

ALLGEMEINE HINWEISE ZU PINION GETRIEBESCHALTUNGEN

| | |
|---------------------------|---|
| GETRIEBE EINFAHREN | Der Lauf eines Pinion Getriebes wird innerhalb der ersten 1000 km immer besser. Je nach Fahrertyp auch deutlich kürzer. An verschiedenen Teilen glätten sich Oberflächen und alle Bauteile spielen sich ideal aufeinander ein. Ein Getriebe hat immer die Grundeigenschaft, bei höheren Gängen den Eindruck zu erwecken, dass es schwerer läuft. Das ist auf das Übersetzungsverhältnis im Getriebe zurück zu führen und nur ein Gefühl. Tatsächlich läuft ein Pinion Getriebe in allen Gängen gleich seidenweich. Ein leichter Unterschied im Leichtlauf zwischen einzelnen Getrieben hängt von der jeweiligen Dichtungsreibung ab. Die Dichtungsreibung variiert zum einen fertigungsbedingt zum anderen je nach Schmierfilmbildung. Im Fahrbetrieb spielt diese minimale Reibung jedoch keine Rolle. |
| GETRIEBE PFLEGE | Reinigen Sie Ihr Getriebe von außen mit Seifenlauge und einem feuchten Tuch. Fahrradpflegemittel oder Schutzsprays können ebenso verwendet werden. Bei der Verwendung von Hochdruckreinigern, achten Sie bitte auf einen Abstand von min 50cm zum Getriebe. Fetten Sie von Zeit zu Zeit das Innere der Schaltbox mit nichtharzendem Schmierfett. ACHTUNG: Ziehen Sie in keinem Fall die Sonderschrauben am Gehäuse nach. Diese sind ab Werk mit dem richtigen Drehmoment verschraubt und gesichert. Nur so ist gewährleistet, dass das Getriebe dauerhaft dicht ist. |
| EINSATZBEREICH | Pinion Getriebe sind auf der ganzen Welt im Einsatz - in nahezu jeder noch so anspruchsvollen Umgebung. Seine Dauerfestigkeit hat es in zahllosen Weltreisen unter Beweis gestellt. Eiskalte Temperaturen am Polarkreis von unter -15°C oder heiße Wüsteneinsätze von +60°C können dem Getriebe nichts anhaben. Die Dichtigkeit des Getriebes ist auch bei geringem Luftdruck in großen Höhen kein Problem. Gelegentliche Wasserdurchfahrten von Flüssen oder Bächen sind ebenfalls unkritisch. Achten Sie nur darauf, dass das Innere der Schaltbox gut gefettet ist. |
| WIRKUNGSGRAD | Der Wirkungsgrad ist stark abhängig vom Lastfall (Eingangsdrehmoment, Drehzahl, etc) und kann daher nicht pauschal mit einem Zahlenwert angegeben werden. Konkrete Wirkungsgradangaben anderer Schaltungshersteller sind daher eher kritisch zu hinterfragen. Anders als bei Nabenschaltung mit (für gewöhnlich) drei hintereinander geschalteten Planetenstufen, gibt es bei Pinion nur zwei Getriebestufen, die jeweils auf einen maximalen Wirkungsgrad optimiert sind. Der gerade Ketten-/Riemenverlauf verursacht, anders als bei Kettenschaltungen, keine Wirkungsgradverluste. Daher gilt: Pinion liegt vom Wirkungsgrad im Mittel zwischen einer hochwertigen Nabenschaltung und einer neuen perfekt eingestellten und geradelaufenden Kettenschaltung. Wenn eine Kettenschaltung verschmutzt oder verschlissen ist und die Kette schräg läuft, ist in den meisten Fällen der Wirkungsgrad eines Pinion Getriebes besser. |

Pinion und viele tausend Radfahrer haben in den letzten fünf Jahren wichtige Erfahrungen im Umgang mit den Getrieben gesammelt. Diese Erfahrungen möchten wir teilen, und so für reibungslose Zufriedenheit sorgen. In vielen Fällen können Sie selbst, oder der Fachhändler vor Ort ein Problem lösen, ohne dass das Getriebe eingeschickt werden muss.

Hier finden Sie die wichtigsten Erkenntnisse zum Thema Geräuschentwicklung, Schaltverhalten, Schaltzüge, Zahnriemen und vieles mehr. Die nachfolgende Tabelle soll Ihnen helfen, die Ursache einer Störung zu finden und zu beseitigen.

WAS TUN WENN...

| THEMA | STÖRUNG | URSACHE | BEHEBUNG | BEMERKUNG |
|---|---|--|--|---|
| STÖRENDE GERÄUSCHE WICHTIGER HINWEIS: Pinion Getriebe laufen leise und ohne störende Geräusche. Wenn Geräusche auftreten, und das Getriebe einwandfrei schaltet, kommen die Geräusche nicht aus dem Getriebe und haben eine andere Ursache. Bitte suchen Sie die Ursache am gesamten Fahrrad! | Mahlende Geräusche | Wenn ein Zahnriemen verwendet wird, kommen die Geräusche oft daher. | I. Riemen spannung variieren. Oft ist der Riemen zu stark gespannt. II. Riemenlinie stimmt nicht. Oft hilft es das hintere Spacer set so zu ändern dass der Riemen um 1mm weiter innen oder außen läuft. | Mahlende oder knarrende Geräusche können nicht aus dem Getriebe kommen. Oft sind die Ursachen in der unmittelbaren Umgebung des Getriebes zu finden. Manchmal auch weit entfernt. Ihr Fachhändler kennt die neuralgischen Stellen am Fahrrad nur zu gut und hilft bei der Suche. |
| | Knarrende Geräusche | Die Ursache liegt nicht im Getriebe sondern drum herum. In den meisten Fällen sogar nicht einmal in der Nähe des Getriebes, sondern an den Pedalen, in Sattel- oder Lenkernähe. Ihr Fachhändler kennt die neuralgischen Punkte ganz genau. | I. Prüfen der Passhülsen. Getriebe aus dem Fahrradrahmen ausbauen. Reinigen und fetten der Passhülsen und Kontaktpunkte. II. Die Kurbelarme sollten mit Fett und dem richtigen Drehmoment auf der Durchgangswelle montiert sein. III. Prüfen aller Anbauteile die möglicherweise Geräusche verursachen können. | |
| | Schnarren oder Brummen | Die Ketten- oder Riemenlinie stimmt nicht. Bei Schräglauf entstehen Geräusche, als würden Sie aus dem Getriebe kommen. | Ketten- oder Riemenlinie so exakt wie möglich einstellen. | Bitte beachten Sie die Hinweise der Riemenhersteller. |
| | Knackende Geräusche | Schraubverbindungen von Antriebsbauteilen haben sich unter Umständen gelöst. | I. Prüfung aller Verschraubungen des Antriebstranges mit Drehmomentschlüssel: Schrauben der Kurbeln, des Spiders, der Kettenräder, des Freilaufs und der Pedale. II. Wechselseitiges und mehrmaliges Anziehen der radialen Kurbelschrauben je Kurbelarm. III. Bestimmte Schrauben nach Verschraubungsvorschrift (siehe Handbuch) mit Schraubensicherung mittelfest“ versehen | VORSICHT: Drehen Sie unter keinen Umständen an den Pinion Gehäuseschrauben. Schrauben und/oder Dichtungen könnten beschädigt werden und Öl könnte austreten. |
| | Leises „Klicken“ im 07. und 13. Gang | Bei Getrieben bis Modeljahr 2014 befindet sich in diesen beiden Schaltstufen eine Schaltklinke im Freilaufzustand. Dadurch kommt es zu diesem Geräusch. | Das Geräusch ist kein Defekt, sondern prinzipbedingt. Auf Wunsch kann ein Upgrade auf die neuste Getriebeversion durchgeführt werden. | Ist Ihr Getriebe noch eines der ersten Generation, bieten wir Ihnen ein kostenpflichtiges Upgrade auf die neuste Schaltungsgeneration inkl. Komplettüberholung an. Sollten Sie sich dafür entscheiden, bitten wir Sie, Ihren Fachhändler zu kontaktieren. |

| THEMA | STÖRUNG | URSACHE | BEHEBUNG | BEMERKUNG |
|---|---|--|--|---|
| GETRIEBE SCHALTET SCHWERGÄNGIG | Das Drehen am Schaltgriff ist nur mit erhöhtem Kraftaufwand möglich. | Verschlossene oder falsche Schaltzüge, Außenhüllen oder Endkappen. | <p>I. Nur Schaltzüge mit einem maximalen Durchmesser von 1,2mm verwenden. Ausschließlich Schaltzug-Außenhüllen verwenden. Keine Bremszughüllen oder Hydraulik-leitungen verwenden.</p> <p>II. Ausschließlich Endkappen aus Kunststoff keinesfalls aus Metall verwenden.</p> <p>III. Prüfen der Zugverlegung am Drehschaltgriff und in der Schaltbox am Getriebe auf Verschleiß und korrekte Führung . Aufgesplissene Schaltzüge unbedingt austauschen.</p> <p>IV. Auf gebogene Winkelstücke am Drehgriff verzichten.</p> | <p>Pinion bietet 2 Varianten von Getriebezugrollen an. Seit 2015 werden ausschließlich „Universal-Getriebezugrollen“ verbaut. Diese haben den Vorteil, dass Standard-Schaltzüge verwendet werden können.</p> <p>Für die Getriebe-Zugrolle der ersten Generation ist ein spezieller Schaltzug notwendig, der als Ersatzteil erhältlich ist.</p> <p>Alle Montageanleitungen finden Sie im Benutzerhandbuch oder in ausführlichen Service-Videos auf: www.pinion.eu</p> |
| STÄNDIG VERÄNDERTE RIEMENSPIANNUNG | Der Zahnriemen ist während einer Umdrehung unterschiedlich stark gespannt. | Die Riemenscheibe ist nicht mittig auf dem Spider montiert. Wenn die Kettenblattschrauben nicht den richtigen Durchmesser haben, kann die Riemenscheibe aus dem Zentrum rutschen. | Es müssen Kettenblattschrauben mit einem Außendurchmesser von 10 mm verwendet werden. | |
| SPORADISCHES DURCHRUTSCHEN | Während der Tretbewegung ruckt es kurz und es ist ein einmaliges Knacken zu hören. | Die schaltbaren Freiläufe im Getriebe werden beim Schaltvorgang selektiv aktiviert bzw. deaktiviert. In sehr seltenen Fällen kann es vorkommen, dass eine Freilaufklinke nicht richtig einrastet und erst nach einigen Kurbelumdrehungen in den nächsten Zahn eingreift. | Ein sporadisches Durchrutschen in den nächsten Zahneingriff kann in sehr seltenen Fällen vorkommen, die Schaltklinke rastet dann aber sicher im nächsten Zahn ein. Die Festigkeit und Haltbarkeit des Getriebes wird dadurch nicht gefährdet. | |

STAND: NOVEMBER 2015