

Regulacja sterów rowerowych - jak zamontować i wyregulować stery w rowerze?

Sprawdź, jak dokonać wymiany i regulacji sterów a-head w rowerze. Praktyczny poradnik, jak założyć nowe łożyska, a także znaleźć i skasować luz na sterach.

ROBERT BANACH

Demontaż i montaż sterów kierownicy to nieco bardziej zaawansowana czynność serwisowa, jednak z odrobiną wiedzy, może ją wykonać praktycznie każdy. Podpowiadamy, jak wymienić i wyregulować stery rowerowe typu ahead.



Stery rowerowe to jeden z wielu komponentów w rowerze, które oparte są na łożyskach. To one odpowiadają za płynne obracanie się mostka i kierownicy. Przeważnie oparte są na łożyskach maszynowych. Obecnie najczęściej spotkamy w rowerach stery typu a-head, które zazwyczaj występują w wariacie zintegrowanym lub pół-zintegrowanym. Ta pierwsza opcja oznacza, że łożysko trafia bezpośrednio do ramy, a w wariancie drugim do miski sterów, która musi być najpierw

wprasowana do główki ramy. Poza nimi - szczególnie w tanich rowerach - zdarzają się też stery klasyczne, jednak to już nieco archaiczne, znacznie starsze rozwiązanie. Obowiązkową okresową czynnością jest sprawdzenie, czy nasze stery nie posiadają luzów lub czy nie są zbyt mocno skręcone. Tą procedurę pokazujemy i omawiamy w poniższym poradniku filmowym, gdzie sprawdzicie jak najprościej kasować luzy. Natomiast z czasem i większym zużyciem to może nie wystarczyć, potrzebny będzie większy serwis i wymiana całego zestawu sterów. Ją - na przykładzie sterów a-head z miskami w ramie (wariant najtrudniejszy) - omawiamy w poniższym poradniku.

Wymiana sterów - zaczynamy!

Montując i demontując stery kierownicy należy używać specjalnych urządzeń. Ramy rowerowe są maksymalnie wycieniowane, a miski sterów, wykonane z aluminium, odchudzone do granic wytrzymałości. Za pomocą urządzenia do wyciskania sterów miska wchodzi równo i prosto. W innym przypadku nierówny montaż bieżni łożysk kierownicy może spowodować uszkodzenie samej miski lub co gorsza - ramy rowerowej. To tyczy się sterów pół-zintegrowanych, które mają miski w ramie, w przypadku sterów zintegrowanych łożyska trafiają bezpośrednio do główki ramy i misek nie trzeba wprasowywać.



Narzędzia potrzebne do wymiany sterów rowerowych

Klucze potrzebne do wykonania niżej opisanych czynności:

Przyrząd do montażu sterów Wybijak sterów kierownic Nabijak gwiazdki sterów

Klucze imbusowe 4mm i 5mm (w niektórych przypadkach także 6mm) Podkładki redukcyjne do wybijaka Młotek (niewidoczny na zdjęciu) Czas na serwis - krok po kroku, śruba po śrubie

12



Chcąc zdemontować stery kierownicy musimy zacząć od rzeczy podstawowych, które umożliwią nam dojście do samych sterów. Najpierw więc zdejmujemy koło przednie, a następnie odkręcamy zacisk przedniego hamulca lub odkręcamy linkę hamulcową. Odkręcamy wspornik kierownicy i kapsel terów – robimy to za pomocą klucza imbusowego 4/5mm.



Zdejmujemy wspornik kierownicy z rury sterowej i wyciągamy widelec, uważając aby nie pogubić podkładek.



Urządzeniem do wybijania sterów demontujemy stare miski.



Przy montażu sterów zaczynamy od nabicia miski na widelec. Zdecydowanym ruchem, mocno uderzamy w bieżnię - powinna dojść do końca po jednym uderzeniu. Pamiętajmy, żeby miskę przed nabiciem nasmarować smarem stałym.



Przykładamy do ramy posmarowane miski sterów bez łożysk. Wstawiamy imadło do montażu sterów i zaciskamy przyrząd, kontrolując cały czas, czy miski wchodzi prawidłowo.



Bieżnię smarujemy smarem i wkładamy łożysko i uszczelki.





Następnie wkładamy widelec, górne łożyska, uszczelkę i podkładki.



Rower z widelcem opieramy na podłodze i nabijamy gwiazdkę sterów kierownicy do środka rury sterowej. Tutaj też należy używać specjalnych urządzeń, ażeby gwiazdka wbiła się równo. Nie używajmy innych narzędzi do wbijania, ponieważ najmniejsza nierówność będzie punktowo dociskała łożyska sterów kierownicy, a co za tym idzie, łożyska będą się szybciej zużywały.



Zakładamy wspornik kierownicy, kapę dociskową, montujemy przednie koło i hamulec. Ustawiamy wysokość wspornika. Żeby dobrze dociskał stery kierownicy, końcówka widelca musi być niżej od krawędzi wspornika o 3-5mm. Z umiarem dokręcamy górną śrubę kluczem imbusowym 4 lub 5 mm. Wspornik musi być poluzowany!



Lekko dokręcamy wspornik i sprawdzamy, czy nie ma luzów - luzy sprawdzamy zaciskając hamulec i ruszając kierownicą do przodu i do tyłu, gdy rower stoi na podłodze. Drugą ręką trzymamy za stery. Jeżeli jest luz, układ będzie się delikatnie poruszał - łatwo to wyczuć w ręku. Przed ponownym dokręceniem trzeba poluzować wspornik kierownicy. Znowu sprawdzamy - luz zlikwidowany. Teraz podnosimy kierownicę i sprawdzamy, jak kręcą się łożyska. Kierownica sama powinna skrócić w bok. Jeżeli stoi w miejscu, to znaczy, że stery są za mocno skręcone. Trzeba poluzować kapę dociskową wspornika. Pamiętajmy, że każda regulacja sterów dociskiem wspornika powinna być wykonywana na poluzowanym wsporniku.

Foto: Maciej Łuczycki