

Regulacja przerzutki tylnej w rowerze - instrukcja krok po kroku!

Dowiedz się, jak wyregulować tylną przerzutkę w rowerze. Szczegółowy i prosty poradnik!

Mikołaj Jurkowlaniec

Regulacja przerzutki tylnej w rowerze to jedna z podstawowych napraw, którą warto opanować. Sprawdź, jak w prosty sposób zrobić to samodzielnie!



Przerzutka tylna to genialny wynalazek, który zrewolucjonizował jazdę na rowerze. Zasada jej działania jest bardzo prosta, jednak jest to komponent czuły na prawidłowe ustawienie oraz ogólny stan techniczny podzespołów z nim współpracujących. Prawda jest taka, że samo doregulowanie przerzutki tylnej jest banalne. Natomiast próby jej ustawienia nie zawsze przynoszą skutek,

bowiem **kluczem do dobrego działania jest sprawdzenie kilku dodatkowych elementów, które mają bezpośredni wpływ na działanie przerzutki.** Nasz poradnik podzieliliśmy więc na dwa etapy. W pierwszym dokonujemy sprawdzenia wspomnianych komponentów, a w drugim prezentujemy właściwą regulację. Do dzieła!

Regulacja przerzutki tylnej - potrzebne narzędzia: Klucze imbusowe 3, 4 i 5 mm
Śrubokręt krzyżakowy Klucz do kasety Przyrząd do prostowania haka Obcinaczka do linek* Obcinaczka do pancerzy*

*potrzebne jedynie, gdy chcemy założyć również nową linkę i pancerz



Sama regulacja przerzutki tylnej nie wymaga wielu narzędzi - potrzebne są tylko klucze imbusowe, a w niektórych modelach dodatkowo śrubokręt krzyżak. Jednak aby mieć pewność, że wszystko jest na 100 procent sprawne warto mieć pod ręką również przyrząd do prostowania haka przerzutki oraz klucz do kasety. Jeśli ponadto chcemy dokonać wymiany linki i pancerza to dodatkowo potrzebne będą jeszcze obcinaczki - do linek i pancerzy.

Sprawdź, zanim zaczniesz regulować tylną przerzutkę!

Naszą prezentację wykonujemy na przerzutce tylnej Shimano Deore M5100. Zanim przejdziemy do właściwej regulacji sprawdzamy, czy wszystko jest proste i dobrze dokręcone. Najpierw ściągamy tylne koło. W tym celu wyłączamy sprzęgło w tylnej przerzutce, a następnie zrzucamy łańcuch na najmniejszą koronkę kasety. Odpinamy zacisk koła lub wykręcamy tylną ośkę. **Wyciągamy koło i sprawdzamy, czy kasetka jest dobrze dokręcona.** Jeśli mamy koło z szybkozamykaczem konieczne będzie jego zdjęcie, ponieważ inaczej nie będziemy w stanie założyć klucza do kasety na koło. Sprawdzamy dokręcenie, jeśli to

konieczne dokręcamy kasetę i pierwszą rzecz mamy odhaczoną.



Korzystając z tego, że koło jest zdemontowane **sprawdzamy, czy hak przerzutki jest odpowiednio dokręcony**. Jeśli nie, jego również dokręcamy. W tym momencie wszystkie czynności, które wykonujemy bez koła są już zrobione. Zakładamy szybkozamykacz (oczywiście nie dotyczy rowerów ze sztywną osią) i montujemy koło w ramie. Warto robić to na podłodze, aby łatwo ustawić koło prosto w ramie. **Prawidłowe zapięcie koła jest bardzo ważne**. W tym celu najlepiej nacisnąć na rower od góry - choćby opierając się na siodle - i za sprawą tego docisku mieć pewność, że koło osiadło równo w hakach ramy. Gdy jesteśmy tego pewni zaciskamy zacisk, bądź dokręcamy sztywną oś.



Następny krok to **sprawdzenie stanu linki i pancerza**. W tym celu odpinamy linkę od przerzutki wykręcając śrubę imbusową, która ją trzyma. Gdy linka zostanie uwolniona, łapiemy ją za końcówkę i „przeklikujemy” manetką przez kolejne biegi. Pod palcami będziemy czuć, czy całość chodzi lekko i płynnie. Czy raczej z oporem i zacinaniem. Jeśli praca linki będzie ospała to warto od razu wymienić również pancerz wraz z linką. Natomiast jeśli jest ok, to możemy przejść dalej.



Kolejnym bardzo ważnym elementem podlegającym kontroli jest hak przerzutki. Musi być prosty, ponieważ jego - nawet lekkie - skrzywienie potrafi totalnie upośledzać pracę przerzutki. W celu skontrolowania haka najpierw musimy odkręcić tylną przerzutkę. W jej miejsce wkładamy przyrząd do prostowania haka. Nim sprawdzamy, czy hak jest prosty. Na całym obwodzie bolec z narzędzia powinien znajdować się w identycznej odległości od obręczy koła. Wszelkie nieprawidłowości wyprowadzamy delikatnymi ruchami. To ważne, bo hak można łatwo złamać, gdy jest on sztywny, a my prostujemy go z dużą siłą.





Jeśli nie macie w domu takiego przyrządu (co dotyczy większości z nas) to **alternatywną - choć mało precyzyjną - metodą jest wzrokowe sprawdzenie, czy hak przerzutki jest prosty**. W tym celu spoglądamy na rower od tyłu i patrzymy na ułożenie wózka przerzutki na poszczególnych koronkach kasety. Jeśli wózek znajduje się w osi z zębátkami kasety, to znaczy, że hak jest prosty. Po wszystkim przykręcamy tylną przerzutkę i rower mamy sprawdzony przed właściwą regulacją.





Właściwa regulacja

tylnej przerzutki

Po sprawdzeniu haka linka jest odpięta od przerzutki. **Na początek przygotujmy sobie miejsce do korekt naciągu linki na śrubie baryłkowej przy manetce.** W tym celu najpierw wkręcamy ją do końca, a potem wykręcamy o 3 obroty. To będzie nasz zapas na końcowe doregulowanie przerzutki. To szczególnie ważne w nowoczesnych przerzutkach, które pozbawione są baryłki i jednym miejscem do korekt ustawienia jest właśnie manetka.



Pierwszym krokiem przy przerzutce tylnej będzie **regulacja śruby H**, czyli tej, która odpowiada za wychylenie przerzutki na najtwardszym biegu (najmniejszej koronce kasety). **Dobrze ustawiony zakres wychylenia na zewnątrz poznamy po tym, że najmniejsza koronka kasety znajduje się w osi z górnym**

kółkiem przerzutki, a dodatkowo łańcuch cicho pracuje podczas kręcenia korbami. Charakterystyczne cykanie będzie świadczyło, że zakres nie jest prawidłowo ustawiony. Działanie śruby H jest bardzo proste, gdy ją wkręcamy przerzutka ogranicza swoje wychylenie do zewnątrz. Natomiast, gdy ją wykręcamy jest w stanie mocniej wychylić się na zewnątrz roweru.



Po zakończeniu regulacji na śrubie H możemy podpiąć linkę. Jeśli założyliśmy nową linkę i pancerz najpierw trzeba jeszcze uciągnąć linkę i pancerz. W tym celu należy trzymać przerzutkę za wózek i redukować biegi na manetce, aby pancerze ubiły się.

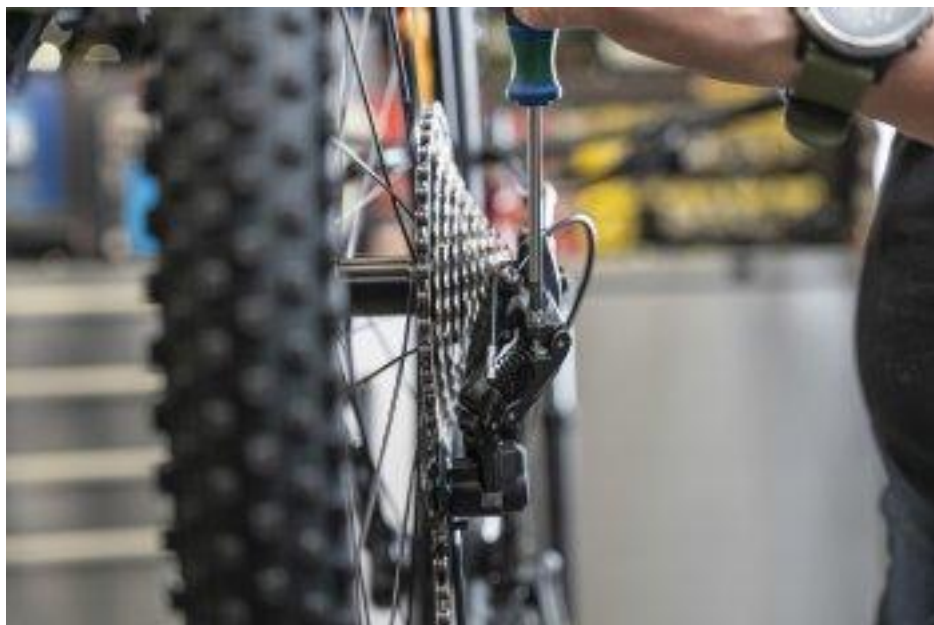


„Ubicie” wymuszamy ręką, która blokuje ruch przerzutki zainicjowany

manetką. Po uciągnięciu linka robi się luźna, więc ponownie trzeba ją naciągnąć - robimy to z dużą siłą, ale za pomocą dłoni. **Nie trzeba jej naciągać żadnymi narzędziami!**

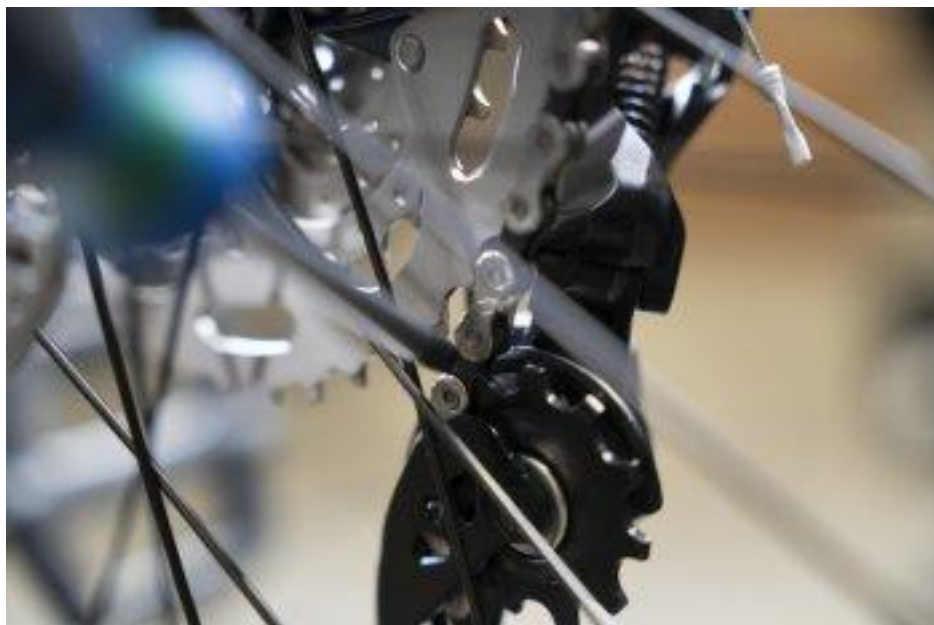


Następnie zaczynamy - koronka po koronce - redukować biegi. Od razu zobaczymy, czy nasza przerzutka pracuje płynnie, czy nie. **Jeśli ospale łańcuch wchodzi na większe zębatki to znaczy, że linka jest za mało napięta.** W takiej sytuacji musimy wykręcić śrubę baryłkową w manetce. **Jeżeli łańcuch zbyt chętnie wdrapuje się na duże koronki, a nie chce lekko zrzucić się na mniejsze zębatki, to oznacza, że linka jest zbyt mocno napięta** i wtedy należy wkręcić baryłkę, czyli poluzować linkę. Oczywiście jeśli potrzebna jest ogromna korekta, lepiej jest ponownie zrobić to na linie dłonią. Baryłka służy tylko do korekt. W ten sposób możemy przeklikać się przez wszystkie koronki, ale przy wrzuceniu na największą zwolnimy. Jeśli zrobimy to z impetem, a zakres jest tam źle ustawiony, możemy wrzucić łańcuch w szprychy i zniszczyć je.



W tym miejscu **przechodzimy do regulacji śruby L**, czyli **regulujemy zakres wychylenia przerzutki na największej koronce kasety**. Wykręcamy ją jeżeli chcemy, aby przerzutka wychyliła się bardziej w stronę szprych, albo wkręcamy, gdy chcemy ograniczać ruch przerzutki w kierunku zewnętrznym. Czyli jeśli łańcuch nie chce wdrapać się największą koronką kasety to odkręcamy śrubę L. Natomiast jeśli łańcuch wpada nam w szprychy to wkręcamy śrubę L. **Zasada jest tu analogiczna jak przy śrubie H - kółko przerzutki powinno znajdować się w osi z największą koronką kasety, a napęd nie powinien wydawać dźwięków.**





Na koniec **zostaje nam trzecia śruba regulacyjna w przerzutce, czyli do śrubka B**. Jest to **śruba regulująca odległość górnego kółka od największej zębatki kasety**. W przypadku naszego napędu ta odległość powinna wynosić około 8-9 mm. Zasada działania jest tutaj bardzo prosta - im mocniej wkręcamy śrubę, tym kółko bardziej oddala się od kasety. Natomiast, gdy wykręcamy śrubkę B to kółko zbliża się do kasety.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że do kaset o rozpiętości 11-36 i mniejszej prawidłowa odległość powinna mieć 5-6 mm, natomiast 8-9 mm stosujemy dopiero przy kasetach 11-40 i większych. Z kolei w modelach 12-rzędowych Shimano z tyłu wózka jest specjalna podziałka, która wskazuje nam położenie wózka (i tym samym górnego kółka) od kasety.

Jeszcze inaczej jest w SRAMie, gdzie przy grupach 1x12 do tego ustawienia stosuje się specjalny przymiar, który jest sprzedawany wraz z przerzutką. Zwróćcie na to uwagę, a w razie potrzeby odwołajcie się do instrukcji obsługi.



Po całej operacji włączamy sprzęgło i manetką pracujemy tak, aby sprawdzić działanie przerzutki na całej kasecie. W razie niezadowalającej pracy, końcowych regulacji dokonujemy przy użyciu śruby baryłkowej przy manetce. Wykręcając ją usprawniamy wrzucanie na większe koronki, natomiast wkręcając ją poprawiamy pracę podczas zrzucania na twardsze biegi.

Zobacz również: [REGULACJA PRZEDNIEJ PRZERZUTKI - JAK TO ZROBIĆ? JAK ZROBIĆ SERWIS SPRZĘGŁA SHIMANO?](#)

Zwieńczeniem całej procedury jest przejażdżka, bowiem pod obciążeniem często przerzutka pracuje inaczej, niż na stojaku serwisowym. **Podczas jazdy dokonujemy ostatecznych korekt naciągu linki (oczywiście baryłką w manetce).**