Schaltzug wechseln beim SRAM X9 Trigger.

OK – zum benötigten Werkzeug:

Bowdenzugschneider – zum ablängen
5mm Innensechskant -zum Lösen der Schraube am Schaltwerk

Ablauf: Es ist wirklich nur notwendig, die „Flügelschraube“ auf der Trigger – Oberseite zu öffnen. SRAM spricht zwar von Werkzeuglosem Wchsel, aber ich musste den Trigger abnehmen, das sonst zum öffnen des Deckels kein Platz ist.



Damit will ich sagen → **Finger weg vom 4er Innensechskant auf der Unterseite.**
(Falls es schon zu spät ist, geht es auf Seite 2 weiter.)

Dann kann man sich das zweite Kapitel ersparen und es geht weiter wie folgt:

Der geöffnete Trigger sieht dann wie unten gezeigt aus:



Für den Umwerfer



Für das Schaltwerk

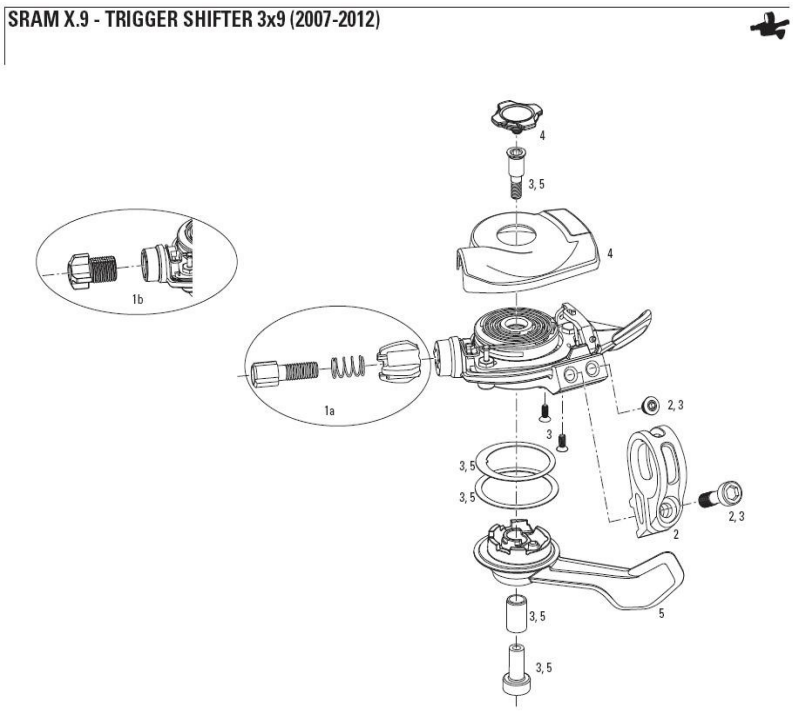
Der alte Schaltzug kann aus der Aussparung gefieselt werden und wird einfach herausgezogen. Damit ist Platz für den neuen, der nun eingesteckt wird und in Richtung verstellschraube eingezogen wird – Deckel wieder drauf → Fertig.

Für die jenigen, die den Innensechskant auf der Unterseite geöffnet haben-

viel Spaß bei dem, was jetzt kommt:

Es ist aber noch nichts verloren

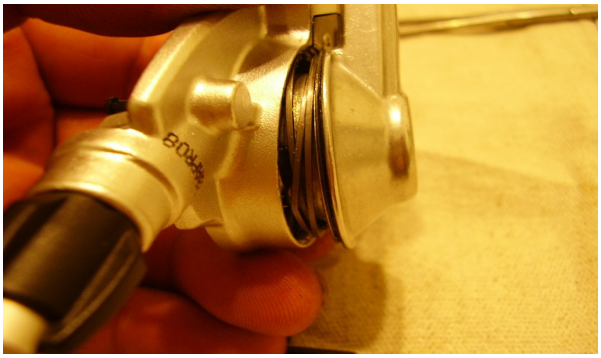
Als Einstimmung zuerest einmal die Explosionszeichnung aus dem SRAM-Manual:



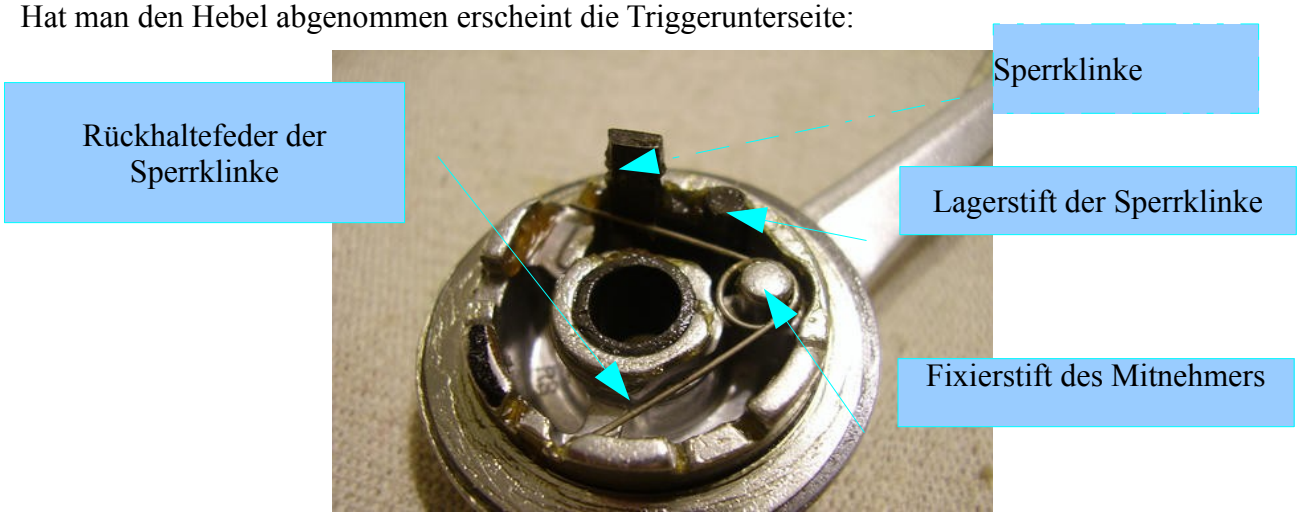
Hier erahnt man schon viel, aber die entscheidenden Details fehlen, da man hier nur die (einfache) Oberseite des Triggers sieht. Die unteren Einzelteile fehlen der Einfachheit -wie es sich gehört.

Es startet wie folgt:

Sofort nach dem abheben des Triggerhebels- springt die Rückhaltefeder aus Ihrer Führung und die Feder entspannt sich. Damit steigt die Spannung beim Monteur.



Hat man den Hebel abgenommen erscheint die Triggerunterseite:

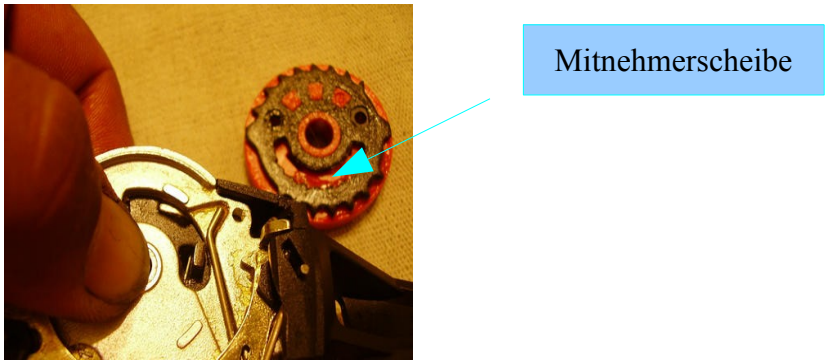


Der Restlicher Trigger (das Oberteil) sieht dann fast so aus:



Glücklicherweise sollte im ersten Bild ein entscheidender Unterschied sein:

Durch den Ausschnitt ist die Unterseite der roten Mitnehmerscheibe zu sehen. Im folgenden Bild im Hintergrund zu sehen:

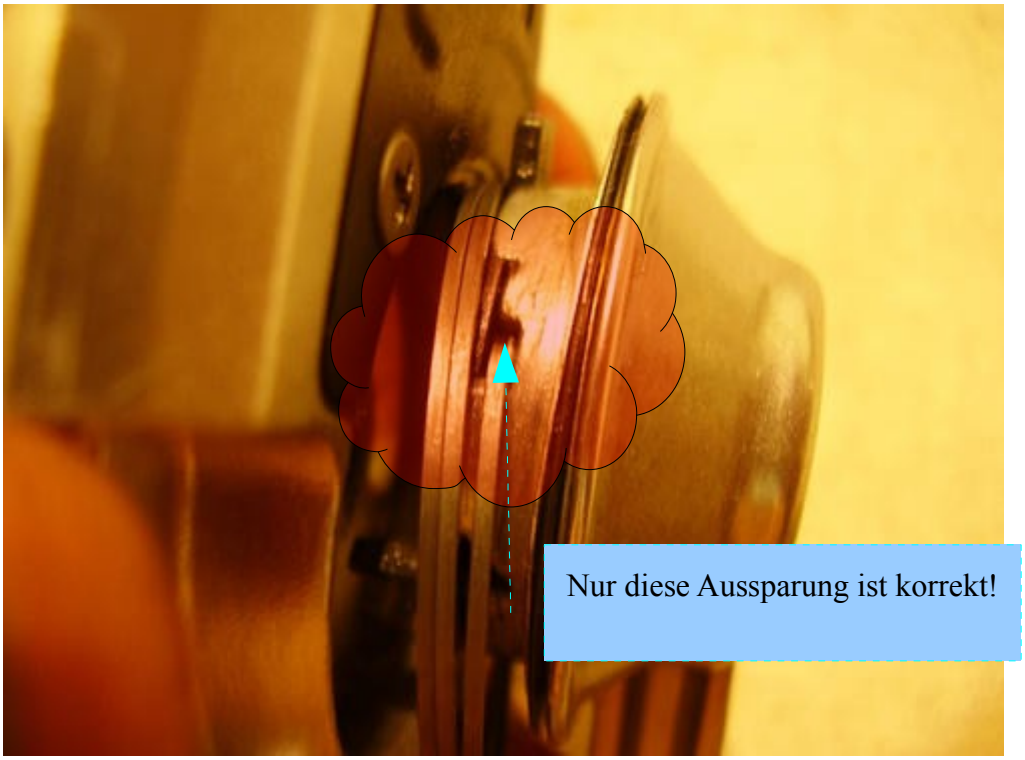


Nun ist Darauf zu achten, dass der Zug voll aus dem Trigger ausgefahren ist. Dann laässt sich durch den Ausschnitt erkennen, wo der Mitnehmer in die Mitnehmerscheibe eingreifen soll. Dies ist die korrekte Stellung. Ich habe dann noch etwas am Zug in Richtung Trigger geschoben, um etwas mehr Spiel zu haben.

Zum Zusammenbau habe ich den Mitnehmer umgedreht und auf den Maximalanschlag gebracht. Damit kann der Mitnehmer beim Gangwechsel durch die komplette Aussparung geschoben werden.

Etwas Fett erleichtert die Sache, da dann der Mitnehmer beim senkrecht Stellen nicht direkt wieder aus dem Trigger fällt. Dies gilt auch für die Sperrklinke, die dann auch besser fixiert ist.

Der komplette Triggerhebel wird nun in die Rückhaltefeder eingehängt:



Wenn die Feder eingehängt ist wird der Triggerhebel in Uhrzeigerrichtung gedreht. Dabei spannt sich die Rückhaltefeder wieder. Es wird soweit gedreht, bis die Sperrklinke durchden Mitnehmer und die die Aussparung in die Mitnehmerscheibe passt. Jetzt folgt der letzte „Fummel“. Die Fixierstifte und die Sperrklinke muss in dem Mitnehmer aufgenommen werden. Das heisst- die Stiffte müssen in die dafür vorgesehenen Aussparungen im Mitnehmer. Mit etwas Feingefühl und Schieben des Triggerhebels passt es dann und die Imbusschraube kann wieder befestigt werden.

Dann sieht es wieder so aus:



PS: Ich war nach 3 Stunden fertig.  Sind schon geile Konstrukteure die Amis.