seid ihr der Meinung, dass es dem Bike
an Support im mittleren Federwegsbe-
reich fehlt, da es bei vielen Gelegen-
heiten zu stark in seinen Federweg ein-
taucht: beim starken Bremsen etwa,
auch auf steilen Trails oder wenn ihr das

Bike in Kurven hineindrückt bzw. euch
vor Sprüngen abdrückt. Die Lösung: Ihr
müsst mehr Lowspeed-Druckstufen-
Dämpfung hinzufügen. Das verringert
die Sensibilität der Fahrwerkskompo-
nenten, da ihr nur das minimale Level
erhöhen wollt, um genug Support zu er-
reichen. Beginnt mit der komplett ge-
öffneten Einstellung (ohne zusätzliche
Dämpfung).

Wenn ihr der Meinung seid, dass euer Bike zu schnell durch seinen mittlere-
ren Federweg rauscht:

- 1- Startet ohne zusätzliche Lowspeed-Druckstufen-Dämpfung am Dämpfer, fahrt
den Test-Trail und erhöht die Lowspeed-Druckstufe jedes Mal um zwei Klicks
(+).
2. Konzentriert euch darauf, wie sich das Bike bei großen Gewichtsverlagerungen
verhält, etwa beim Bremsen, in Kurven oder vor Sprüngen. Stoppt die Einstellerei,
wenn das Bike einen guten Gegenhalt im mittleren Bereich seines Federwegs
bietet.
3. Wiederholt das Ganze bei eurer Gabel.



Pro-Tipp: Versucht die Einstellungen eurer Lowspeed-Druckstufen-Dämpfung aus-
gewogen zu halten. Wenn ihr beispielsweise mit einer sehr hohen Lowspeed-Druck-
stufe an der Gabel unterwegs seid und gänzlich ohne am Dämpfer, dann wird das
Bike dazu neigen, während des Fahrens mehr Gewicht auf das Hinterrad zu ver-
lagern, und umgekehrt. Ein ausgewogenes Setup ist der Schlüssel zum Erfolg.

Velowerkstatt

BIKE & REPAIR
Martin Rieser



Schritt 6: Highspeed-Druckstufen-Dämpfung

Die teuersten Federgabeln und Dämpfer besitzen eine Einstelloption für die Highspeed-Druckstufen-Dämpfung (HSC), welche die Dämpfung kontrolliert, wenn das Fahrwerk bei hoher Kolben- bzw. Standrohr-Geschwindigkeit komprimiert wird (starke, schnelle Schläge).

Wenn ihr das Gefühl habt, dass eure Federgabel oder euer Dämpfer noch immer zu leicht durchschlägt, und wenn ihr einen Highend-Dämpfer bzw. eine Federgabel mit dieser Option besitzt, dann könnt ihr dort die Highspeed-Druckstufen-Dämpfung anpassen. Mehr Highspeed-Druckstufen-Dämpfung reduziert die Menge an Federweg, die die Gabel bei Highspeed-Schlägen nutzt (auch hier geht es wieder um die Einfedergeschwindigkeit des Dämpfer-

kolbens bzw. Standrohres, nicht um die Geschwindigkeit des Bikes). Ein geringes Maß an Highspeed-Druckstufe verursacht eine degressive Dämpfung. Diese gibt den kompletten Federweg als Reaktion auf große, schnelle Schläge zügig frei, wohingegen ein hohes Level an Highspeed-Druckstufe zu einer progressiven Dämpfung führt – der verfügbare Federweg bei großen, schnellen Schlägen wird also reduziert.

Wenn ihr das Gefühl habt, dass euer Bike am Ende seines Federwegs bei Highspeed-Schlägen mehr Support benötigt:

1. Fahrt den Test-Trail und beginnt komplett ohne hinzugefügte Highspeed-Druckstufen-Dämpfung am Dämpfer. Erhöht sie dann bei jedem weiteren Mal um ein oder zwei Klicks (falls der Verstellbereich sehr breit ist).
2. Konzentriert euch darauf, wie sich das Bike bei schnellen Schlägen anfühlt, z. B. bei Landungen nach Sprüngen oder beim Auftreffen auf große Hindernisse, wenn ihr wirklich schnell unterwegs seid. Stoppt, wenn das Bike am Ende seines Federwegs einen guten Support bietet.
3. Wiederholt das Ganze bei eurer Federgabel.



www.bikeandrepair.ch • 079 230 44 16

Schritt 7: Kontrolliert die Balance

Was Federung und Dämpfung angeht, so ist in nahezu allen Fällen eine ausgewogene Fahrwerkseinstellung unerlässlich für eine optimale Performance.

Sucht euch als abschließenden Check einen ebenen Untergrund und rollt auf eurem Bike langsam vorwärts. Pumpt nun aus stehender Fahrposition heraus nach unten und oben – ein paar Mal und so hart ihr könnt. Das Bike sollte sich supportive anfühlen und die Geschwin-

digkeit beim Ausfedern sollte euch vorn und hinten ausgewogen erscheinen, sowohl an der Front als auch am Heck. Falls sich das Bike unausgeglichen anfühlt, findet heraus, wo das Missverhältnis herkommt und nehmt entsprechende Korrekturen vor.



„Eine ausgewogene Einstellung eures Fahrwerks ist super wichtig. Traction kommt nicht nur von den Reifen und der Oberfläche des Terrains, sondern auch vom Maß der Kraft, mit welcher der Fahrer auf das Vorder- und Hinterrad wirkt. Ein ausbalanciertes Setup ist wichtig für diese Komponente der Traction.“
Mark Fitzsimmons, FOX Fahrwerksprogramm-Manager

Velowerkstatt

BIKE & REPAIR
Martin Rieser



Wenn ihr diesen Tuning-Guide befolgt, dann wird euch das nicht nur zu einer Fahrwerkseinstellung verhelfen, die für euren Fahrstil und euer bevorzugtes Terrain optimiert ist. Ihr werdet auch ein tieferes Verständnis dafür erhalten, wie die Eigenschaften eures Fahrwerks funktionieren und wie sie sich gegenseitig beeinflussen. Eine gute Fahrwerks-Perfor-

mance ist stets eine Balance, eher sogar ein Kompromiss zwischen zahllosen verschiedenen Faktoren. Wenn ihr größere Veränderungen an einer Einstellung eures Fahrwerks vornehmt, müsst ihr auch die anderen Einstellungen angleichen, damit das Zusammenspiel weiterhin funktioniert.



Text: Trev Worsey Fotos: Finlay Anderson

Trevor liebt Whisky, das Biken und alles dazwischen. Er wurde zwar in England geboren, fühlt sich aber als waschechter Schotte. Dementsprechend ist er nicht nur schlechtes Wetter gewöhnt, sondern ist auch ein echter Spezialist, wenn es um steile und anspruchsvolle Trails geht. Mit über 40 muss er sich eigentlich nichts an das nicht allzu sehr überhandnimmt, steht „Think about Brook“ auf seinem Oberrohr. Sein Sohn Brook wurde von Anfang an mit dem Bike-Virus infiziert. Gemeinsam mit seiner jungen Familie und den zwei Hunden sieht man Trevor fast ausschließlich draußen, sei es beim Biken, Graveln, Wandern, Surfen oder Kanu fahren – egal bei welchem Wetter. Ein echter Schotte eben.

www.bikeandrepair.ch • 079 230 44 16

We are the Light

LUPINE
LIGHTING SYSTEMS

C14
Das Rücklicht für E-Bikes

Mit LUPINE Leuchten wirst du nie mehr im Dunklen stehen.

Wir beraten dich gerne für eine passende Lampe.

www.lupine.de

Velowerkstatt

BIKE & REPAIR
Martin Rieser



RIDE & SMILE

Velowerkstatt
Hüntwangen



DIRTLOVE

www.yt-industries.com

Auflage 21-03.01

Bälstrasse 88 • 8194 Hüntwangen
www.bikeandrepair.ch • 079 230 44 16