

KONSERWACJE I NAPRAWY ROWERU (1)

Łańcuch

Gdy wyciągamy rower z piwnicy, np. po dłuższej zimowej przerwie, często okazuje się, że łańcuch wcale nie ma ochoty zginać się i przypomina swym wyglądem kawałek zardzewiałego ogrodzenia. Ci zaś, którzy jeżdżą rowerem zimą, nie zważając na paskudną breję, zalegającą drogi, mogą się przekonać, iż łańcuch „wydłużył” się i źle się zazębia z kołami łańcuchowymi, trzeba go więc wymienić.

Przed pierwszym z opisanych zjawisk cykliści starej daty chronili się demontując łańcuch i umieszczając go w szczelnie zamkniętym słoju lub puszcze wypełnionej naftą.

Niezależnie jednak od tego, czy z łańcucha zamierza się korzystać dalej, po uprzednim wymyciu i nasmarowaniu, czy też chcemy wyrzucić go, bo zbyt długo się wydłużył lub zardzewiał, zwilżony kwaśnym deszczem na balkonie – trzeba go zdemonstrować.

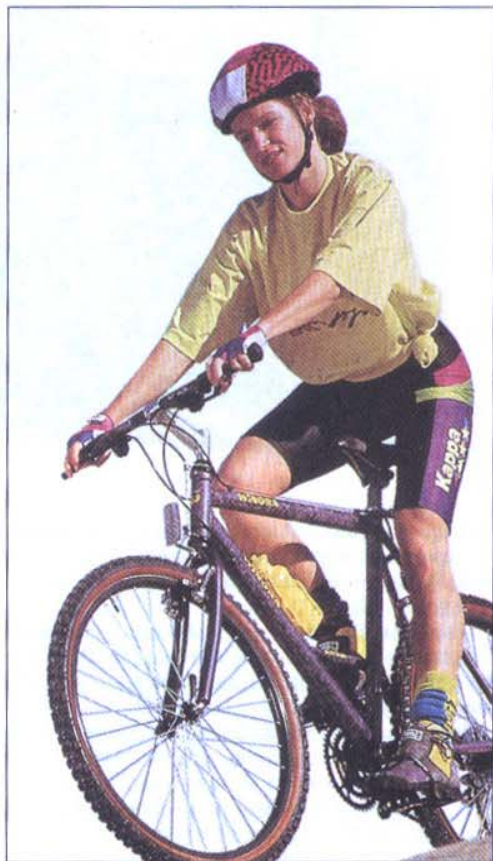
Zdjęcie łańcucha „szerokiego” (rys. 1), występującego w rowerach 1-biegowych lub z wielobiegową piastą, jest stosunkowo proste: obciążkami i wkrętakiem zdejmujemy się zawleczkę z ogniwa łączącego i łańcuch rozpina się. W rowerach z przerzutkami stosowany jest jednak tzw. łańcuch „nitowany”. Nie jest to właściwe określenie – nie nituje się go rozklepując główki sworzni (choć i z takimi pomysłami się spotykałem), tylko wciska się sworzni w otwór w ogniwie za pomocą specjalnego wyciskacza. Narzędzie to służy jednocześnie jako „wyciskacz”, czyli można za jego pomocą łączyć łańcuch. Jeśli ktoś buduje rower poziomy, gdzie trzeba połączyć kilka łańcuchów, to takie imadło jest tym bardziej potrzebne. Można, rzecz jasna, z braku wyspecjalizowanego narzędzia, posłużyć się zwykłym imadłem lub młotkiem, kowadłem i wybijaikiem lub nawet zwykłym gwoździem, ale nie daje to w pełni pożądanego efektów.

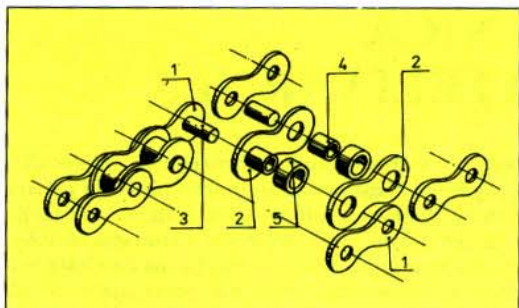
Sposób posługiwania się imadłem przedstawia rys. 2. Śruba wraz z bolcem wypychającym powinna być utwardzona, choć można też zastosować nie utwardzoną śrubę i w przygotowany otwór wcisnąć walek od łożyska igielkowego odpowiedniej średnicy.

Po złożeniu łańcuch może się źle zginać w miejscu połączenia – należy wtedy „przebrać” go nieco

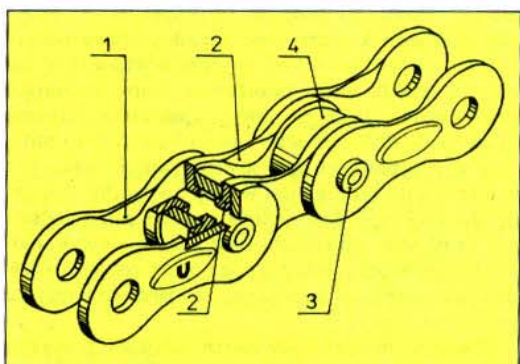
w kierunku prostopadłym do kierunku roboczego lub w trakcie włączania sworzni pomiędzy płytki dwóch ogniwek łańcucha wcisnąć żyłkę, która zapewni odpowiedni odstęp pomiędzy płaszczyznami ogniwek. Po wtłoczeniu sworzni należy ją, oczywiście, wyjąć.

Osobnym zagadnieniem jest mycie łańcucha i jego smarowanie. Stare książki o rowerach radziły cyklicie wytopić łój wołowy, pomieszać go z parafiną (na ciepło) i pyłem grafitowym, a następnie na gorąco nasączyć tym łańcuch. Trudno sobie wyobrazić wygląd kuchni po takiej operacji, jednak ta piekielna mikstura miała sporą zaletę: po wy-





Rys. 1a. Konstrukcja łańcucha szerokiego i sportowego — standardowego: 1 — płytka zewnętrzna; 2 — płytka wewnętrzna; 3 — sworzeń łączący; 4 — tuleja łącząca; 5 — rolka



Rys. 1b. Konstrukcja nowoczesnego łańcucha sportowego: 1 — płytka zewnętrzna; 2 — płytka wewnętrzna; 3 — sworzeń; 4 — tuleja. Jak widać, dzięki przetłoczeniom w płycie wewnętrznej zastępującym tuleję łączącą uniknięto jednego elementu

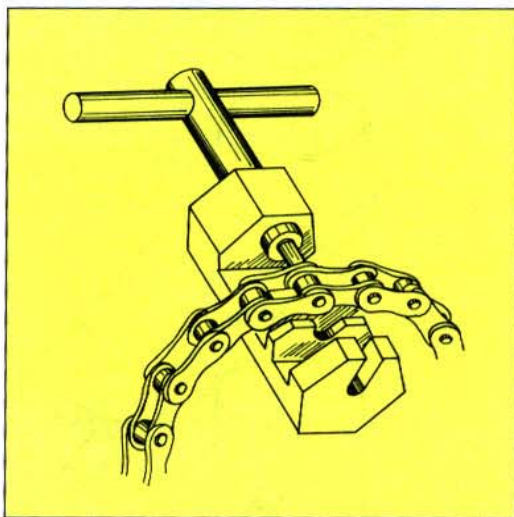
stygnięciu twardniała i można było jej nadmiar poobłupywać z łańcucha, a piach się jej nie miał, tak jak i woda.

Obecnie produkowane smary silikonowe w aerozolu również nie są atrakcyjne dla wody i piachu (a przynajmniej nie w tym stopniu co olej silnikowy), zaś niekiedy w sklepach rowerowych można nabyć olej silikonowy w aerozolu z rozproszonymi w środku mikrokuleczkami teflonu. Są one tak małe, że wypełniają sobą nierówności powierzchni roboczych łańcucha (każdy pamięta chyba mikroskopowe zdjęcia ostrza żyłki, które przypomina grzbiet górski) i powodują doskonały poślizg. Poza tym „turlają się” pomiędzy pracującymi powierzchniami, powodując efekt zbliżony do działania łożyska kulkowego, a że nie są jednocześnie tak twarde jak grafit — nie powodują ścierania się sworzni. Takie rozwiązanie jest bardzo bliskie ideału, być może jedynie w przyszłości mikrokulki teflonu zostaną zastąpione fullerenami, sferycznymi cząsteczkami węgla-60.

Przed smarowaniem łańcuch należy umyć, podobnie jak powinno się to robić po każdym większym zabrudzeniu. Do solidnego mycia łańcuch należy zdjąć, spiąć na nowo (prowizorycznie) i w odpowiednim miejscu (np. piwnicy) przygotować specjalne urządzenie: na pręcie lub haku umieszczonym pod sufitem należy osadzić stary wielotryb, nałożyć nań łańcuch i jego dolną część umieścić w dużej puszcze (ustawionej na odpowiedniej wysokości) wypełnionej naftą. Tak zawieszonym łańcuchem można poruszać, przepuszczając go wielokrotnie przez naftę. Później można zastąpić naftę rozpuszczalnikiem benzynowym, który lepiej wymywa niektóre rodzaje smarów. Poza tym należy łańcuch wyczyścić szczotką z nylonowym włosiem — usunie to zbitki piachu ze smarem.

Nie muszę chyba pisać, że tę operację należy przeprowadzać w starym ubraniu i rękawicach!

Po wyschnięciu łańcuch smarujemy, zaś brudnej nafty i benzyny nie wylewamy, tylko po przefiltrowaniu przez piasek zlewamy do butelki. Przyda się następnym razem. Filtr można zrobić z uciętej plastikowej butli od napojów chłodzących, wypełnionej bibułą na przemian z piaskiem.



Rys. 2. Sposób posługiwania się imadłem podczas rozłączania ogniw łańcucha

Do doraźnego czyszczenia łańcucha (bez zdejmowania z roweru) może być przydatne specjalne urządzenie, składające się z rolki do prowadzenia łańcucha i naczynia, w którym zanurza się ramię tylnej przerzutki wraz z łańcuchem. Rower przed tym należy podwiesić i kręcić pedałami, a łańcuch będzie wędrował przez naczynie z płynem czyszczącym.

Marek Utkin