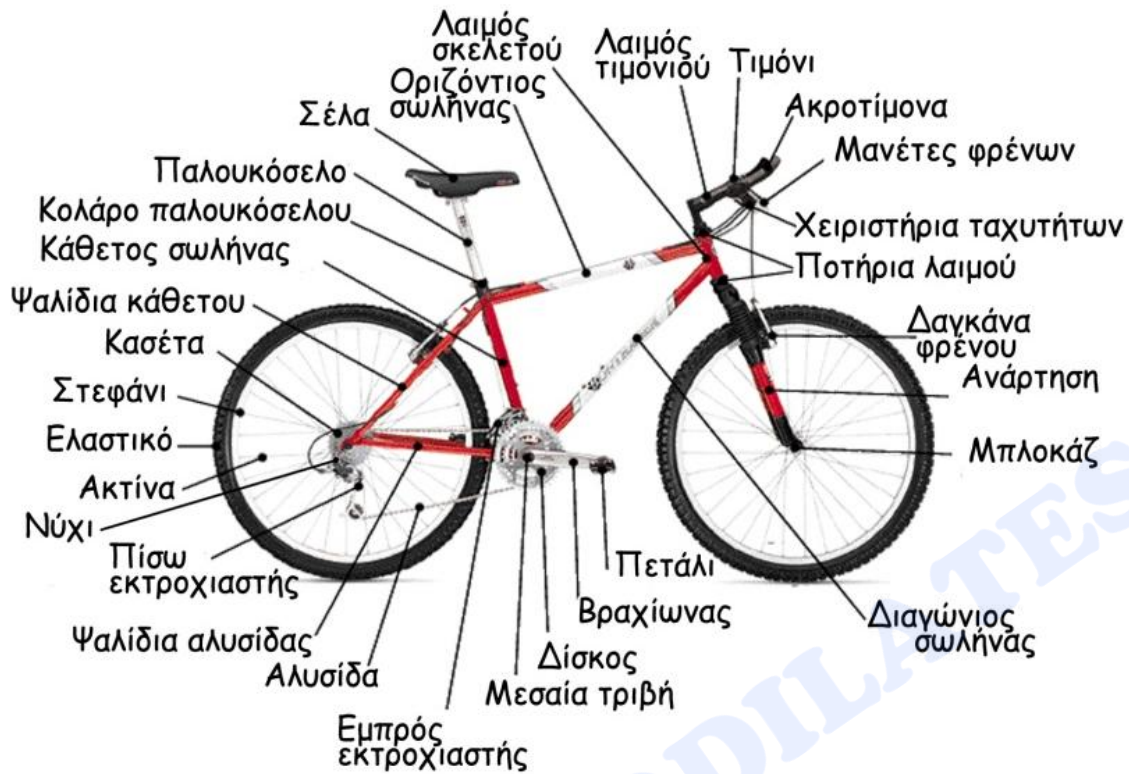


ΤΕΧΝΙΚΟ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ

Θέμα: Ποδήλατ.....



Ανατομία ποδηλάτου



Ανατομία ποδηλάτου

Ποδήλατο βουνού διπλής ανάρτησης



Επιλογή μεγέθους – Αρχικές ρυθμίσεις.

Εισαγωγή

Το μέγεθος θα το χωρίσουμε σε 2 υποσύνολα. Το πρώτο είναι το καθαρό μέγεθος του πλαισίου, το μήκος δηλαδή του κάθετου σωλήνα, του οριζόντιου σωλήνα και του κούτελου. Το δεύτερο είναι το συνολικό μέγεθος του ποδηλάτου αφού προσθέσουμε παλουκόσελο, σέλα, λαιμό και τιμόνι. Το βασικό που πρέπει να θυμόμαστε είναι ότι το καθαρό μέγεθος αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία χτίζεται το συνολικό μέγεθος. Δεν συνίσταται να προσπαθούμε να καλύψουμε μια λανθασμένη επιλογή καθαρού μεγέθους καταφεύγοντας σε ακρότητες στο συνολικό μέγεθος. Είναι δηλαδή λάθος να επιλέξουμε πχ 50εκ μήκος κάθετου σωλήνα αντί για 55 και στη συνέχεια να βάλουμε +5εκ μεγαλύτερο παλουκόσελο. Αντιστοίχως, είναι λάθος να πάρουμε πχ 57εκ οριζόντιο αντί για 54 και στη συνέχεια να βάλουμε πολύ κοντό λαιμό. Είναι λάθος διότι τα παραπάνω επιρεάζουν και αλλάζουν δραματικά τη στάση, την άνεση και την οδηγική συμπεριφορά του ποδηλάτου.

Τα παραπάνω είναι ιδιαίτερα σημαντικά όταν μιλάμε για κλασικά ποδήλατα. Αντιθέτως οι σύγχρονοι σκελετοί δίνουν μεγαλύτερα περιθώρια «λάθους» αλλά και πάλι καλό είναι να αποφεύγονται οι ακρότητες.

Επομένως, προσπαθούμε με βάση τη λογική να διαλέξουμε όσο το δυνατόν σωστότερο αρχικό μέγεθος σκελετού για να μη χρειαστεί κάτι ακραίο από θέμα ρυθμίσεων στη συνέχεια. Σε αυτή την επιλογή υπάρχουν πάρα πολλές παράμετροι οι οποίες επιρεάζουν το τελικό αποτέλεσμα. Το βάρος του αναβάτη, η ευλυγισία, το είδος του ποδηλάτου, το είδος τη ποδηλασίας, ο αριθμός των χιλιομέτρων, ο αριθμός των ωρών κλπ. Αυτά έχουν ως αποτέλεσμα δυο ισοϋψής αναβάτες να «βουλευτούν» με διαφορετικές ρυθμίσεις ή και διαφορετικά μεγέθη εξαιτίας πχ διαφοράς στην ευλυγισία ή στη χρήση που κάνει ο καθένας.

Γενικότερα, όσο λιγότερες οι απαιτήσεις (μικρότερες αποστάσεις, λιγότερος χρόνος, περισσότερες στάσεις, χαλαρότερος ρυθμός) τόσο μεγαλύτερα τα περιθώρια «βολέματος» σε ποδήλατο με λάθος διαστάσεις καθώς οι όποιες ενοχλήσεις δεν προλαβαίνουν αν εμφανιστούν. Αντιθέτως, σε μεγάλες αποστάσεις ή πολύωρη ποδηλασία, τα λάθη θα χτυπήσουν και ξαφνικά το «άνετο» ποδήλατο θα γίνει απίστευτα άβολο.

Τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα το αρχικό ποδήλατο που θα επιλέξουμε -όταν μετά από χρόνια αποχής επιστρέψουμε στο άθλημα- να απέχει αρκετά από τις «ιδανικές» διαστάσεις ποδηλάτου που θα μας έβγαζε μια σωματομέτρηση. Αυτό είναι καλό να το θυμόμαστε όταν ετοιμαζόμαστε να ρίξουμε ένα σκασμό λεφτά για ακριβό ποδήλατο μετά από 15-20 χρόνια αποχής καθώς μετά από 1000-2000χλμ ίσως ανακαλύψουμε ότι έχει λάθος διαστάσεις.

Σημείωση: Τα παραπάνω κατανοούνται πολύ εύκολα στην πράξη, όταν έχεις δηλαδή μπροστά σου ένα ποδήλατο για να τα βλέπεις. Στο χαρτί είναι κάπως δύσκολη η μεταφορά τους.

Επιλογή μεγέθους – Αρχικές ρυθμίσεις.

Βασικές αρχές επιλογής μεγέθους

Ανεξαρτήτως του είδους του ποδηλάτου υπάρχουν κάποια βασικά πράγματα που μπορούμε να δούμε όταν δοκιμάζουμε μεγέθη. Το πρώτο πράγμα που κοιτάμε είναι να μην υπάρχουν υπερβολές -για το είδος του ποδηλάτου και της ποδηλασίας- στο ύψος της σέλας, στο μήκος του λαιμού και στο ύψος του τιμονιού. Θέλουμε στο κάθε είδος ποδηλάτου να έχουμε μια άνετη -για την περίπτωση- πρόσβαση στο τιμόνι και τα χειριστήρια, χωρίς πίεση στις παλάμες, χωρίς ένταση στους αγκώνες, χωρίς πίεση στη μέση, χωρίς πίεση ανάμεσα στις ωμοπλάτες, με το κεφάλι να μπορεί να κοιτά μπροστά χωρίς πίεση στο σβέρκο.

Το δεύτερο πράγμα που κοιτάμε είναι τη διαδικασία του «πεταλαρίσματος». Θέλουμε να υπάρχει ομαλή και άνετη κίνηση χωρίς να βρίσκουν τα πόδια στο σώμα μας, τα γόνατα στα χέρια μας ή στους αγκώνες μας και το τιμόνι στα πόδια μας κατά τη διαδικασία στροφής.

Προφανώς σε κάποιες μάρκες θα τύχει να είμαστε ανάμεσα σε μεγέθη. Το ένα να μας είναι κοντό, το άλλο να μας είναι ψηλό και μακρύ οπότε και στις δυο περιπτώσεις θα πρέπει να προβούμε σε «ακρότητες» είτε στο μήκος του παλουκόσελου, είτε στο μήκος του λαιμού, είτε στο ύψος του τιμονιού. Τα παραπάνω μπορεί να φέρουν ένα ποδήλατο στα «μέτρα μας» αλλά σε πολύωρη ποδηλασία θα έχουμε ενοχλήσεις επομένως καλύτερα να δούμε και κάποια άλλη μάρκα με διαφορετικά νούμερα.

Αρχικές ρυθμίσεις

Ύψος σέλας: Καθόμαστε κανονικά επάνω στο ποδήλατο με τα παπούτσια που θα χρησιμοποιούμε συνήθως για την ποδηλασία. Πατάμε το πετάλι με τη φτέρνα και κατεβάζουμε το βραχίονα μέχρι να έρθει στην ευθεία με τον κάθετο σωλήνα (δεξιά εικόνα). Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να το πόδι μας να είναι σχεδόν τεντωμένο οπότε ρυθμίζουμε κατάλληλα το ύψος του παλουκόσελου για να το πετύχουμε. Το αποτέλεσμα των παραπάνω θα είναι να έχουμε ελαφρώς λυγισμένο πόδι όταν τοποθετήσουμε το παπούτσι στη σωστή θέση επάνω στο πετάλι



(αριστερή εικόνα). Η μεγάλη γωνία που σχηματίζεται από την πίσω μεριά του ποδιού θα πρέπει να είναι κάπου μεταξύ 145-150°. Υπερβολικά ψηλά ή χαμηλά σε σχέση με το τιμόνι είναι πιθανές ενδείξεις λάθος μεγέθους.

Επιλογή μεγέθους – Αρχικές ρυθμίσεις.

Οριζόντια τοποθέτηση σέλας: Καθόμαστε στη σωστή θέση στη σέλα, βάζουμε τα χέρια στο τιμόνι και πατάμε το πετάλι στη σωστή θέση τοποθετώντας τη «μπάλα» της πατούσας πάνω από τον άξονά του. Φέρνουμε το βραχίονα παράλληλα με το έδαφος και ρυθμίζουμε τη σέλα μπρος-πίσω ώστε να πετύχουμε αυτό που φαίνεται στην εικόνα. Η κάθετος δηλαδή από την επιγονατίδα να περνά από τον άξονα του πεταλιού. Δεν χρειάζεται υπερβολικό ψείρισμα, απλά να μη φεύγει μπροστά ή πίσω το γόνατο. Υπερβολικές μετατοπίσεις της σέλας είναι σημάδια είτε λάθος μεγέθους ποδηλάτου είτε λάθος μήκους του βραχίονα της πεταλιέρας.



Πόννοι και σωματικές ενδείξεις.

Πόννος στην περιοχή του γονάτου

Το γόνατο διαμαρτύρεται είτε όταν έχουμε κάνει λάθος στην τοποθέτηση της σέλας είτε όταν έχουμε κάνει λάθος στην επιλογή των ταχυτήτων και το ζορίζουμε. Στην 1^η περίπτωση, ανεβάζουμε λίγο τη σέλα εάν ο πόννος βρίσκεται στη μπροστινή μεριά και κατεβάζουμε λίγο τη σέλα εάν ο πόννος βρίσκεται στην πίσω μεριά. Και στις δυο περιπτώσεις ελέγχουμε την οριζόντια τοποθέτηση της σέλας όπως περιγράψαμε προηγουμένως. Στη 2^η περίπτωση επιλέγουμε ελαφρύτερες (ευκολότερες) ταχύτητες ώστε να γυρνάμε τα πετάλια γρηγορότερα μεν αλλά χωρίς πίεση στα γόνατα δε.

Πόννος στην περιοχή του αστραγάλου

Κατά πάσα πιθανότητα στρίβουμε ασυναίσθητα το πέλμα μας είτε προς τα έξω είτε προς τα μέσα κατά το πεταλάρισμα ζορίζοντας τους αστραγάλους. Αυτό μπορεί εύκολα να το εντοπίσει κάποιος που ποδηλατεί από πίσω μας. Προσπαθούμε να έχουμε όσο το δυνατόν στην ευθεία τα πόδια μας χωρίς να έχουμε στρεβλώσεις στο πέλμα ή στα γόνατα.

Πόννος σε παλάμες, καρπό και αγκώνες

Πόννος σε αυτά σημαίνει πίεση η οποία μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες. Χέρι – καρπός – παλάμη – χειριστήρια θα πρέπει να βρίσκονται στην ευθεία όταν οδηγούμε χωρίς σπασίματα και στρεβλώσεις. Οπότε ρυθμίζουμε τα χειριστήρια καταλλήλως για να πετύχουμε την ευθυγράμμιση. Οι παλάμες θα πρέπει να στηρίζονται χαλαρά στο τιμόνι και οι αγκώνες να είναι ελαφρώς λυγισμένοι οπότε ρυθμίζουμε το ύψος του τιμονιού για να πετύχουμε μια πιο χαλαρή στάση. Εκτός του ύψους ίσως χρειαστούμε αλλαγή στο μήκος του λαιμού ώστε να φέρουμε το τιμόνι πιο κοντά στο σώμα μας. Τέλος ελέγχουμε και το πλάτος του τιμονιού καθώς πολύ πλατύ τιμόνι δημιουργεί επίσης πρόβλημα. Θέλουμε τα χέρια μας να είναι παράλληλα μεταξύ τους όταν πιάνουμε τα χειριστήρια το οποίο σημαίνει ότι ίσως χρειαστεί να κόψουμε το τιμόνι (σε ίσια τιμόνια) είτε να αγοράσουμε στενότερο (σε τιμόνια κούρσας). Τέλος, υπάρχει και ο φυσιολογικός μυοσκελετικός πόννος που οφείλεται σε αγύμναστα χέρια τα οποία ταλαιπωρούνται από τις καταπονήσεις του οδοστρώματος.

Πόννος στον αυχένα

Πόννος στον αυχένα σημαίνει ότι βάζουμε δύναμη για να κοιτάμε το δρόμο μπροστά το οποίο με τη σειρά του δηλώνει είτε πολύ χαμηλά το τιμόνι, είτε πολύ μακρύ λαιμό είτε πολύ φαρδύ τιμόνι, είτε τέλος, λάθος επιλογή μεγέθους το οποίο δεν μπορούμε να «μαζέψουμε» αλλάζοντας λαιμούς και τιμόνια.

Πόννος ανάμεσα στις ωμοπλάτες

Συνήθως δηλώνει ότι χρειαζόμαστε στενότερο τιμόνι.

Πόννοι και σωματικές ενδείξεις.

Πόννος χαμηλά στη μέση

Μη φυσιολογική στάση πάνω στο ποδήλατο το οποίο μπορεί να σημαίνει λάθος μέγεθος σκελετού, λάθος ύψος τιμονιού, λάθος μήκος λαιμού. Καταπόνηση από κακοτεχνίες οδοστρώματος, απλά τις αποφεύγουμε και σηκωνόμαστε από τη σέλα. Αγυμνασιά, απλά κάνουμε περισσότερες στάσεις και φροντίζουμε την ενδυνάμωση και ευλυγισία κοιλιακών και ραχιαίων. Ξεροκεφαλιά, απλά δεν κάνουμε μεγάλες αποστάσεις από το πουθενά.

Πόννος στην πατούσα

Στραβοπάτημα του πεταλιού, πολύ μαλακή σόλα στο παπούτσι, πολύ μικρή η επιφάνεια του πεταλιού, πολλά χιλιόμετρα με το καλημέρα.

Σύστημα μετάδοσης

Μπροστά εκτροχιαστής – Ρύθμιση ορίων

Λαμβάνουμε ως δεδομένο ότι ο εκτροχιαστής είναι τοποθετημένος στο σωστό ύψος και παράλληλα με τους δίσκους, η ντίζα έχει τις σωστές τάσεις και ο εκτροχιαστής ή οι δίσκοι δεν έχουν στραβώσει.

Οι βίδες «L» και «H» ρυθμίζονται κατά την αρχική τοποθέτηση του εκτροχιαστή στο ποδήλατο και έκτοτε δεν ασχολούμαστε ξανά μαζί τους. Η μόνη τους λειτουργία είναι να θέτουν τα όρια της κίνησης του εκτροχιαστή. Δεν έχουν σχέση με το πώς αλλάζουν οι ταχύτητες. Σε περίπτωση απορύθμισης του εκτροχιαστή, κάνουμε τα παρακάτω.

Βίδα «H» (High): Όσο τη βιδώνεις ο εκτροχιαστής μαζεύεται προς τα αριστερά (προς το μικρό δίσκο).

Βίδα «L» (Low): Όσο τη βιδώνεις ο εκτροχιαστής μαζεύεται προς τα δεξιά (προς το μεγάλο δίσκο)

Για τη βίδα «L» βάζουμε μεγάλο γρανάζι πίσω, μικρό δίσκο μπροστά και κοιτάμε η απόσταση της αλυσίδας από την εσωτερική πλευρά του εκτροχιαστή να είναι μικρή (1 χιλιοστό και λιγότερο). Αν είναι μεγαλύτερη τότε βιδώνουμε σιγά σιγά την «L». Αν η αλυσίδα ακουμπά τότε ξεβιδώνουμε την «L» για να δώσουμε λίγο αέρα. Περιστρέφουμε τα πετάλια για να σιγουρευτούμε ότι δεν βρίσκει η αλυσίδα κατά την κίνηση, κάνουμε αλλαγή στο μεσαίο δίσκο και πάλι στο μικρό. Εάν κατά την επιστροφή στο μικρό δίσκο η αλυσίδα αργήσει να αλλάξει (πάνω από μια πλήρη περιστροφή του πεταλιού) ξεβιδώνουμε ελάχιστα την «L» (1/8 της στροφής) και επαναλαμβάνουμε μέχρι να πετύχουμε σωστή αλλαγή από το μεσαίο στο μικρό δίσκο.

Σημείωση: Τα παραπάνω λαμβάνουν ως δεδομένο ότι η αρχική τάση της ντίζας είναι σωστή. Στο μικρό δίσκο η ντίζα του εκτροχιαστή πρέπει να είναι χαλαρή.

Σημείωση 2: Είναι πολύ πιθανό οι ενδείξεις «H» και «L» είτε να έχουν σβηστεί είτε να μην υπάρχουν, σε κάθε περίπτωση πρέπει να ξέρουμε ποιά είναι ποιά. Βάζουμε το μεγάλο δίσκο, πιάνουμε τον εκτροχιαστή και αρχίζουμε να πειράζουμε μια από τις δυο βίδες. Εάν δούμε ή νιώσουμε κάποια κίνηση τότε βρήκαμε την «H». Διαφορετικά δεν θα γίνει κάτι και ξέρουμε ότι η βίδα που πειράζουμε είναι η «L». Εάν δουλέψουμε στο μικρό δίσκο τότε ισχύει το αντίστροφο. Γενικά η βίδα προς τα μέσα πιθανόν να είναι η «L» και η βίδα προς τα έξω πιθανόν να είναι η «H» αλλά μη το δέσετε κόμπο.



Σύστημα μετάδοσης

Μπροστά εκτροχιαστής – Ρύθμιση ορίων

Για τη βίδα «H» βάζουμε μικρό γρανάζι πίσω, μεγάλο δίσκο μπροστά και κοιτάμε η απόσταση της αλυσίδας από την εσωτερική πλευρά του εκτροχιαστή να είναι μικρή (1 χιλιοστό και λιγότερο). Προφανώς, κοιτάμε την απόσταση της αλυσίδας από τη δεξιά μεριά του εκτροχιαστή (την αντίθετη μεριά από αυτή που είδαμε πριν και αυτή που δείχνει στην εικόνα). Αν είναι μεγαλύτερη τότε βιδώνουμε σιγά σιγά την «H». Αν η αλυσίδα ακουμπά τότε ξεβιδώνουμε την «H» για να δώσουμε λίγο αέρα. Περιστρέφουμε τα πετάλια για να σιγουρευτούμε ότι δεν βρίσκει η αλυσίδα κατά την κίνηση, κάνουμε αλλαγή στο μεσαίο δίσκο και πάλι στο μεγάλο. Εάν κατά την επιστροφή στο μεγάλο δίσκο η αλυσίδα αργήσει να αλλάξει (πάνω από μια πλήρη περιστροφή του πεταλιού) ξεβιδώνουμε ελάχιστα την «H» (1/8 της στροφής) και επαναλαμβάνουμε μέχρι να πετύχουμε σωστή αλλαγή από το μεσαίο στο μεγάλο δίσκο.



Σημείωση 1: Τα παραπάνω λαμβάνουν ως δεδομένο ότι η αρχική τάση της ντίζας είναι σωστή. Στο μεγάλο δίσκο η ντίζα του εκτροχιαστή πρέπει να είναι σφικτή.

Σημείωση 2: Είναι πολύ πιθανό οι ενδείξεις «H» και «L» είτε να έχουν σβηστεί είτε να μην υπάρχουν, σε κάθε περίπτωση πρέπει να ξέρουμε ποιά είναι ποιά. Βάζουμε το μεγάλο δίσκο, πιάνουμε τον εκτροχιαστή και αρχίζουμε να πειράζουμε μια από τις δυο βίδες. Εάν δούμε ή νιώσουμε κάποια κίνηση τότε βρήκαμε την «H». Διαφορετικά δεν θα γίνει κάτι και ξέρουμε ότι η βίδα που πειράζουμε είναι η «L». Εάν δουλέψουμε στο μικρό δίσκο τότε ισχύει το αντίστροφο. Γενικά η βίδα προς τα μέσα πιθανόν να είναι η «L» και η βίδα προς τα έξω πιθανόν να είναι η «H» αλλά μη το δέσετε κόμπο.

Σύστημα μετάδοσης

Μπροστά εκτροχιαστής – Ρύθμιση μεσαίου δίσκου

Έχοντας ρυθμίσει τις βίδες «H» και «L» προχωράμε στη ρύθμιση του μεσαίου δίσκου. Βάζουμε μεγάλο γρανάζι πίσω, μεσαίο δίσκο μπροστά και ελέγχουμε την απόσταση της αλυσίδας από την εσωτερική πλευρά του εκτροχιαστή (την πλευρά που είναι προς τα μέσα του ποδηλάτου). Θέλουμε η απόσταση να είναι όσο το δυνατόν μικρότερη χωρίς η αλυσίδα να τρίβεται στον εκτροχιαστή.

Εάν η αλυσίδα ακουμπά ή τρίβεται κατά την περιστροφή των πεταλιών ή εάν το κενό είναι πολύ μεγάλο, τότε διορθώνουμε χρησιμοποιώντας το ρυθμιστικό βαρελάκι το οποίο βρίσκεται είτε στο χειριστήριο της ταχύτητας (προσοχή με την μπερδέψουμε με αυτό των φρένων) είτε σε βάση στο διαγώνιο σωλήνα του ποδηλάτου. Βιδώνοντας, χαλαρώνουμε την τάση της ντίζα και ο εκτροχιαστής κινείται προς το μικρό δίσκο (απομακρύνεται από την αλυσίδα, το κενό μεγαλώνει). Ξεβιδώνοντας, αυξάνει η τάση της ντίζα και ο εκτροχιαστής κινείται προς το μεγάλο δίσκο (πλησιάζει την αλυσίδα, το κενό μικραίνει).



Αφού τελειώσουμε τη ρύθμιση ελέγχουμε ξανά το μικρό δίσκο με το μεγάλο γρανάζι και το μεγάλο δίσκο με το μικρό γρανάζι για τα σωστά κενά και ομαλές αλλαγές από και προς το μεσαίο δίσκο.

Στη συνέχεια βάζουμε μεσαίο μπροστά και μικρό πίσω και επαναλαμβάνουμε τη διαδικασία με το ρυθμιστικό βαρελάκι ώστε να μην τρίβεται η αλυσίδα στην απέναντι πλευρά του εκτροχιαστή. Στο τέλος ελέγχουμε ξανά το μικρό δίσκο με το μεγάλο γρανάζι και το μεγάλο δίσκο με το μικρό γρανάζι για τα σωστά κενά και ομαλές αλλαγές από και προς το μεσαίο δίσκο.

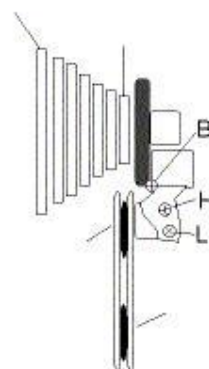


Σημείωση: Ενδέχεται με φθηνά/φθηνιάρικα ανταλλακτικά να μην πετύχετε 100% σωστή λειτουργία σε όλο το εύρος των σχέσεων. Θα φτιάχνεται τη μια άκρη του μεσαίου δίσκου και θα σας χαλά η άλλη κλπ. Σε τέτοιες περιπτώσεις κοιτάμε να ρυθμίσουμε σωστά τις βασικές σχέσεις, δηλαδή ο μικρός δίσκος να δουλεύει με 2-3 μεγάλα γρανάζια πίσω, ο μεγάλος δίσκος με 2-3 μικρά γρανάζια πίσω και ο μεσαίος με τα κεντρικά.

Σύστημα μετάδοσης

Πίσω εκτροχιαστής – Ρύθμιση ορίων

Οι βίδες L, H και B ρυθμίζονται κατά την αρχική τοποθέτηση του εκτροχιαστή στο ποδήλατο και έκτοτε δεν ασχολούμαστε ξανά μαζί τους. Η μόνη τους λειτουργία είναι να θέτουν τα όρια της κίνησης του εκτροχιαστή. Δεν έχουν σχέση με το πώς αλλάζουν οι ταχύτητες. Σε περίπτωση απορύθμισης του εκτροχιαστή, κάνουμε τα παρακάτω.



Βίδα «H» (High): Όσο τη βιδώνεις τόσο πιο αριστερά (προς τα μέσα) μετακινείται ο εκτροχιαστής.

Βίδα «L» (Low): Όσο τη βιδώνεις τόσο πιο δεξιά (προς τα έξω) μετακινείται ο εκτροχιαστής.

Ξεκινώντας από την «H» βάζουμε μεγάλο δίσκο μπροστά και το μικρότερο γρανάζι πίσω. Εάν η ντίζα είναι υπερβολικά σφικτή, χαλαρώνουμε λίγο την τάση βιδώνοντας το βαρελάκι (κόκκινο βέλος, το στρίβουμε δεξιά μερικές στροφές). Αρχίζουμε να περιστρέφουμε τα πετάλια, αλλάζουμε μια ταχύτητα προς τα μέσα (ένα γρανάζι προς τα αριστερά) και αλλάζουμε ξανά προς τα έξω (επαναφορά στο μικρότερο). Εάν η αλλαγή γίνεται κανονικά, βιδώνουμε ελάχιστα (1/4 στροφής) τη βίδα «H» και κάνουμε ξανά τις παραπάνω αλλαγές ταχυτήτων.



Η όλη διαδικασία (αλλαγή μέσα έξω, βίδωμα 1/4 στροφής), επαναλαμβάνεται έως ότου η αλλαγή προς το μικρότερο γρανάζι (προς τα έξω) αρχίσει να γίνεται αργά ή με δυσκολία. Σε αυτό το σημείο ξεβιδώνουμε (1/4 στροφής) την «H» για να επαναφέρουμε το σημείο καλής λειτουργίας. Πέραν αυτών, εάν η «H» βιδωθεί πολύ, τότε κατά το πεταλάρισμα στο μικρότερο γρανάζι η αλυσίδα θα τρίβεται στο διπλανό γρανάζι και ενδεχομένως να χοροπηδά καθώς θα προσπαθεί να κινηθεί προς τα αριστερά (προς τα μέσα). Επομένως, εάν συναντήσουμε αυτά τα συμπτώματα γνωρίζουμε εξαρχής ότι η «H» θέλει ξεβίδωμα.

Έχουμε πλέον τελειώσει με τη ρύθμιση του κάτω ορίου. Ο εκτροχιαστής κινείται όσο χρειάζεται για να κατεβαίνει στο μικρό γρανάζι και δεν πειράζουμε ξανά την «H».

Σύστημα μετάδοσης

Πίσω εκτροχιαστής – Ρύθμιση ορίων

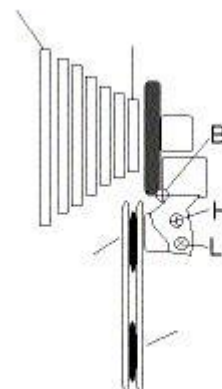
Συνεχίζοντας στη βίδα «L» βάζουμε το μεσαίο δίσκο μπροστά (το μικρό αν έχουμε δυο δίσκους) και το **δεύτερο** μεγαλύτερο γρανάζι πίσω (αυτό που είναι δεξιά του μεγαλύτερου). **ΠΡΟΣΟΧΗ**, δεν ξεκινάμε τις αλλαγές μέσα-έξω καθώς εάν η «L» είναι ξεβιδωτή, ο εκτροχιαστής θα περάσει την κασέτα και θα πετάξει την αλυσίδα στις ακτίνες.

Βιδώνουμε την «L» μερικές στροφές, περιστρέφουμε τα πετάλια και αλλάζουμε μια ταχύτητα προς τα μέσα (ένα γρανάζι προς τα αριστερά). Εάν η αλλαγή γίνεται κανονικά, βιδώνουμε ελάχιστα (1/4 στροφής) τη βίδα «L», επιστρέφουμε στο αρχικό γρανάζι και επαναλαμβάνουμε την αλλαγή προς τα μέσα (προς το μεγαλύτερο γρανάζι).

Η όλη διαδικασία (αλλαγή προς τα μέσα, βίδωμα 1/4 στροφής), επαναλαμβάνεται έως ότου η αλλαγή προς το μεγάλο γρανάζι (προς τα μέσα) είτε παρουσιάζει δυσκολία ή δεν γίνεται καθόλου ή έχουμε κροτάλισμα και χοροπήδημα της αλυσίδας όταν βρίσκεται στο μεγαλύτερο γρανάζι. Σε αυτό το σημείο ξεβιδώνουμε (1/4 στροφής) την «L» για να επαναφέρουμε το σημείο καλής λειτουργίας. Γενικά εάν η «L» ξεβιδωθεί πολύ, τότε ο εκτροχιαστής θα περά το τελευταίο γρανάζι της κασέτας και θα μας πετά την αλυσίδα μέσα στις ακτίνες. Γι' αυτό σε πολλά ποδήλατα (κυρίως παιδικά) βάζουν ένα πλαστικό δισκίο μετά την κασέτα για να προλαμβάνει την αμέλεια του ιδιοκτήτη και την κακή ρύθμιση.

Έχουμε πλέον τελειώσει με τη ρύθμιση του πάνω ορίου, δεν πειράζουμε ξανά τη βίδα «L». Ο εκτροχιαστής κινείται όσο χρειάζεται για να ανεβαίνει στο μεγάλο γρανάζι χωρίς να πετά την αλυσίδα στις ακτίνες.

Σημείωση: Η αντιστοιχία «H», «L» ενδέχεται να είναι αντίστροφη σε παλιά ποδήλατα. Ενδέχεται δηλαδή το «H» να ρυθμίζει το πάνω όριο (το μέσα γρανάζι) και το «L» το κάτω όριο (το έξω γρανάζι). Η διαδικασία είναι η ίδια απλά βεβαιωθείτε ότι δουλεύεται με τη σωστή βίδα.



Σύστημα μετάδοσης

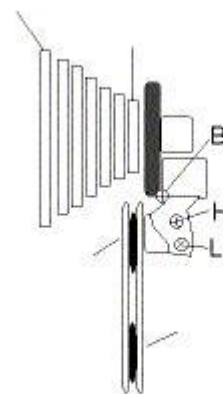
Πίσω εκτροχιαστής – Ρύθμιση απόστασης από τα γρανάζια.

Βίδα «B» : Όσο τι βιδώνεις τόσο απομακρύνεται το πάνω ροδάκι από το γρανάζι της κασέτας.

Στη σπάνια περίπτωση που χρειάζεται ρύθμιση η βίδα «B», βάζουμε μεσαίο ή μικρό δίσκο μπροστά και το μεγαλύτερο γρανάζι πίσω. Ξεβιδώνουμε την «B» μέχρις ότου το πάνω ροδάκι του εκτροχιαστή πλησιάσει πολύ την κασέτα και αρχίσει να τρίβεται στο μεγάλο γρανάζι. Τότε αρχίζουμε να βιδώνουμε την «B» μέχρις ότου το πάνω ροδάκι απομακρυνθεί τόσο όσο χρειάζεται για να μην υπάρχει επαφή με το γρανάζι και η αλυσίδα να κινείται ομαλά.

Γενικά θέλουμε ο εκτροχιαστής να είναι κοντά στο γρανάζι αλλά όχι τόσο κοντά ώστε να σφηνώνει η αλυσίδα ή να τρίβονται τα εξαρτήματα μεταξύ τους.

Έχοντας λοιπόν θέσει τα όρια κίνησης του εκτροχιαστή και την απόστασή του από την κασέτα, προχωράμε σε αυτό που ονομάζουμε «ρύθμιση ταχυτήτων».



Σύστημα μετάδοσης

Πίσω εκτροχιαστής – Ρύθμιση ταχυτήτων

Η ρύθμιση ταχυτήτων προϋποθέτει τη σωστή ρύθμιση των «H» και «L». Εφόσον τα ρυθμίσουμε ή ξέρουμε ότι είναι ρυθμισμένα, τότε μόνο προχωράμε παρακάτω.

Οι ταχύτητες ρυθμίζονται παίζοντας με το ρυθμιστικό βαρελάκι της ντίζας το οποίο βρίσκεται είτε στον εκτροχιαστή είτε στα χειριστήρια ταχυτήτων. Συνήθως, όταν το στρίβεις αριστερά ο εκτροχιαστής κινείται προς τα αριστερά (προς τα μέσα) και όταν το στρίβεις δεξιά ο εκτροχιαστής κινείται προς τα δεξιά (προς τα έξω). Αυτό που γίνεται είναι ότι η ντίζα σφίγγει όταν το ξεβιδώνεις και χαλαρώνει όταν το βιδώνεις.

Ο στόχος είναι να πετύχουμε την πιο σφικτή ρύθμιση της ντίζας η οποία να επιτρέπει ομαλές αλλαγές στις ταχύτητες που χρησιμοποιούμε με κάθε δίσκο χωρίς να τριβεται η αλυσίδα στα διπλανά γρανάζια.

Βάζουμε μεγάλο δίσκο μπροστά και το μικρότερο γρανάζι πίσω. Περιστρέφουμε τα πετάλια και δοκιμάζουμε να αλλάξουμε ένα γρανάζι προς τα αριστερά (προς τα μέσα).

Εάν δεν αλλάξει τότε ξεβιδώνουμε λίγο το βαρελάκι, επιστρέφουμε στο αρχικό γρανάζι και επαναλαμβάνουμε μέχρι να πετύχουμε την αλλαγή. Εάν αλλάξει τότε βιδώνουμε λίγο το βαρελάκι, επιστρέφουμε στο αρχικό γρανάζι και επαναλαμβάνουμε. Στόχος είναι να βρούμε τη χρυσή τομή όπου η ντίζα θα είναι σφικτή, θα γίνεται μεν η αλλαγή αλλά όταν η αλυσίδα περιστρέφεται στο γρανάζι από το οποίο ξεκινάμε, δεν θα κάνει θόρυβο και δεν θα χοροπηδά επειδή θα ακουμπά στο διπλανό της (στο γρανάζι αριστερά).

Η διαδικασία επαναλαμβάνεται **MONO** για όσα γρανάζια χρησιμοποιούνται με το μεγάλο δίσκο. Για παράδειγμα, δεν μας ενδιαφέρει να δουλεύει σωστά η αλλαγή στα μεγάλα γρανάζια αφού δεν θα τα δουλεύουμε με το μεγάλο δίσκο.

Μόλις τελειώσουμε με το μεγάλο δίσκο αλλάζουμε σε μικρό μπροστά και επαναλαμβάνουμε τη διαδικασία **MONO** για όσα γρανάζια χρησιμοποιούνται με το μικρό δίσκο (τα μεγάλα). Για παράδειγμα, δεν μας ενδιαφέρει να δουλεύει σωστά η αλλαγή στα μικρά γρανάζια αφού δεν τα δουλεύουμε με το μικρό δίσκο.

Τέλος, κάνουμε ένα πέρασμα και από το μεσαίο δίσκο για επιβεβαίωση έχοντας κατά νου ότι και εκεί μας ενδιαφέρουν μόνο τα γρανάζια που χρησιμοποιούνται με αυτόν.

Σημείωση: Οι περιστροφές στο βαρελάκι να είναι πάρα πολύ μικρές, μικρότερες από αυτές στις βίδες του εκτροχιαστή. Ειδικά όσο αυξάνουν τα γρανάζια (8, 9, 10, 11) τόσο μεγαλύτερη ακρίβεια χρειάζεται στην περιστροφή και τόσο πιο επίπονη γίνεται η ρύθμιση.



Σύστημα πέδησης

Επισκόπηση κυρίως εξαρτημάτων.

Το σύστημα πέδησης είναι ένα σύνθετο σύνολο διαφόρων εξαρτημάτων. Κάθε ένα από αυτά τα εξαρτήματα επιρεάζει σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τη απόδοση του συνόλου ή με άλλα λόγια το πόσο καλά φρενάρει το ποδήλατό μας.

Το σύνολο περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

1. Μανέτα.
2. Ντίζοκαλώδια.
3. Δαγκάνα.
4. Τακάκια.
5. Στεφάνι.
6. Ελαστικό.

Η μανέτα είναι αυτός ο λεβιές που βρίσκεται πάνω στο τιμόνι και συνήθως είναι σετ με τα χειριστήρια ταχυτήτων. Προτιμούμε τις μεταλλικές αντί τις πλαστικές μανέτες για λόγους ασφάλειας και ελαχιστοποίηση της ελαστικότητας.



Τα καλώδια είναι τα μαύρα σωληνάκια που φεύγουν από τη μανέτα και καταλήγουν στις δαγκάνες. Οι ντίζες είναι τα σύρματα που βρίσκονται στο εσωτερικό τους και καταλήγουν επίσης στις δαγκάνες. Τα ντιζοκαλώδια είναι ένα σημαντικό κομμάτι και τυχών τριβές αλλά κυρίως τυχών φθορές και ελαστικότητας, επιρεάζουν αρκετά την όλη διαδικασία πέδησης.



Σύστημα πέδησης

Επισκόπηση κυρίως εξαρτημάτων.

Η δαγκάνα είναι αυτά τα μικρά μπράτσα που βιδώνουν στις βάσεις του πηρουιού ή στο πίσω μέρος του σκελετού. Οτιδήποτε πλαστικό δεν έχει θέση στις δαγκάνες. Ακόμα και φθηνές αλουμιένιες είναι προτιμότερες.



Τα τακάκια βρίσκονται πάνω στις δαγκάνες και έχουν σχήμα «Τ». Αποτελούνται από το κυρίως μεταλλικό σώμα και από το λαστιχένιο «τουβλάκι» το οποίο έρχεται σε επαφή με το στεφάνι κατά το φρενάρισμα. Η σωστή τοποθέτηση, σωστή ευθυγράμμιση και η ποιότητα του λαστιχένιου κομματιού είναι το Α και το Ω στη διαδικασία πέδησης.



Το στεφάνι είναι αυτό που είναι. Στην πλαϊνή του επιφάνεια πατάνε τα τακάκια και επιβραδύνουν τον τροχό. Όσο καθαρότερη αυτή η επιφάνεια, τόσο καλύτερο το φρενάρισμα. Όσο λιγότερη φθορά (σπασίματα, κοψίματα, χτυπήματα) τόσο καλύτερο το φρενάρισμα. Περισσότερα για το στεφάνι στο εγχειρίδιο για τους τροχούς.



Το ελαστικό είναι αυτό που μας φέρνει σε επαφή με το δρόμο και επιρεάζει πολλά πράγματα μέσα σε αυτά και την πέδηση. Κακής ποιότητας, πολυκαιρισμένο, ξεραμένο, με λάθος πίεση, με λάθος πέγμα ή απλά ένα πολύ φθινό ελαστικό, επιρεάζουν αρνητικά την πέδηση και φυσικά την όλη συμπεριφορά του ποδηλάτου. Περισσότερα για το ελαστικό στο εγχειρίδιο για τους τροχούς.



Σύστημα πέδησης

Περιγραφή ρύθμισης των φρένων και ορθής τοποθέτησης τακακίων.

Σενάριο 1: Κεντράρισμα στο στεφάνι.

Στόχος είναι τα τακάκια να ισαπέχουν από το στεφάνι. Τα τακάκια μας θα δείχνουν κάπως έτσι. →



Για να τα κεντράρουμε θα «παίζουμε» με τη βίδα που βρίσκεται στο πλάι του κάθε μπράτσου. Οι βίδες αυτές επιρεάζουν το ελατήριο που κινεί τα μπράτσα. Όσο βιδώνεις, το ελατήριο σκληραίνει και τραβά το μπράτσο μακριά από το στεφάνι. Όσο ξεβιδώνεις, το ελατήριο χαλαρώνει και αφήνει το μπράτσο να πέσει προς το στεφάνι. Η ρύθμιση στη μια μεριά επιρεάζει ως ένα βαθμό και την άλλη. Αν φέρεις το ένα μπράτσο προς το στεφάνι τότε το άλλο μπράτσο θα απομακρυνθεί.

Προφανώς θέλουμε οι βίδες να βρίσκονται λίγο πολύ στην ίδια θέση (τα ελατήρια να έχουν περίπου ίδια τάση). Για αυτό το λόγο κοιτάμε να «μοιράζουμε» τη ρύθμιση. Εάν πχ στη μια μεριά θέλουμε να φέρουμε ακόμα πιο κοντά το μπράτσο αλλά η βίδα είναι ήδη αρκετά ξεβιδωμένη, τότε αντί να προσπαθούμε να φέρουμε αυτό πιο κοντά, θα τραβήξουμε το άλλο μπράτσο πιο μακριά βιδώνοντας την απέναντι βίδα. Μετά από κάθε αλλαγή στη βίδα πατάμε 1-2 φορές τη μανέτα για να πάρει η δαγκάνα τη νέα θέση.



Σύστημα πέδησης

Σε φρένα κούρσας (side pull) η διαδικασία είναι πιο απλή. Το γενικό κεντράρισμα γίνεται κατά την τοποθέτηση του φρένου στο πηρούνι και ρυθμίζεται από τη βίδα που το σφίγγει σε αυτό. Συνήθως αυτή η βίδα είναι αρκετή για να κεντράρουμε τα φρένα μας.



Σε περίπτωση όμως που χρειαστούμε μικρορύθμιση, χρησιμοποιούμε τη μικρή βίδα που υπάρχει συνήθως στο πλάι της δαγκάνας. Όσο τη βιδώνουμε, το μπράτσο που βρίσκεται από κάτω απομακρύνεται από το στεφάνι. Όσο την ξεβιδώνουμε, το μπράτσο πλησιάζει στο στεφάνι.

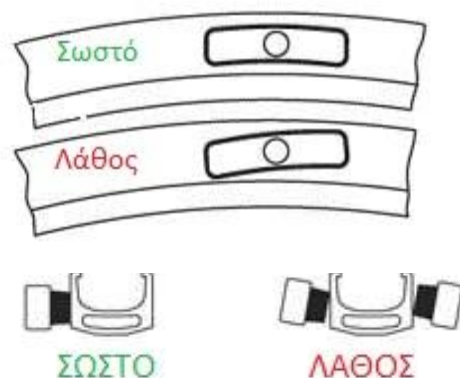


Σύστημα πέδησης

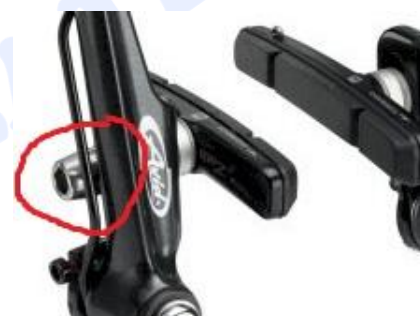
Σενάριο 2: Ρύθμιση της θέσης των τακακίων.

Στόχος είναι τα τακάκια να βρίσκονται στο σωστό ύψος, να πατάνε με όλη την επιφάνειά τους το στεφάνι, να είναι όσο το δυνατόν παράλληλα με το έδαφος και βρίσκονται στην ίδια θέση μεταξύ τους.

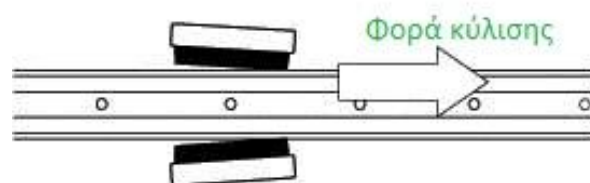
Ξεκινάμε απασφαλίζοντας τα ελατήρια ώστε να μπορούμε να κουνάμε το μπράτσο ελεύθερα. Σπρώχνουμε το ένα μπράτσο προς το στεφάνι και κοιτάμε το πώς ακουμπά το τακάκι. Οι εικόνες δείχνουν αυτό που θέλουμε να πετύχουμε.



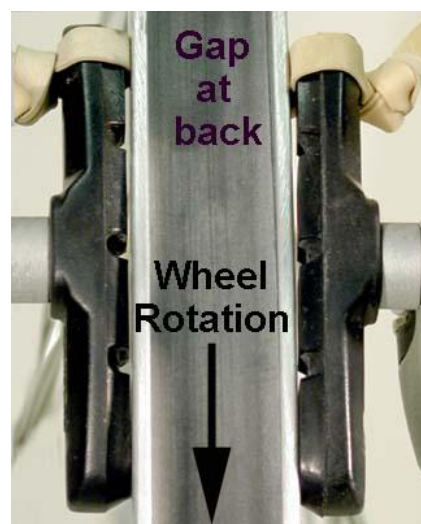
Για να ρυθμίσουμε το τακάκι θα πρέπει να ξεβιδώσουμε τη βίδα που το στερεώνει στο μπράτσο, να κάνουμε τη διόρθωση και να σφίξουμε ξανά τη βίδα. Μόλις τελειώσουμε από τη μια μεριά, πηγαίνουμε στην απέναντι.



Η τοποθέτηση πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε η μπροστινή μεριά του τακακίου να έρχεται σε επαφή νωρίτερα από την πίσω. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για να πετύχουμε αυτό το αποτέλεσμα, ένας από αυτούς είναι η χρήση λάστιχου κατά την τοποθέτηση.



Η διαδικασία είναι απλή και λίγο χρονοβόρα. Υπάρχουν διάφορες παραλλαγές για να την κάνει κάποιος, δεν υπάρχει σωστός ή λάθος τρόπος, μόνο σωστό ή λάθος αποτέλεσμα.



Σύστημα πέδησης

Σενάριο 3: Μικρορύθμιση της απόστασης των τακάκιων από το στεφάνι.

«Παίζοντας» με τη ροδέλα που υπάρχει στη μανέτα, αυξομειώνουμε την απόσταση που θα έχουν τα τακάκια από το στεφάνι. Βιδώνοντας, τα τακάκια απομακρύνονται. Ξεβιδώνοντας, τα τακάκια πλησιάζουν. Πρώτα ξεβιδώνουμε το παξιμάδι ασφαλείας (στοπ) και στη συνέχεια παίζουμε με το ρεγουλατόρο. Όταν τελειώσουμε βιδώνουμε το παξιμάδι ασφαλείας. Όσο πιο κοντά τα τακάκια, τόσο μικρότερη η διαδρομή της μανέτας και όσο πιο μακριά τόσο μεγαλύτερη. Το πόσο μεγάλη ή μικρή κίνηση θα κάνει η μανέτα είναι κάτι το προσωπικό, δεν υπάρχει σωστό ή λάθος.



Σημείωση: Τα τακάκια τρώνονται με τη χρήση, για να διατηρούμε σταθερή την απόσταση από το στεφάνι θα πρέπει κατά καιρούς να ξεβιδώνουμε λίγο τη ροδέλα.

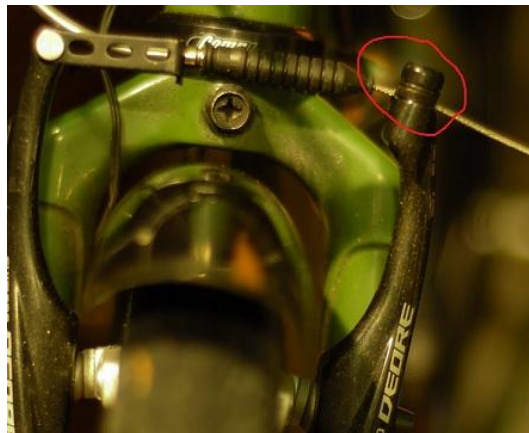
Σενάριο 4: Διαδικασία αντικατάστασης τακάκιων.

Κάποια στιγμή θα αντικαταστήσουμε τα τακάκια είτε λόγω φθοράς είτε λόγω αναβάθμισης από το απλό ενιαίο σύστημα σε αυτό με το αποσπώμενο «τουβλάκι».

1. Απασφαλίζουμε τα ελατήρια των μπράτσων.



2. Λύνουμε τη ντίζα από τις δαγκάνες.



3. Ξεβιδώνουμε λίγο το ρεγουλατόρο στη μανέτα καθώς θα χρειαστούμε αργότερα το περιθώριο αυτό.



4. Αφαιρούμε τα παλαιά τακάκια από τα μπράτσα.
5. Τοποθετούμε τα καινούργια και τα ρυθμίζουμε όπως στο «Σενάριο 2».
6. Ασφαλίζουμε τα ελατήρια και σπρώχνουμε τα μπράτσα στο στεφάνι.
7. Τεντώνουμε και σφίγγουμε τη ντίζα που λύσαμε στο βήμα «2»
8. Κεντράρουμε τα τακάκια όπως στο «Σενάριο 1».
9. Ρυθμίζουμε την απόσταση όπως στο «Σενάριο 3» (εδώ χρειαζόμαστε το περιθώριο του βήματος «3»).

Τροχός

Τα μέρη του τροχού.

1. Κέντρο.
2. Ακτίνες.
3. Ακτινοκέφαλα.
4. Στεφάνι.

Κέντρο

Το κέντρο είναι η βάση του τροχού. Σε αυτό δένουν οι ακτίνες, μέσα σε αυτό υπάρχουν οι μπίλιες ή τα ρουλεμάν πάνω στα οποία περιστρέφεται ο τροχός και στο πίσω κέντρο βρίσκεται η κασέτα ή το ελεύθερο. Τα κέντρα έχουν συγκεκριμένες διαστάσεις. Τα μπροστινά είναι 110χιλ και τα πίσω 130χιλ ή 135χιλ (δρόμου, βουνού). Σε παλαιότερα ποδήλατα οι διαστάσεις αυτές είναι μικρότερες. Έλεγχος και συντήρηση δεν καλύπτονται σε αυτό το εγχειρίδιο.

Ακτίνες

Συνδέουν το κέντρο με το στεφάνι και είναι αυτές που κρατάνε τον τροχό στη θέση του και τον βοηθάνε να διατηρεί το σωστό του σχήμα. Βγαίνουν σε διάφορα μήκη και πλάτη και σε διάφορα βάρη ανάλογα τη χρήση τους.

Ακτινοκέφαλα

Τοποθετούνται μέσα στο στεφάνι και πάνω σε αυτά βιδώνουν οι ακτίνες.

Στεφάνι

Πάνω σε αυτό δένουν οι ακτίνες και σε αυτό τοποθετούμε τη σαμπρέλα και το ελαστικό. Το συνηθισμένο υλικό κατασκευής είναι το αλουμίνιο. Τα στεφάνια διακρίνονται σε μονόπατα ή δίπατα με τη διαφορά να έγκειται στην ύπαρξη επιπλέον πάτου στο εσωτερικό του στεφανιού. Διαχωρίζονται επίσης ανάλογα με το είδος του φρένου. Στα κλασικά φρένα υπάρχει η χαρακτηριστική επιφάνεια τριβής στο στεφάνι όπου πατούν τα τακάκια ενώ στα δισκόφρενα δεν υπάρχει αυτή η επιφάνεια. Προφανώς τα στεφάνια με την επιφάνεια τριβής μπορούν να χρησιμοποιηθούν παντού ενώ τα στεφάνια για δισκόφρενα δεν αποδίδουν καλά εάν τα χρησιμοποιήσουμε σε ποδήλατο με κλασικά φρένα. Τα σύγχρονα στεφάνια έχουν δυο διαστάσεις, τη διάμετρο και το εσωτερικό πλάτος. Οι δυο διαδεδομένες διαμέτροι είναι οι 26 ίντσες και οι 28 ίντσες. Μικρότερες από 26 ίντσες συναντάμε σε παιδικά, σε bmx ή σε σπαστά ποδήλατα. Το εσωτερικό πλάτος είναι επιλογή του κατασκευαστή και επηρεάζει το ελάχιστο και μέγιστο πλάτος ελαστικού που μπορούμε να τοποθετήσουμε.



Τροχός

Ελαστικό – Αεροθάλαμος - Ταινία.

Ταινία.

Είναι γνωστή και ως «φακαρόλα». Τοποθετείται εσωτερικά του στεφανιού και ο σκοπός της είναι να εμποδίζει την επαφή του αεροθαλάμου με τα ακτινοκέφαλα ή με αιχμηρές ατέλειες σε δίπατο στεφάνι. Η ταινία μπορεί να είναι μια απλή μονωτική ταινία, μια χαρτοταινία ή εξειδικευμένη ποδηλατική ταινία. Οι δυο πρώτες είναι μια φθηνές και εύκολες στην τοποθέτηση λύσεις για χαμηλές πιέσεις αέρα. Σε υψηλές πιέσεις δεν δουλεύουν καλά και εκεί προτιμάμε την ποδηλατική ταινία.



Αεροθάλαμος (Σαμπρέλα).

Τοποθετείται εσωτερικά του ελαστικού και βρίσκεται ανάμεσα σε αυτό και την ταινία. Η διάμετρος και το πλάτος σχετίζονται με αυτά του ελαστικού. Βγαίνουν σε διάφορα βάρη και συνήθως όσο πιο βαρυά τόσο πιο χοντρά τα τοιχώματα και τόσο πιο ανθεκτική. Διαχωρίζονται στο κομμάτι της βαλβίδας σε πρέστα (presta) και σρέντερ (shradler) . Οι πρώτες είναι λεπτές και χρειάζονται ξεβίδωμα για να λειτουργήσουν όπως επίσης και ειδικό μετατροπέα για να φουσκώσουν σε βενζινάδικο. Οι δεύτερες είναι οι κλασικές που συναντάμε σε αυτοκίνητα και στα μηχανάκια και είναι 100% συμβατές με το μηχάνημα αέρα του βενζινάδικου. Υπενθυμίζουμε ότι οι βαλβίδες έχουν διαφορετικό πλάτος επομένως χρειάζονται διαφορετικής διαμέτρου τρύπα στο στεφάνι για να περάσουν. Προφανώς σε στεφάνι για σρέντερ μπορούμε να βάλουμε και πρέστα αλλά σε στεφάνι για πρέστα δεν χωρά να βάλουμε σρέντερ.



Presta Schrader



Τροχός

Ελαστικό.

Είναι το «παπούτσι» που φοράμε πάνω στο ποδήλατο. Επηρεάζει σε τεράστιο βαθμό την άνεση, την κύλιση, την πρόσφυση και συμπεριφορά του ποδηλάτου γενικότερα.

Δυο είναι η συνηθισμένες διαστάσεις, 26άρι και 28άρι. Τα πρώτα τα συναντάμε κυρίως σε mountain και αναγράφονται είτε 26" είτε 559. Τα δεύτερα τα συναντάμε κυρίως σε trekking, city, κούρσες και αναγράφονται είτε 28" είτε 622 είτε 700c. Επιμέρους κατηγορίες είναι τα 24αρια (ποδήλατα bmx), 20άρια/16άρια (σπαστά ποδήλατα), 29άρια (πιασάρικη ονομασία για τα 28άρια), 650B (27,5άρια, παλιά διάσταση που προσπαθούν να την αναστήσουν ξανά).

Η δεύτερη διάσταση του ελαστικού αφορά το πλάτος του πέλματος, της επιφάνειας δηλαδή που έρχεται σε επαφή με το δρόμο. Ανάλογα με το σύστημα μέτρησης η διάσταση αυτή αναγράφεται σε ίντσες πχ 26 x 1,9 είτε σε χιλιοστά πχ 700 x 32c. Προφανώς θα το δείτε και σαν «559 x κάτι» ή «622 x κάτι» ή «28 x κάτι». Το πόσο φαρδύ ή στενό ελαστικό μπορούμε να φορέσουμε εξαρτάται από το πλάτος του στεφανιού.



Τα κλασικά ελαστικά χωρίζονται σε δυο βασικές κατηγορίες ανάλογα με τον τρόπο κατασκευής, τα λεγόμενα συρμάτινα (wired) και τα λεγόμενα διπλωτά (folding).

Χωρίς να μπούμε σε ανούσιες τεχνικές αναλύσεις, στις χαμηλές κατηγορίες τιμών συναντάμε κατά 99% τα συρμάτινα και όσο ανεβαίνουμε συναντάμε κυρίως διπλωτά. Το ίδιο ελαστικό βγαίνει βαρύτερο και φθηνότερο στη συρμάτινη έκδοση σε σχέση με τη διπλωτή.



Τροχός

Το πόσο μαλακό ή πόσο σκληρό είναι ένα ελαστικό καθορίζεται από το τρι το οποίο σημαίνει ίνες ανά ίντσα (thread per inch) και αναγράφεται στα τοιχώματα του ελαστικού. Με απλά λόγια, μικρό νούμερο τρι = σκληρότερο πέλμα ελαστικού και μεγάλο νούμερο τρι = μαλακότερο πέλμα ελαστικού. Προφανώς όσο μεγαλώνει το τρι τόσο μεγαλώνει και η τιμή του ελαστικού. Επίσης, όσο μαλακώνει το πέλμα τόσο μεγαλώνει η πρόσφυση και η άνεση αλλά παράλληλα μειώνεται και η αντοχή του ελαστικού. Για να έχετε μια ιδέα, 60τρι θεωρούνται χαμηλά, τα 120-150 μεσαία και τα 200+ υψηλά.

Τέλος έχουμε το διαχωρισμό των ελαστικών ανάλογα με τη χρήση τους σε χωμάτινα, δρόμου και ενδιάμεσα. Τα χωμάτινα φέρουν διαφόρων ειδών τακούνια (εξογκώματα) για να γαντζώνουν στο χώμα. Τα δρομίσια είναι συνήθως λεία με κάποια ελαφριά χάραξη. Τα ενδιάμεσα έχουν συνήθως λείο κέντρο και τακούνια στις άκρες (ψιλομαλακιά ελαστικά). Γενικά βρίσκουμε ότι θέλουμε και σε 26άρι και σε 28άρι ελαστικό. Έτσι, μπορούμε ως ένα βαθμό να κάνουμε πιο άνετο ένα mountain ποδήλατο για αστική μετακίνηση τοποθετώντας λεία ελαστικά ή να κινηθούμε καλύτερα στο χώμα με ένα ποδήλατο δρόμου τοποθετώντας ελαστικό με τακούνι.



Τροχός

Σημείωση

Όπως και στα αυτοκίνητα/μηχανές έτσι και τα ποδήλατα υπάρχουν τα ελαστικά χωρίς αεροθάλαμο (tubeless). Χρησιμοποιούνται κυρίως στα βουνίσια ποδήλατα καθώς μπορούν να δουλέψουν με αρκετά χαμηλότερες πιέσεις συγκριτικά με τα λάστιχα που περιέχουν αεροθάλαμο και προσφέρουν καλύτερη πρόσφυση και μεγαλύτερη απορρόφηση κραδασμών. Συνήθως απαιτούν ειδικό στεφάνι ή πειραματισμό σε κοινό στεφάνι.

Τέλος, υπάρχουν τα λεγόμενα μπουαγιό (tubular) τα οποία δεν έχουν άνοιγμα και κολλούνται πάνω στο στεφάνι. Φανταστείτε να παίρνατε τη σαμπρέλα, να την κολλούσατε στο στεφάνι, να τη φουσκώνατε και έτοιμοι για βόλτα. Τα συναντάμε κυρίως σε αγωνιστικά ποδήλατα δρόμου και χρειάζονται ειδικά στεφάνια. Δεν πρόκειται να σας απασχολήσουν ποτέ ως χομπίστες, εκτός αν έχετε χρόνο και αρκετά χρήματα για πέταμα.

Φούσκωμα, πίεση αέρα και σκασίματα.

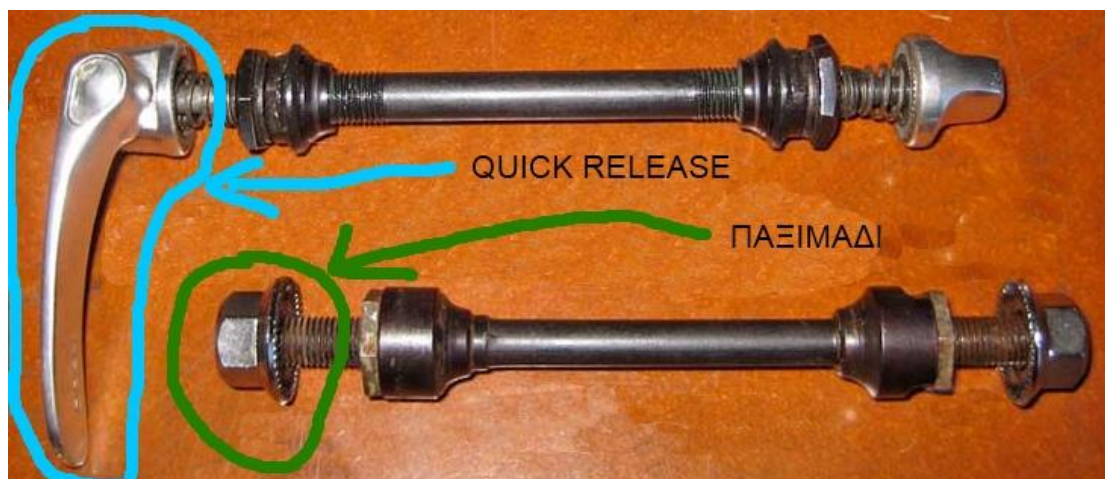
Κάθε ελαστικό αναγράφει σε κάποια μεριά (μαζί με άλλα) την προτεινόμενη πίεση αέρα που μπορεί να δεχθεί. Αυτή η ένδειξη θα είναι είτε σε μορφή psi είτε σε μορφή bar πχ 35-55 psi ή 4-7 bar. Αυτά τα νούμερα αποτελούν την ελάχιστη και μέγιστη πίεση που μας προτείνει ο κατασκευαστής. Το βάρος του αναβάτη, το είδος του εδάφους, η χρήση και το προσωπικό γούστο είναι πράγματα που μεταβάλουν το πόσο αέρα βάζουμε. Υπάρχουν κάποιοι γενικοί κανόνες λογικής αλλά σε μεγάλο βαθμό είναι θέμα προσωπικό και εμπειρικό. Γενικά θέλουμε να υπάρχει μια μικρή παραμόρφωση στο ελαστικό όταν αναβαίνουμε στο ποδήλατο. Διαφορετικά, αν το ελαστικό παραμένει ασυμπιεστο, μάλλον έχουμε βάλει περισσότερο αέρα από το κανονικό.

Τα σκασίματα προέρχονται κυρίως από εξωτερικά αντικείμενα, εσωτερικά θέματα της ζάντας, λανθασμένη πίεση αέρα. Εξωτερικά αντικείμενα είναι πετραδάκια, αγκάθια, γυαλιά, καρφιά και άλλα όμορφα που συναντάμε στο δρόμο. Εσωτερικά θέματα είναι η κακής ποιότητας ταινία, γρέζια στη ζάντα κλπ. Λάθος πίεση αέρα εννοούμε χαμηλή για την περίπτωση πίεση με αποτέλεσμα το ελαστικό να είναι πολύ μαλακό και να τρυπιέται εύκολα. Σκασίματα έχουμε και από άλλους παράγοντες πχ να πέσουμε με φόρα πάνω σε αιχμηρή επιφάνεια (πεζοδρόμιο, λακούβα), πολυκαιρισμένο ελαστικό, λάθος επιλογή ελαστικού για τη χρήση που κάνουμε, σάπιες σαμπρέλες κλπ. Σε κάθε περίπτωση το Α και το Ω είναι να αναγνωρίσουμε το λόγο που μας έσκασε το ελαστικό. Διαφορετικά θα πετάμε λεφτά σε σαμπρέλες και άκρη δεν θα βγάζουμε.

Τροχός

Άξονας κλειδώματος.

Ο άξονας περνά μέσα από το κέντρο του τροχού και σταθεροποιεί τον τροχό στο ποδήλατο. Υπάρχουν δυο είδη κλειδώματος, το παραδοσιακό παξιμάδι και το σύστημα με το μοχλουδάκι (quick release).



Δεν υπάρχει σωστό ή λάθος σύστημα, το κάθε ένα έχει πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα και η επιλογή είναι κάτι το προσωπικό. Το quick release το βρίσκουμε στην πλειοψηφία των τροχών. Η λειτουργία του είναι απλή και το βάλει βγάλει του τροχού πολύ εύκολο. Το βασικό του μειονέκτημα είναι ότι ομοίως εύκολα και γρήγορα μπορεί ο οποιοσδήποτε να μας αφαιρέσει τον τροχό. Το παξιμάδι απαιτεί προφανώς κλειδί για το βάλει βγάλει του τροχού. Αυτό είναι μειονέκτημα καθώς πρέπει να κουβαλάμε μαζί μας κλειδί σε περίπτωση λάστιχου, αλλά από την άλλη δεν αφήνει τελείως έρμαιο τον τροχό στις ορέξεις του κάθε περαστικού.

Πλέον κυκλοφορούν πολλά εναλλακτικά συστήματα κλειδώματος. Το βασικό σκεπτικό είναι αντί για το κλασικό παξιμάδι, να χρησιμοποιούν παράξενα παξιμάδια τα οποία απαιτούν λιγότερο κοινά ή ειδικά κλειδιά. Για να μην γράφουμε πολλά, υπάρχει η Pitlock και όλες οι άλλες. Πολλά και διαφορετικά κλειδιά, εξαιρετική ποιότητα μετάλλων και ανάλογη τιμή. Το βασικό μειονέκτημα σε όλα είναι ότι χωρίς το κλειδί ο τροχός δεν ξεκλειδώνει.



ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ – ΛΙΠΑΝΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

[A] ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο καθαρισμός και η λίπανση είναι από τα πιο σημαντικά σημεία στη συντήρηση ενός ποδηλάτου, για να πούμε ότι ένα ποδήλατο λειτουργεί σωστά (ή ότι θέλουμε να λειτουργεί σωστά) τουλάχιστον . Θέλει προσοχή να μην μπουν νερά, σαπουνάδες, “κροκόδειλοι” εκεί που δεν πρέπει (μεσαιές τριβές, κέντρα τροχών κτλ) .Η λίπανση πρέπει να γίνεται με προσοχή καθώς δεν πρέπει να πέσει λιπαντικό σε τακάκια φρένων, στεφάνια (για περίπτωση v-brakes) ή κάποια δισκόπλακα (για περίπτωση δισκόφρενων) κτλ.

[B] ΥΛΙΚΑ

- Πανάκια, χαρτιά κουζίνας, εφημερίδες.
- Καθαριστικό υγρό.
- Μπάνιο αλυσίδας (προαιρετικό)
- Γάντια μιας χρήσης.
- Βούρτσα, παλιά οδοντόβουρτσα, καλαμάκια από σουβλάκια (= πολύ λεπτά και μακρουλά αντικείμενα)
- Λεπτόρευστο λάδι.



Καιρός να κάνουμε ειδική μνεία στα **καθαριστικά υγρά** που κυκλοφορούν ή τέλος πάντων έχουν χρησιμοποιηθεί αρκετό καιρό σε ποδήλατα:

Προσωπικά σαν καθαριστικό υγρό (ή καλύτερα «καθαριστικό μέσο») έχω χρησιμοποιήσει καμιά 10αριά διαφορετικά υλικά, έχω ακούσει και για άλλα τόσα. Αν δεν αισθάνεστε σίγουροι για κάποιο, αφήστε το και δοκιμάστε κάποιο άλλο. Πχ κάποιοι έχουν αντιρρήσεις για το αντισκοριακό WD-40 (απλός πετρελαϊκός αιθέρας). Το χρησιμοποιώ πολλά χρόνια σε όλα μου τα ποδήλατα χωρίς να έχω δει το παραμικρό πρόβλημα.



Γενικά, υπάρχουν τα ακριβά – εξειδικευμένα υγρά, στοιχίζουν, αλλά κάνουν τη ζωή μας εύκολη. Πχ ψεκάζεις με το αφρίζον degreaser, ειδικά σε αλυσίδες και μεταλλικά μέρη, αφήνεις να στάξει η βρωμιά και μετά καθαρίζεις με πανιά και λαδώνεις. Εύκολο, γρήγορο, απλό... εμμ... ακριβό για μένα.... αλλά σίγουρα είναι η «επαγγελματική» λύση για πολλούς.

Υπάρχουν και οι απλές λύσεις, με οικιακά προϊόντα που σίγουρα έχετε. Την ίδια δουλειά που κάνει το degreaser, την κάνω με τον ατμοκαθαριστή της γυναίκας μου. Ψεκάζω ατμό με πίεση, σε όλες τις επιφάνειες, γρανάζια, δίσκους, σκελετό, πετάλια, ακόμα και στην επιφάνεια πέδησης των στεφανιών των τροχών. Η βρώμα μαλακώνει και μετά αφαιρείται ΠΑΝΕΥΚΟΛΑ με πανιά / χαρτιά.

Το ίδιο με καθαριστικό υγρό τζαμιών σε πανάκια ή χαρτιά και περνάτε σε όλες τις επιφάνειες και την αλυσίδα, ΑΦΟΒΑ. Το ίδιο με καθαριστική βενζίνη ή πετρέλαιο. Εδώ ίσως να χρειαστεί προσοχή αν το βερνίκι του σκελετού είναι αρκετά ευαίσθητο. Καλύτερα μείνετε μόνο στις μεταλλικές επιφάνειες. Το πετρέλαιο επίσης εξατμίζεται δυσκολότερα (βαρύτερο κλάσμα) που πάει να πει ότι ίσως αφήσει κάποια ελάχιστα κατάλοιπα, γεγονός που δεν μας ενοχλεί, ίσως μυρίζει για κάνα δυο μέρες..... Το ίδιο με white spirit, διαλυτικό χρωμάτων, διαλυτικό νίτρου κλπ (προσοχή στα χρώματα του σκελετού).

Σπουδαία αποτελέσματα έχω δει και με απλή χρήση του πάμφθηνου παραφινέλαιου. Άχρωμο, άοσμο, ελαιώδους υφής υγρό, ΕΝΤΕΛΩΣ ΑΣΦΑΛΕΣ για το ευαίσθητο δερματάκι και την μυτούλα σας, πουλιέται σε φαρμακεία και χρωματοπωλεία, μαγαζιά με θρησκευτικά είδη. Ίσως έχετε στο σπίτι για τα έπιπλα. Γυαλίζει πραγματικά τα πάντα. Το χρησιμοποιώ στο σκελετό, ως τελικό «χέρι». Δίνει λάμψη που θα ζήλευε και ο Γιάγκος Δράκος και χαρίζει ωραίο look.... Κάποιοι το χρησιμοποιούν και στο «μπάνιο αλυσίδας».

Τέλος, τι ποιο απλό, από ζεστό σαπουνόνερο σε όλα τα μέρη, άφοβα, αλλά ειδικά για την αλυσίδα βοηθάει πολύ η πλαστική συσκευή γνωστή ως «μπάνιο αλυσίδας» (βλ. δίπλα εικόνα). Σε ένα πλαστικό μπουκάλι νερού ½ λίτρου βάζετε ζεστό νερό (πχ γύρω στους 60 °C) και προσθέτετε 5-6 σταγόνες υγρό πιάτων. Κουνάτε «φραπέ» και έχετε έτοιμο μίγμα για να γεμίσετε 5-6 φορές το «μπάνιο αλυσίδας». Διαφορετικά, νοτίζετε πανιά με το σαπουνόνερο και περνάτε από όλες τις επιφάνειες.

(*) για τους 60 °C ΟΚ δεν χρησιμοποιούμε θερμομόμετρο.... Νεράκι στο βραστήρα, μόλις βράσει = 100 °C, αν αναμίξετε 1/3 βραστό και 2/3 βρύσης θα έχετε μια καλή προσέγγιση....



[Γ] ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ

Ας διαχωρίσουμε λίγο τα ποδήλατα σε δύο κατηγορίες: Ποδήλατα που έχουν απλή – συνηθισμένη – καθημερινή αστική χρήση (άντε και λίγο χωματόδρομο) και ποδήλατα που έχουν περάσει από λασπούρες και γκρεμίλες και ότι άλλο βασιλεύει στα μονοπάτια του Υμηττού και της Πάρνηθας και όπου αλλού βολτάρουν οι ΜΤΒάδες..... και κουβαλάνε πάνω τους μισό κιλό λάσπη / χώμα / φύλλα και πευκοβελόνες.....

Στην 1η περίπτωση προσπεράστε την παρακάτω παράγραφο και πηγαίνετε απευθείας στα βήματα.

Στην 2^η περίπτωση, πάρτε τη μάνικα, πάτε σε καμιά αυλή / πλατεία / πεζοδρόμιο και ρίξτε μπόλικο νερό, ΧΩΡΙΣ ΠΙΕΣΗ, να φύγουν ΟΛΑ ΟΣΑ ΠΕΡΙΣΣΕΥΟΥΝ.... (χαχαχα...). ΔΕΝ βάζουμε πιεστικό μπροστά, ούτε καν ακροφύσιο, απλά τσακίζουμε το λάστιχο με τα δάκτυλα και ΨΕΚΑΖΟΥΜΕ. Προσοχή σε κέντρα τροχών και μεσαία τριβή, αν και στα σύγχρονα ποδήλατα όλα αυτά είναι κλειστού τύπου. Μόλις ξαναδούμε το χρώμα του ποδηλάτου μας και το χρώμα των ελαστικών, κάνουμε σαπουνάδα σε ένα κουβά, περνάμε ένα χέρι ποδήλατο και τροχούς, ξεβγάζουμε ξανά και συνεχίζουμε με τα παρακάτω.

Πάμε λοιπόν:

1. Στερεώνουμε ΚΑΛΑ το ποδήλατο. Είτε σε βάση τοίχου, είτε σε βάση που σηκώνει την πίσω ρόδα στον αέρα, είτε γυρνώντας το ανάποδα (σέλα και τιμόνι στο πάτωμα). Στην τελική το στερεώνουμε κάπου όρθιο, απλά φροντίζουμε να γέρνει προς τη μεριά της αλυσίδας, διαφορετικά όλη η μπόχα που θα βγει από αλυσίδα, εκτροχιαστές κλπ θα πέσει πάνω στις ρόδες και στο σκελετό...
2. Απλώνουμε εφημερίδες κάτω και γύρω από το ποδήλατο, φοράμε παλιά ρούχα και ετοιμαζόμαστε για την μάχη. Αν έχουμε γάντια μιας χρήσης θα γλιτώσουμε από πολύ κόπο να καθαρίσουμε και τα χέρια μας μετά.... Αν δεν έχουμε γάντια τότε ας έχουμε τουλάχιστον μια ελαφρόπετρα (αυτές που τρίβουν οι γυναίκες τις φτέρνες) ή κάποιο ειδικό καθαριστικό γράσων όπως πχ το Loctite 7850. Γενικότερα τα λάδια αφήνουν σημάδια και αφαιρούνται δύσκολα, οπότε οι εφημερίδες είναι απαραίτητες.

3. Ξεκινήστε με την αλυσίδα, η πιο πολύ βρωμιά συνήθως είναι εκεί.

- Αν έχετε τον ειδικό κρίκο ασφαλείας (sram, connex) απλά ανοίγετε τον κρίκο, βάζετε την αλυσίδα σε ένα τάπερ / βαζάκι ικανού μεγέθους, ώστε να χωράει ολόκληρη και μπόλικο ζεστό σαπουνόνερο ή άλλο υγρό. Κλείνετε καλά / στεγανά. Κρατάτε καλά το καπάκι και το σώμα του βάζου / τάπερ και κουνάτε «φραπέ». Καθαρίζετε/στεγνώνετε με πανί / χαρτί και είστε έτοιμοι να την ξαναφορέσετε (αφού καθαρίσετε κασέτα, δίσκους και ροδάκια εκτροχιαστή, δεξ παρακάτω τα 4-5-6).

- Αν δεν έχετε τον ειδικό κρίκο: Βάλτε την αλυσίδα στο μεγαλύτερο γρανάζι της κασέτας και στο μικρότερο δίσκο μπροστά. Ποτίζετε ένα πανί / χαρτί με υγρό, το κρατάτε στην μια χούφτα, αγκαλιάζετε την αλυσίδα στο σημείο που η αλυσίδα φεύγει μετά το πίσω ντεραγιέ (την κάτω «σειρά») και με το άλλο κινείτε το πετάλι προς τα πίσω (να ΜΗΝ γυρίζει ο πίσω τροχός). Το χαρτί / πανί σχετικά σφικτά γύρω από την αλυσίδα και το μετακινείτε ώστε να έχετε καθαρή επιφάνεια κάθε λίγο. Συνεχίζετε στον ίδιο μοτίβο ανανεώνοντας το υγρό και αλλάζοντας τη βρώμικη μεριά του πανιού/χαρτιού μέχρι η αλυσίδα να δείξει ξανά το μεταλλικό της χρώμα. Μας ενδιαφέρει να καθαρίσει το εσωτερικό της αλυσίδας καθώς εκεί πατάνε τα γρανάζια.

Σε αυτή τη φάση η αλυσίδα δεν πρόκειται να καθαρίσει 100% καθώς κάθε φορά θα περνά από τους δίσκους μπροστά, το γρανάζι πίσω και τα ροδάκια του εκτροχιαστή τα οποία είναι όλα λερωμένα. Επομένως μόλις φύγουν τα χοντρά από την αλυσίδα, την αφαιρούμε από το δίσκο μπροστά και την τοποθετούμε πάνω στον (καθαρό) σκελετό του ποδηλάτου ή έξω από τους δίσκους. Στη συνέχεια καθαρίζουμε όσο καλύτερα μπορούμε τους δίσκους (δεξ το «4»), τα γρανάζια της κασέτας (δεξ το «5») και τα ροδάκια του εκτροχιαστή (δεξ το «6»). Στο τέλος τοποθετούμε ξανά την αλυσίδα στο δίσκο, κατεβάζουμε μια ταχύτητα πίσω, καθαρίζουμε το γρανάζι που πάταγε η αλυσίδα και είμαστε έτοιμοι.

4. Σειρά έχει ο δισκοβραχίονας. Ξεκινήστε από τους δίσκους. Βγάλτε την αλυσίδα στην άκρη (να κάτσει είτε προς τον καθαρό σκελετό, είτε εκτός δίσκων) και πάρτε φρέσκο πανί / χαρτί. Τα δύσκολα σημεία είναι ανάμεσα στους δίσκους και προς την πλευρά της μεσαίας τριβής. Ξύλινο καλαμάκι ή κάποια ειδική βούρτσα βοηθούν πολύ, ώστε το πανί / χαρτί να φτάσει παντού. Για τους μερακλήδες, η αφαίρεση του δισκοβραχίονα και το λύσιμο τον δίσκων (αν είναι εφικτό) προσφέρει ακόμα μεγαλύτερη ευκολία και καλύτερο αποτέλεσμα. Γενικά κάντε ένα μπανάκι στους δίσκους με το καθαριστικό και σκουπίστε με πανί.

5. Μετά πιάστε την κασέτα. Μπορείτε να αφαιρέσετε εντελώς τον πίσω τροχό για να την καθαρίσετε καλύτερα ή απλά να παιδευτείτε λίγο παραπάνω όπως είναι με την αλυσίδα και το ντεραγιέ και όλα τα τσιμπράγκαλα στην μέση..... Εδώ υπάρχει ένας κλασικός τρόπος. Τεντώνετε μια λωρίδα πανιού ποτισμένη με καθαριστικό (χαρτί ΔΕΝ βολεύει) και την περνάτε ανάμεσα στα γρανάζια, σφικτά, ώστε να γυρίζει το «ελεύθερο» μαζί με την κίνηση του πανιού. Διαφορετικά χρησιμοποιήστε τις ειδικές βούρτσες που υπάρχουν για κασέτες (κυρτές βούρτσες, βλ εικόνα επάνω με μακριές τρίχες). Προφανώς αφαιρώντας τελείως την κασέτα/ελεύθερο, η δουλειά του καθαρισμού γίνεται ακόμα πιο εύκολη αλλά χρειαζόμαστε το εργαλείακι και κάποιο μεγάλο κλειδί/κάβουρα.

6. Πιάστε και τα ντεραγιέ. Εδώ υπάρχει μια δυσκολία, ιδιαίτερα στο πίσω καθώς κάποια σημεία είναι χωμένα. Εδώ βολεύουν τα σπρέι ή ο ατμοκαθαριστής. Πρέπει να μαλακώσει η βρωμιά σε όλα τα δυσπρόσιτα σημεία. Στα ελατήρια, στα ροδάκια, στις μικρές βιδίτσες, σε ότι κινείτε ή μένει σταθερό. Επίσης λεπτά πανάκια ή χαρτιά με την βοήθεια ξύλινου καλαμακίου θα φτάσουν σε όλες τις γωνίτσες και ακρίτσες. Τα ροδάκια μπορείτε να τα καθαρίσετε με ένα ποτισμένο πανάκι και λίγο υπομονή με τα κολλημένα γράσα. Για το ελατήριο εσωτερικά του εκτροχιαστή θα χρειαστείτε κάποιο σπρέι με μακρύ σωληνάκι ώστε να το στρίψετε προς το ελατήριο και να το ψεκάσετε. Για το μπροστά ντεραγιέ απλά καθαρίστε εσωτερικά τα τοιχώματα και ψεκάστε το ελατήριό του. *Γενικά ο εκτροχιαστής μπορεί να λυθεί, να βγουν τα ροδάκια, να γρασαριστούν τα κέντρα τους κλπ αλλά αυτό ξεφεύγει τόσο από τα πλαίσια αυτού του εγχειριδίου όσο και από την περιοδική συντήρηση του αστικού ποδηλάτη.*

7. Ο σκελετός είναι εύκολος, μεγάλες σχετικά ελεύθερες κυλινδρικές επιφάνειες. Πανί καλά ποτισμένο σε σαπουνόνερο και (προαιρετικά) μετά άλλο πανί με παραφινέλαιο. Μαγικό αποτέλεσμα κάθε φορά....!!! Προφανώς πρώτα καθαρίζουμε το σκελετό και μετά λαδώνουμε τα διάφορα. Διαφορετικά θα γεμίσουν νερά και σαπουνάδες τα μέρη που μόλις καθαρίσαμε και λαδώσαμε...

8. Αν είστε μερακλήδες και έχετε χρόνο και διάθεση, πάμε και για τις λεπτομέρειες.

- Φρένα τύπου rim brakes. Ανοίξτε τις δαγκάνες, αφαιρέστε τροχούς, καθαρίστε με πανιά και βούρτσες. Τα συνθετικά τακάκια θέλουν μια στο τόσο ελαφρύ τρίψιμο στην επιφάνεια που ακουμπάει στο στεφάνι, με λεπτό γυαλόχαρτο αλλά και να μην το κάνετε ποτέ, δεν θα καταλάβετε και πάρα

πολλά. Τέλος, καθαρίστε τα μπράτσα, το ελατήριο επαναφοράς, τις βιδίτσες ρύθμισης και τα μέρη που βιδώνουν και συγκρατούν το τακάκι.

- Καλώδια συρματόσχοινων (φρένων και ταχυτήτων). Προσπαθήστε να ψεκάσετε με κάποιο σπρέι εσωτερικά. Για τα εξωτερικά τμήματα των συρματόσχοινων, ρίξτε λίγο λαδάκι στο δάχτυλό σας και περάστε αυτά ελαφρά. Προφανώς εάν αφαιρέσετε τελείως τα συρματόσχοινα μπορείτε να τα καθαρίσετε και να λαδώσετε καλύτερα. Βέβαια, θα πρέπει μετά να τα περάσετε ξανά και να κάνετε τις απαραίτητες ρυθμίσεις σε ταχύτητες και φρένα. Γενικά δεν προτείνετε κάτι τέτοιο εκτός αν μπαίνετε σε λασπουριές κάθε βδομάδα. Σε απλή αστική δρομίσια χρήση, το ελάχιστο λαδάκι είναι το μόνο που χρειάζεται. Σε κάποια ποδήλατα τα σύρματα περνούν κάτω από ποδήλατο με αποτέλεσμα να μαζεύουν πολύ περισσότερη μάκα. Επομένως δώστε λίγο περισσότερο προσοχή στον καθαρισμό και τη λίπανση.

- Προσωπικά καθαρίζω και την επιφάνεια πέδησης των στεφανιών στους τροχούς. Η διαφορά στην αίσθηση των φρένων «μετά» είναι αισθητή και αξίζει τον κόπο. Το σφουγγάρι διπλής επιφάνειας (τύπου scotch bride) κάνει θαύματα. Με την σκληρή πλευρά τρίψτε καλά την «γυαλιστερή» μεταλλική επιφάνεια που τρίβονται τα τακάκια (ΠΡΟΣΟΧΗ: ΔΕΝ ισχύει σε περίπτωση δισκόφρενων / δισκόπλακων). Μετά καθαρίστε με πανί / χαρτί ποτισμένο με οινόπνευμα για να φύγουν τυχόν μαυρίλες από το φρενάρισμα. ΕΔΩ ΔΕΝ ΛΙΠΑΙΝΟΥΜΕ, δεν βάζουμε σαπουνόνερα, ούτε αντισκουρικά, θέλουμε στεγνή καθαρή επιφάνεια. Αν πάει οτιδήποτε λιπαντικό ή πετρέλαιο ή κάτι αντίστοιχο, καθαρίζουμε πάλι με ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑ. Ομοίως αν κατά λάθος στάξει κάτι στις δισκόπλακες των δισκόφρενων ή στα τακάκια τους.

- Σαπουνίστε τη σέλα και τα grips, για να μην πω «απολυμάνετε τα» καλύτερα. Όχι υπερβολές, δεν βουτάμε τη σέλα σε κουβά απλά ένα υγρό πανάκι με κάποιο καθαριστικό. Ακόμα και μωρομάντιλα κάνουν δουλειά. Προσοχή, όσοι έχουν δερμάτινες σέλες/χερούλια δεν ρίχνουν σαπούνια και νερά αλλά ακολουθούν τις οδηγίες του κατασκευαστή ή τις γενικότερες οδηγίες καθαρισμού και συντήρησης δερμάτων.

[Δ] ΛΙΠΑΝΣΗ

Δύο βασικές αρχές. Δώστε ΠΟΛΥ ΠΡΟΣΟΧΗ.

1. ΔΕΝ λιπαίνουμε, αν δεν έχουμε καθαρίσει πρώτα. Αφού καθαρίσουμε, ΠΑΝΤΑ λιπαίνουμε.
2. Less is more (μια σταγόνα αρκεί).

Αν σε βρώμικο σύστημα μετάδοσης, ρίξεις λάδι, απλά θα μεγαλώσεις την μάκα. Θα μαζευτεί και άλλη τόση στον μισό χρόνο και θα καταλήξεις με ΤΡΕΛΗ ΜΠΙΧΛΑ.....!!!!
Αν καθαρίσεις και μετά δεν λαδώσεις, θα αρχίσουν τα τριξίματα και σε λίγο χρόνο ίσως και η σκουριά. Αν παπαριάσεις στο λάδι, πάλι θα μαζευτεί μπίχλα στον μισό χρόνο. Άρα: λίγο, λίγο, ξαναλέω ΛΙΓΟ, απλό λεπτόρρευστο μηχανόλαδο. Ειδικά η σκουριά είναι σχεδόν σίγουρο ότι θα εμφανιστεί καθώς από κάποια κατηγορία τιμής και κάτω, δεν συναντάς ποιοτικά ανθεκτικά βιδάκια, ελατήρια κλπ.

Προσωπικά χρησιμοποιώ ΣΥΡΙΓΓΑ με βελόνα και λεπτό λαδάκι που μου έδωσε τσάμπα ο μηχανικός στο τελευταίο service του ΙΧ. Μου γέμισε ένα ½ λίτρο γυάλινο μπουκαλάκι και έχω για αρκετό καιρό. Κυκλοφορούν πολλά, από ακριβά έως πολύ οικονομικά λαδάκια..... δεν ξέρω... νομίζω ότι μιλάμε για απλό μηχανόλαδο και για ποδήλατα. Αν μιλούσαμε για μηχανές εσωτερικής καύσης και πολυβάλβιδους κινητήρες ιταλικής προέλευσης... ΟΚ τότε θα σας έλεγα «πάρτε το ακριβότερο».... Τώρα... κάντε ότι καταλαβαίνετε.... Αρκεί να είναι ΛΕΠΤΟΡΕΥΣΤΟ. Το μόνο σίγουρο είναι ότι ένα ακριβό λάδι δεν πρόκειται να σας κάνει πιο γρήγορους ☺



Γεμίστε την σύριγγα ή με το ίδιο το μπουκάκι αν έχει λεπτό στόμιο και στάξτε μια σταγόνα σε κάθε κρίκο της αλυσίδας από την εσωτερική του μεριά. Εδώ θέλει πάλι να κινούμε την αλυσίδα ή να δουλεύουμε τα ντεραγιέ ή τα φρένα με το ένα χέρι και με το άλλο να στάζουμε. Συνεχίστε να «χειρίζεστε» αλυσίδα ή λεβιέδες και μετά το τέλος του λαδώματος, να πάει ΚΑΛΑ και ΠΑΝΤΟΥ το λαδάκι. Λαδώστε και τα ντεραγιέ, παντού (βοηθάει η σύριγγα με την βελόνα ή σπρέι με μακρύ σωληνάκι) και τις δαγκάνες των φρένων, και τους δίσκους (όχι των φρένων), και ελάχιστα τα γρανάζια της κασέτας (θα πάει λάδι και από την αλυσίδα). Αφήστε το έτσι για καμιά μέρα και την επόμενη περάστε ΠΟΛΥ ΑΠΑΛΑ με ένα πανάκι, ίσα να πάρετε την όποια περίσσεια έχει εμφανιστεί.

Τέλος ρίχνουμε ελάχιστο λαδάκι στα διάφορα βιδάκια που βρίσκονται στο ποδήλατο. Στις βίδες των χειριστηρίων, του λαιμού, του παλουκόσελου, της σέλας, στα πετάλια, σε τίποτα σχάρες κλπ. Γενικότερα όπου βλέπουμε βίδα, στάζουμε μια σταγόνα λάδι στα κεφάλια και τις βόλτες.

Καλή επιτυχία

[Ε] ΤΕΛΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ - ΣΧΟΛΙΑ

Επειδή είμαστε ποδηλάτες και (υποτίθεται) έχουμε έμφυτη την οικολογική προσέγγιση σε όλα τα θέματα που μας απασχολούν, ας μην αμελήσουμε να απορρίψουμε ΣΩΣΤΑ τα λαδωμένα πανιά, χαρτιά και υπολείμματα λιπαντικών σε ειδικούς κάδους ή σημεία συλλογής (συνήθως συνεργεία ΙΧ έχουν τέτοιες υποδομές).

Πολλοί ρωτούν: «κάθε πότε καθαρίζω – λιπαίνω». ΟΚ, το βασικό είναι να κάνουμε ποδήλατο. Όχι να χαλάμε χρόνο σε «φασίνες». Αλλά ένα καθαρό καλολαδωμένο ποδήλατο ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ πιο σωστά, ρυθμίζεται πιο εύκολα, δείχνει πιο όμορφο. Για ΜΤΒάδες, θα έλεγα μετά από κάθε «λασπόλουτρο-βόλτα». Για πιο αστικούς ποδηλάτες, εξαρτάται από το εάν γίνεται χρήση και σε βροχή. Για «στεγνούς» θα έλεγα κάθε 4-5 μήνες. Για τους «παντός καιρού» θα έλεγα κάθε 2-3 μήνες, πιο αραιά το καλοκαίρι....

Τέλος, στην ερώτηση «αν δεν κάνω τίποτα από όλα αυτά, τι θα γίνει;» η απάντηση είναι «εξαρτάται από τη χρήση». Όταν ήμασταν πιτσιρίκια απλά κάναμε πετάλι και ποτέ μα ποτέ δεν πλύναμε ή λαδώσαμε το ποδήλατο. Ό,τι χάλαγε το δίναμε για φτιάξιμο και ότι δεν δούλευε σωστά απλά δεν μας ένοιαζε. Από τότε, τα υλικά έχουν γίνει πιο «αναλώσιμα», πιο λεπτά, πιο ελαφρύα και παράλληλα το παιδάκι έχει γίνει μαντράχαλος/η και έχει βάλει μερικές δεκάδες κιλά παραπάνω ☺ με αποτέλεσμα τόσο οι δυνάμεις που ασκούμε όσο και η καταπόνηση να είναι κατά πολύ μεγαλύτερες.

Οπότε τι θα γίνει αν δεν κάνω τίποτα από τα παραπάνω; Όχι κάτι αναπάντεχο, κάποια μέρη θα σκουριάσουν, κάποια θα τρίζουν, κάποια θα σκληρύνουν, κάποια θα κολλάνε και κάποια δεν θα δουλεύουν σωστά. Και τι έγινε δηλαδή; Όπως είπαμε, εξαρτάται από τη χρήση και τις απαιτήσεις. Αν απλά βολτάρεις γύρω από το τετράγωνο ή απλά πας σπίτι δουλειά πολύ χαλαρός χωρίς ζόρι, μάλλον τίποτα καθώς οι απαιτήσεις είναι ελάχιστες. Άντε και να σου κοπεί μια αλυσίδα, δεν τρέχει κάτι, κοντά είσαι θα το περπατήσεις. Αν όμως μιλάμε για μεγάλες ταχύτητες, γρήγορη κίνηση και μεγάλες αποστάσεις, τότε το τελευταίο πράγμα που θες είναι μια αβαρία στη μέση του πουθενά εξαιτίας αμέλειας καθαρισμού και λίπανσης ή

ακόμα χειρότερα χάσεις τα φρένα σου με 30-40χλμ σε κατηφόρα επειδή έχεις σου κόπηκε το σκουριασμένο συρματόσχοινο...

Τέλος υπάρχει και ο παράγοντας του κόστους των ανταλλακτικών. Αν η αλυσίδα και η κασέτα κοστίζουν 20 Ευρώ και μας «χαλάνε» κάθε πχ 3-4 χρόνια με τη χρήση που κάνουμε, τότε σαφώς μπορεί κάποιος να τα αλλάζει όποτε χαλάνε αντί να δίνει λεφτά για λάδια και καθαριστικά. Αν όμως η αλυσίδα έχει 40 Ευρώ και η κασέτα 80, τότε μάλλον είναι καλύτερα να δίνουμε 10 Ευρώ για καθαριστικά και λαδάκια μια δυο φορές το χρόνο, παρά 120... Γενικότερα τα βάζουμε κάτω, τα ζυγίζουμε, κρίνουμε με βάση τη χρήση και τα κόστη και πράττουμε αναλόγως. Πάντως έστω και 2-3 φορές το χρόνο, καλό είναι να γίνεται ένας καθαρισμός και μια λίπανση στο σύστημα μετάδοσης της κίνησης.

ΥΓ: Ο καθαρισμός και η λίπανση δεν περιορίζεται στη μετάδοση αλλά συνεχίζει στα ενδότερα του ποδηλάτου (κέντρα τροχών, ποτήρια λαιμού, μεσαία τριβή, ανάρτηση) τα οποία είναι εκτός του πλαισίων αυτού του εγχειριδίου.