

SPORT i TECHNIKA

PRZYGOTOWANIE ROWERU DO SEZONU KOLARSKIEGO

Do umasowienia i szybkiego rozwoju sportu kolarskiego przyczyniła się u nas w znacznym stopniu jedna z największych imprez sportowych, jaką jest „Wyścig Pokoju” Warszawa—Berlin—Praga. Każdego roku „Wyścig Pokoju” zapoczątkowuje u nas cały szereg imprez kolarskich czysto sportowych, otwiera również sezon turystyczno-kolarski.

Do otwarcia sezonu kolarskiego należy się nie tylko odpowiednio przygotować pod względem kondycyjnym, ale również należy właściwie przygotować sprzęt. Choć rower jest maszyną odznaczającą się niezwykłą prostotą, to jednak aby służył nam długo i dobrze, musi być odpowiednio pielęgnowany i konserwowany.

W konserwacji roweru bardzo ważnym elementem jest gruntowna zmiana smarów.

Każdego roku przed sezonem należy dokładnie oczyścić rower, wymienić lub naprawić zniszczone części oraz dokonać zmiany smarów. W rowerze znajduje się tylko sześć miejsc wymagających smarowania, są to: ośki kół, przednie i tylne, mechanizm pedałowowy, tzw. suport, to jest oś, na której są osadzone korby z przekładnią i pedały, oraz główka, na której jest umocowana kierownica.

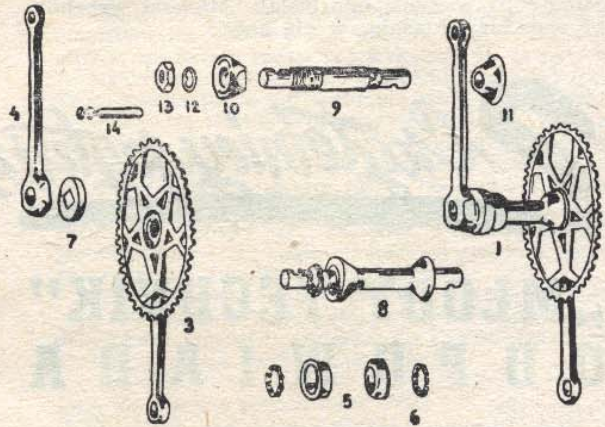
Jako smaru do roweru powinno się używać wazelin. Zaletą tego smaru jest jego odporność na deszcz, który nie wypłucze wazelin, oliwa natomiast tej odporności nie ma. Wazelina nie ulega zjełczeniu, czyli utlenieniu, a przez to chroni części roweru od działań atmosferycznych. Wazelinę jako smaru nie używa się jednak do łańcucha, który powinien być poddany następującym zabiegom: po wyczyszczeniu z piasku wkłada się go do nafty na kilkanaście godzin celem wypłukania. Po wyjęciu łańcucha z nafty i starannym wysuszeniu zanurza się go do przygotowanej, roztopionej mieszaniny, składającej się z 250 g łożu i 50 g płynnej parafiny. W tej mieszaninie łańcuch pozostaje aż do jej ostygnięcia, po czym wyjęty łańcuch przeciera się lekko suchą szmatką. W ten sposób przygotowany łańcuch po założeniu go na tryby chodzi lekko, cicho i jest odporny na wilgoć i kurz. Używanie oliwy jako smaru do łańcucha nie jest wskazane, ponieważ oliwa silnie wchłania kurz i stosunkowo łatwo jest wypłukiwana przez wodę.

Dla dokonania zmiany smarów trzeba rozebrać rower. Rozbieranie zaczyna się od zdjęcia kierownicy. W tym celu śrubę kierownicy odkręca się na parę obrotów w lewą stronę, a następnie przez kawałek drewnianego klocka uderza się młotkiem w główkę śruby celem wepchnięcia jej w głąb sztorcowej rury kierownicy. Wskutek tego stożek śruby kierownicy znajdujący się na końcu trzona przestanie rozpychać ścianki rury sztorcowej i kierownicę można łatwo

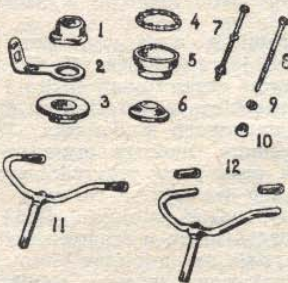
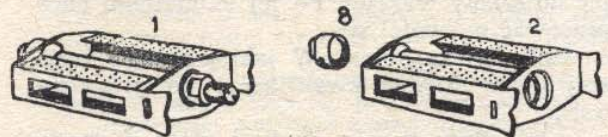


wyjąć. Po zdjęciu kierownicy odkręca się przeciwnakrętkę. Następnie zdejmuje się podkładkę i po odkręceniu drugiej miseczki wyjmuje się widelec. Przy odkręcaniu miseczek, które są umieszczone na główce ramy, trzeba uważać, ażeby nie pogubić kulek znajdujących się w miseczkach.

Mechanizm korbowy klinowo-dzwonowy: 1 — kompletny mechanizm korbowy, 2 — przekładnia, 3 — kompletna korba prawa, 4 — korba, 5 — miseczka, 6 — koszyczek z kulkami, 7 — osłona, 8 — oś mechanizmu kompletna, 9 — oś, 10 — stożek stały, 11 — stożek nastawczy, 12 — podkładka, 13 — nakrętka, 14 — klin



Pedały metalowe: 1 — pedał kompletny, 2 — korpus pedału, 3 — ośka kompletna, 4 — ośka, 5 — stożek, 6 — podkładka, 7 — nakrętka, 8 — pokrywa



Łożyska kierownicy: 1 — nakrętka, 2 — wieszak do latarni, 3 — pierścień górny, 4 — koszyczek kulek kompletny, 5 — miseczka, 6 — pierścień dolny, 7 — śruba kierownicy kompletna, 8 — śruba, 9 — podkładka, 10 — stożek śruby kierownicy, 11 — kierownica turystyczna, 12 — rączki gumowe

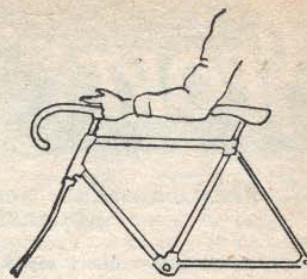




Określenie wysokości siodełka



Określenie odległości siodełka od osi mechanizmu pedałowego



Określenie odległości kierownicy od siodełka

Następnie rozbiera się mechanizm pedałowy. Po odkręceniu nakrętek klinów zdejmują się podkładki i wybijają kliny młotkiem (przez kawałek miedzi lub mosiądzu), uderzając w koniec nagwintowanej ich części. Uderzenia muszą być dosyć silne, ponieważ kliny mocno siedzą. Z kolei kręcąc korbą zdejmują się ją z lewej strony, a po wybicciu klina prawego, przytrzymując ośkę kluczem w miejscu wycięcia i kręcąc prawą korbą, zdejmują się ją wraz z przekładnią. Po tej czynności odkręca się przeciwnakrętkę umieszczoną na misce, w której tkwi ośka. Następnie pochylwszy rower odkręca się miskę nastawczą. Przy odkręcaniu, trzymając palcami ośkę, podciąga się ją w miarę odkręcania miski coraz wyżej, aż do wyjęcia jej z miską i kulkami.

Pedały najłatwiej rozmontowuje się bez wykręcania ich z korb. Po rozłożeniu gazety na podłodze kładzie się na niej rower i z pedału odkręca się pokrywkę i nakrętkę. Następnie zdejmują się podkładkę i wykręca stożek (konus). Potem z oski zdejmują się korpus. Przy tej czynności na gazetę wysypie się część kulek.

Rozbierania przedniej i tylnej piasty kół rowerowych dokonuje się w podobny sposób, jak przy mechanizmie pedałowym, ponieważ zbudowane są one na podobnej zasadzie. Ośka ma stożek, który tkwi w misce zapełnionej kulkami.

Wszystkie wyjęte części, kulki i miski, przemywa się starannie w naftcie, a następnie wyciera do sucha gałgankiem. Wyczyszczone części smaruje się dobrą żółtą wazeliną (nie białą!). Misceczki wypełnia się wazeliną wkładając w nią kulki.

Po zmontowaniu roweru należy zwrócić uwagę na wysokość siodełka. Prawidłowa wysokość jest wtedy, jeżeli kolarz, siedząc wygodnie na siodle, może przy całkowicie wyprostowanych kolanach oprzeć swobodnie piętę na pedale, przy najniższym jego położeniu. Po ustawieniu wysokości siodła należy sprawdzić ustawienie jego w stosunku do mechanizmu pedałowego. W tym celu bierze się sznur z przywiązany do końca ciężarkiem i opuszcza się go tak, ażeby pion przechodził przez środek oski mechanizmu pedałowego. Od tej prostopadłej linii czubek siodełka powinien być oddalony o 5—7 cm. Dla kolarzy przekraczających 180 cm wzrostu siodło powinno być ustawione w odległości 10 cm od linii pionowej. Oprócz wyżej wymienionych odległości siodła należy jeszcze sprawdzić odległość kierownicy od siodła. Sprawdzić ją można w ten sposób, że łokieć ręki zgiętej pod prostym kątem opiera się o czubek siodła. Jeżeli końce palców wyprostowanej dłoni dotykają poprzecznej rury kierownicy tuż przy wsporniku, to wówczas odległość jest prawidłowa. Jeżeli palce nie sięgają do wskazanego wyżej punktu — to pozycja będzie za długa, jeżeli natomiast przekraczają rurę kierownicy — to będzie za krótka. Odpowiedni punkt znajduje się przez przesunięcie kierownicy po wsporniku. Jeżeli kierownica nie ma ruchomego wspornika i jest umocowana na nim na stałe, to należy wówczas wymierzyć, jakiej długości powinien być wspornik, i porobić poprawki u mechanika. Odległości między kierownicą a siodłem nie można w żadnym wypadku regulować przesuwaniem siodła.

K. Z.