

Wymiana linek i pancerzy

Robert Banach

Wraz z rozpoczętą zimą powracamy do cyklu porad serwisowych prezentowanych przez Roberta Banacha. Na początek problem bieżący, czyli wymiana linek i pancerzy.



Wraz z rozpoczętą zimą powracamy do cyklu porad serwisowych prezentowanych przez Roberta Banacha. Na początek problem bieżący, czyli wymiana linek i pancerzy. Sezon dawno już za nami. Przyszły chłodniejsze dni, często pada deszcz. Pogoda do jazdy jest kiepska. Niskie temperatury, brud powodują, że pancerze i linki nie działają poprawnie. Biegi przeskakują, przerzutka nie działa - to znak, że trzeba wymienić pancerze i linki. Do wymiany będą nam potrzebne: kleszcze do cięcia linek, jeżeli takowych nie posiadamy mogą być mocne obcęgi z jak najdłuższymi ramionami, taśma izolacyjna, szpikulec.



Linka i pancerz hamulcowy oraz przerzutkowy różnią się od siebie. Linka hamulcowa jest grubsza od przerzutkowej. Główka linki też jest inna. Do klamek hamulcowych w rowerach szosowych końcówka przypomina grzybek, w rowerach górskich/trekingowych końcówka ma kształt walca. W szosie i mtb końcówki linek przerzutki są identyczne: jest to nieco inny niż w przypadku hamulców walec.

W pancerzu przerzutkowym stalowe uzbrojenie biegnie wzdłuż kierunku pracy linki w celu zapewnienie maksymalnej sztywności i precyzji działania współpracujących manetek z przerzutkami. W pancerzu hamulcowym (większej średnicy) uzbrojenie ma kształt sprężyny. Pancerz jest bardziej elastyczny, giętki. W obu przypadkach w środku znajduje się rurka z tworzywa sztucznego, teflonu.



Przystępujemy do montażu pancerzy. Należy dobrać odpowiednią długość. Pancerz musi przebiegać łagodnie po możliwie najmniejszym łuku.

- pancerz zbyt długi:



- pancerz za krótki:



- odpowiednia długość, linka porusza się z minimalnym oporem:



Również przy kierownicy staramy się ułożyć pancerz odpowiednio. Kiedy łuk przebiega łagodnie, poskręcajmy kierownicą i sprawdźmy czy ruch kierownicy nie „łamie” pancerza .



Przycinamy pancerz, najlepiej użyć w tym celu profesjonalne kleszcze. Pancerz przerzutkowy łąpiemy kleszczami i zdecydowanym ruchem tniemy.



Cięcie powinno być równe, co gwarantuje dobre osadzenie się pancerza w końcówkach i precyzyjne działanie przerzutek. Teflonowa rureczka może się spłaszczyć, co uniemożliwi włożenie linki. Wewnętrzną stroną kleszczy lekko rozgniatamy końcówkę tak żeby rureczka wróciła do swojego pierwotnego kształtu.



Jeżeli posiadamy obcęgi, przed cięciem należy pancerz przerzutkowy owinać taśmą izolacyjną(hamulcowego nie owijamy),



co spowoduje, że zewnętrzny plastik nie pęknie (często to się zdarza przy cięciu obcęgi).



Otwór w teflonowej rurce powiększamy ostrym narzędziem np: szpikulcem



Cięcie pancerza hamulcowego jest trudniejsze. Spiralna struktura uniemożliwia nam idealnie równe przycięcie. Końcówka prawie zawsze wegnie się do środka i trze o linkę. Trzeba dokonać drugiego cięcia samego końca, tak żeby otwór pozostał odblokowany.

Na końcu wszystkich pancerzy zakładamy końcówki odpowiednie do rodzaju pancerza.

Przed włożeniem linki do pancerza smarujemy ją. Pancerze Shimano smarowane są fabrycznie i nie jest konieczne smarowanie linek. Z ucięciem nadmiaru linki nie powinno być problemu. Koniec powinien wystawać około 3cm za mocowaniem nakrętki. Koniec zarabiamy odpowiednią końcówką tak, żeby nie powstał „pędzel”. Jeżeli nie mamy oryginalnych części możemy użyć starego nypla, lub kawałek rurki termokurczliwej, która po podgrzaniu zapalniczką idealnie dopasuje się do linki.