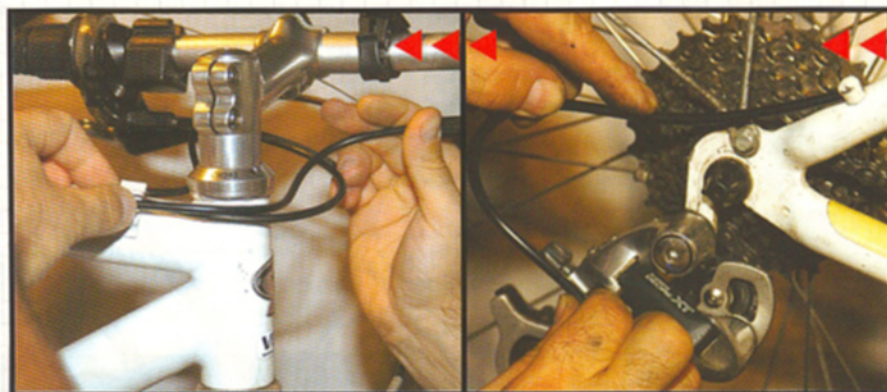


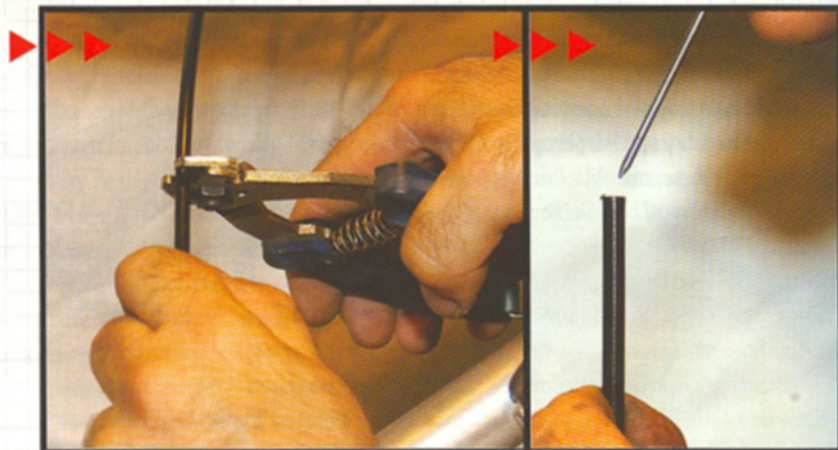
Fatální důvod nepříjemných problémů

Tento díl Domácí dílny přináší odpověď na další frekventovanou otázku v naší redakční poště – co se špatně fungujícím řazením, popřípadě mechanicky ovládanými brzdami, když veškeré komponenty jsou správně seřizeny a nevykazují žádné poškození. Na vině bývají v naprosté většině případů bovdeny a lanka. Jejich životnost také není věčná a i při pravidelné údržbě a provozu v dobrých podmínkách nastane čas pro jejich výměnu. Dochází totiž k postupnému vydrátování kluzného vnitřku, lanko zadržává a řazení či chod brzd je pak tuhé a nepřesné. Na vině může být i zalomení bovdeny, jeho přílišná délka (nebo naopak může být krátký) či ohnutí. Při výměně je možné volit ze dvou způsobů. Buď zakoupit celý set (lanka + bovdeny), což u kvalitních výrobků bývá finančně náročnější, nebo zvolit ekonomičtější variantu a pořídit lanka i bovdeny samostatně. Lanka lze doporučit pouze nerezová, nedochází u nich k oxidaci a jejich povrch je hladší, bovden stačí obyčejný vinutý s teflonovým vnitřním vedením (prodává se v metráži). Ten je možno použít také na řazení i přes to, že výrobci doporučují speciální, s podélně vedenými ocelovými vlákny. Pokud je však vše dobře seřizeny, řazení bezproblémově funguje i s vinutým bovdenem, který se navíc mnohem snadněji montuje.



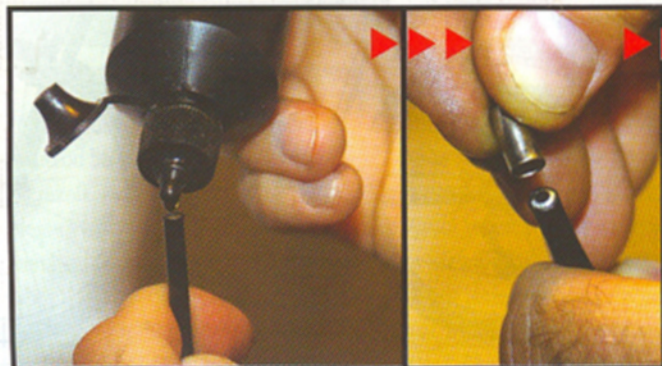
1. Po odstranění starého vedení přistoupíme k naměření správné délky bovdenů. Jsou dvě řešení: buď použijeme délku původních, nebo (v případě, že nevyhovovala) naměříme jinou. Správné dlouhé bovdeny by se při říditkách otočených o více jak 90 stupňů neměly napínat (jejich délka nesmí omezovat řízení), na druhou stranu by při takovém otočení neměl bovden zbytečně přesahovat. Také u přehazovačky by bovden neměl být ani příliš krátký, ale také ne zbytečně dlouhý. V obou případech dochází k jeho zalomení v návarku nebo v hlavičce stavěcího šroubu.

2. Pro zkrácení bovdeny je nejjistější použít speciální kleště, které nezdeformují jeho konce. I tak je ale vhodné po ustřížení konce zabrousit na brusce (případně lze použít i pilník) pro srovnání dosedacích ploch a ty pro jistotu ještě zprůchodnit pomocí tenkého špičatého předmětu. Výborně se osvědčil starý drát z výpletu zbrúšený do špičky.



TIP: Vždy je pro správný chod lepší měnit lanko i s bovdenem.

3. Bovdeny promažeme trochou oleje, opatříme koncovkami (lze použít původní, pokud však nejsou poškozeny) a poté je navlékneme na lanka. Ta je samozřejmě nutné nejdříve provléci mechanismy řadicích či brzdových pák.

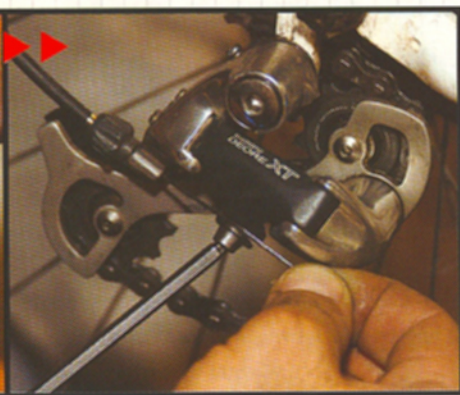


Tip: Lanko se po několika kilometrech usadí, proto bývá nutné ještě jedno seřízení. Lze si ale pomoci i natažením lanka – za lanko tahejte přes hadr, aby nedošlo k jeho ohnutí, poté ještě jednou překontrolujte nastavení.



4. Bovdeny řazení vedené po rámu spodem (nejčastěji u silničních kol) můžeme pro snazší chod lanka překřížit – bovden od přehazovačky vedeme do návarky na levé straně rámu, od přesmykače na pravé. Lanka se pod rámovou trubkou překříží a dále pokračují po svých drahách. Pro to, aby nedocházelo k jejich drhnutí či zvonění o rám v místě křížení, použijeme kousek pryžové hadičky (například ze šlahounku staré pumpičky). Toto řešení má největší přínos u řazení Campagnolo a Shimano Dual Control, protože nedochází k zalamování bovdenů v důsledku malého rádiu jeho ohybu a následnému drhnutí lanek v něm. Navíc tím zabráníme odírání laku u hlavové trubky.

5. U jinak koncipovaného vedení klademe na důraz na to, aby se bovdeny zbytečně nekřížily, a snažíme se o zachování jejich volného pohybu.



6. Zapojíme lanka, seřídíme řazení či brzdy.



7. Po správném seřízení chodu řadičního mechanismu zkontrolujeme sílu dotažení lanek, zkrátíme je a opatříme koncovkou. Pokud není po ruce originální, lze použít nipl z výpletu. Po zkrácení lanka by jinak došlo k roztřepení konce, které jednak není esteticky hezké, ale hlavně znemožňuje případnou další manipulaci s lankem. V neposlední řadě hrozí i bolestivým poraněním.

Připravil: André Vebr

Foto: Velo

Příště: výměna řetězu