

## Montageanleitung OSET 24R Junior / Senior

Benötigtes Werkzeug:

- Beißzange um die Transportverpackung / Kabelbinder zu öffnen
- Motorradständer oder umgedrehte Getränkekiste, um das Motorrad aufzubooken
- Inbusschlüssel Set: Vorderradachse, Lenker, Kotflügel vorne und hinten
- Kombi- oder kleine Rohrzange, um die Feder des Rollenkettenspanners zu montieren
- Zum Kettenspannen:
  - 13er Maulschlüssel
  - 19er Maulschlüssel
- Langen Kabelbinder zur Kabelverlegung am Lenkkopf

Erst einmal alle Kartons rausnehmen (nur denjenigen mit dem Lenker nicht, der hängt mit den Bremsleitungen und den Gas- und KILLSCHALTERKABELN am Motorrad) und den Inhalt der kleinen Kartons rausnehmen und auflegen.

### Montagereihenfolge:

- Zuerst den Lenker (Bremsarmaturen und Gasgriff, Magnetschalter-Unterteil sind bereits montiert), damit er nicht zu lange an den Kabeln baumelt
- Kotflügel vorne mit etwas Gewalt zwischen den Gabelholmen durchstecken, dann die 2 Schrauben reindreihen
- Vorderrad (Alu Achse mit Kontermutter/Linksgewinde – nicht zu fest anknallen)
- Bremsscheibenschutz (in der Regel ist der Kabelbinder ausreichend, die Schraube kann weggelassen werden)
- „Zündschlüssel“ und Magnetschalter-Oberteil sind im kleinen Karton mit der Produktbeschreibung, Startnummerntafel, Lenkerpolster
- Erst den Lenkerpolster, danach die Startnummerntafel

(Der Kabelbinder welcher die Bremsleitungen beim Lenker zusammenhält, dient der Transportsicherung)

- Die Verlegung der Bremsleitungen und von Gas- und KILLSCHALTERKABELN um den Lenkkopf erfordert etwas Aufmerksamkeit, weil diese Kabel ggf. beim vollen Einschlagen des Lenkers gequetscht werden können, insbesondere wenn man die beiden Lenkanschlagbegrenzer nach außen dreht, um den Lenkeinschlag zu erhöhen. Ich empfehle alle 4 Kabel mit einem Kabelbinder oben am Lenkkopf festzuziehen.

### Hinterrad montieren:

- Erst Achsmuttern und Kettenspanner von der Achse runternehmen – schon beim Runternehmen auf die Einbaulage der Kettenspanner achten (vereinfacht ist das eine Beilagscheibe mit angeschweißter Gewindestange): das OSET-Logo auf dieser „Beilagscheibe“ muss nach außen schauen und der dünnere U-Schenkel des schwarzen U-förmigen Formstückes muss auf der Innen- / Radseite sein.
- Am linken Ende der Hinterachse hängt noch der Bremsanker, eine schwarze Metallplatte, auf welcher später oben die Bremszange befestigt wird und welche auf der Außenseite (nicht Radseitig) eine Nut aufweist; diese Nut muss später in das Gegenstück, eine auf der Innenseite der Schwinge angeschweißte „Nase“ (technisch korrekt „Feder“) eingefädelt werden.
- Idealerweise ist die OSET so hoch aufgebockt, dass das Schwingenende ca. 1-2 cm über den beiden Achsstummeln liegt (wenn man das Hinterrad zunächst einmal nur zur Schwinge hinhält).
- Das Hinterrad unter der Schwinge ca. 5 cm nach vor rollen und die Kette (welche bereits um das Motorritzel geschlungen ist) über das hintere Kettenrad geben, also auf die Innenseite des Kettenrades.
- Jetzt das Hinterrad nach hinten ziehen (nicht mehr rollen, sonst verwickelt sich die Kette) und anheben, bzw. die beiden Achsenden in die beiden Schwingenenden hinein heben – dabei muss die Bremsankerplatte bereits am linken Achsende hängen; darauf achten, dass die Nut der Bremsankerplatte wirklich auf der Feder der Schwinge gleitet.
- Hinterrad in der Schwinge so weit möglich nach vorschieben, links und rechts die Kettenspanner drauf (Logo nach außen, dünner Schenkel des U-Profiles nach innen), Achsmuttern drauf und ohne Schlüssel handfest anziehen.
- Die Kette auf das Kettenrad geben, erst oben draufsetzen und das Hinterrad dann nach hinten drehen (bereits gegen den Widerstand des Motors), bis die Kette vollständig auf dem Kettenrad sitzt.
- Den korrekten Sitz der Bremsankerplatte kontrollieren, die Feder auf der Innenseite der Schwinge muss in der Nut der Bremsankerplatte gleiten.
- Den rechts montierten Rollenkettenspanner erst am Ende, also nach dem Kettenspannen montieren = d.h. die an der Unterseite der Schwinge klemmende Feder am Rollenkettenspanner einhängen.
- Kette spannen, indem mit einem 13er Schlüssel die beiden Sechskantschrauben (li und re) gleichmäßig zugeschraubt werden – achtet zunächst darauf, dass das Hinterrad bzw. die mittleren Profilblöcke des Reifens mittig zum roten Rahmenheck sind; steht das Rad schief in der Schwinge, muss die eine oder andere Seite durch Öffnen oder Zuschrauben des linken oder rechten Kettenspanners gelockert oder gestrafft werden.
- Die Kette soll nur minimal durchhängen (Triebsatzschwinge, der Motor sitzt auf der Schwinge, daher kann die Kette theoretisch immer straff gespannt sein). Das Hinterrad ca. 8 mal ¼ Umdrehung nach vor drehen und kontrollieren, ob in der Mitte der Kette (Mitte zwischen Motorritzel und Hinterradachse) die Kette nicht zu straff gespannt ist, sie muss sich auf leichten Druck mind. 5mm nach unten drücken lassen; in einigen Positionen des Hinterrades wird sie ohne Druck bis zu 10 mm durchhängen, in anderen Positionen des Hinterrades gar nicht durchhängen – an dieser Stelle muss sie aber auf Druck ca. 5mm nachgeben können, sonst ist sie zu straff gespannt.
- Die beiden Achsmuttern mit einem 19er Schlüssel ordentlich festschrauben – und nochmals die Kettenspannung kontrollieren (da die Schwinge aus Rohren geschweißt ist, klaffen die Schwingenenden meist etwas auseinander; durch das Anziehen der Achsmuttern werden sie zusammengedrückt und die Spannung der Kette kann sich dadurch ggf. verändern – daher nach dem Anziehen der Achsmuttern nochmals die Spannung der Kette kontrollieren – und ggf. nochmals lockern oder nachspannen.)
- Jetzt erst wird der Rollenkettenspanner, der an der rechten Schwingenseite hinunterhängt, montiert, indem man mit einer Kombi- oder kleinen Rohrzange das U-förmige Ende der Feder (welches sich an die Unterseite der rechten Schwinge drückt) greift, die Feder nach unten biegt und das U-förmige Ende um das Flacheisen des Rollenkettenspanners gibt.

- Hinteren Bremssattel an den Bremsanker anschrauben.
- Kotflügel hinten: die drei zugehörigen Schrauben sind im Rahmen bereits verschraubt – diese wieder losschrauben, den Kotflügel montieren.

Akku reinheben, mit Klettverschluss festzurren (Achtung, dass nicht ein Kabel unter dem Klettverschluss zu liegen kommt) und den Akku anstecken (beide Stecker haben eine Nase bzw. Ausnehmung, ist verwechslungssicher, geht aber anfangs recht streng) und die Rändelmutter am Stecker festziehen.

- Seitenverkleidungen reinstecken und jedenfalls mit den beiden vorderen Klettverschlüssen befestigen, ggf. auch die beiden oberen Klettverschlüsse verwenden.

### **Zusatz für OSET 24R Senior – härtere Federn**

Ab Werk haben alle OSET 24R die weichen Federn der Junior montiert.

OSET auf eine Getränkekiste aufbocken

#### **Feder in der Gabel wechseln:**

Inbusschraube der oberen Gabelbrücke links lockern – nicht komplett rausschrauben

Mit einer 20er Nuss die schwarze Verschlusschraube des linken Gabelholms lösen und von Hand dieses ca. 10 cm langen Verschluss-Teil herausdrehen

Die Oset geht nun vorne in die Knie, bzw. die Oset am Lenkkopf hinunterdrücken, sodass die gut eingefettete Feder aus dem geöffneten Holm herausgedrückt wird

Feder rausnehmen, die neue harte Feder an der weichen reiben/drehen, sodass möglichst viel Fett der weichen auf die harte übergeben wird.

Harte Feder reinrutschen lassen, die OSET vorne wieder hochziehen, sodass die Feder zur Gänze im Holm verschwindet und die Verschlusseinheit wieder hineindreht.

Dann die Inbusschraube der Gabelbrücke wieder anziehen.

#### **Feder am Dämpfer wechseln:**

Die zwei Inbusschrauben der Sitzmulde entfernen und Sitzmulde abheben.

Obere und unteren Befestigung des Federbeins öffnen (13er Nuss und 6er Inbus) und Federbein herausnehmen, Achtung das Hinterrad / die Schwinge sachte nach unten fallen lassen.

Große flache Rändelmutter zur Einstellung der Federvorspannung komplett lösen und 1 cm nach unten schrauben, sodass die Feder den Federteller oben frei gibt.

Den oberen Federteller aus seiner Verankerung nach unten drücken und ausfädeln.

Die Feder nach oben über den Stellknopf des Dämpfers – wie eine Schraube - hinausdrehen.

Härtere Feder ebenso hineindreht.

Die flache Rändelmutter zur Einstellung der Federvorspannung nach oben drehen, bis die Feder merklich etwas vorgespannt ist – ggf. später nochmals weiter vorspannen.

Federbein wieder einbauen, ebenso die Sitzmulde.

**ACHTUNG: regelmäßig die Vorspannung der hinteren Feder kontrollieren; bauartbedingt kann sich die Rändelmutter zur Feder-Vorspannung über die Zeit lösen, ohne Vorspannung schnackelt die Feder hin und her und die Kolbenstange des Dämpferkolbens könnte brechen.**