

# KERÉKPÁROSOK NAPJA

2016. április 24. 10 óra

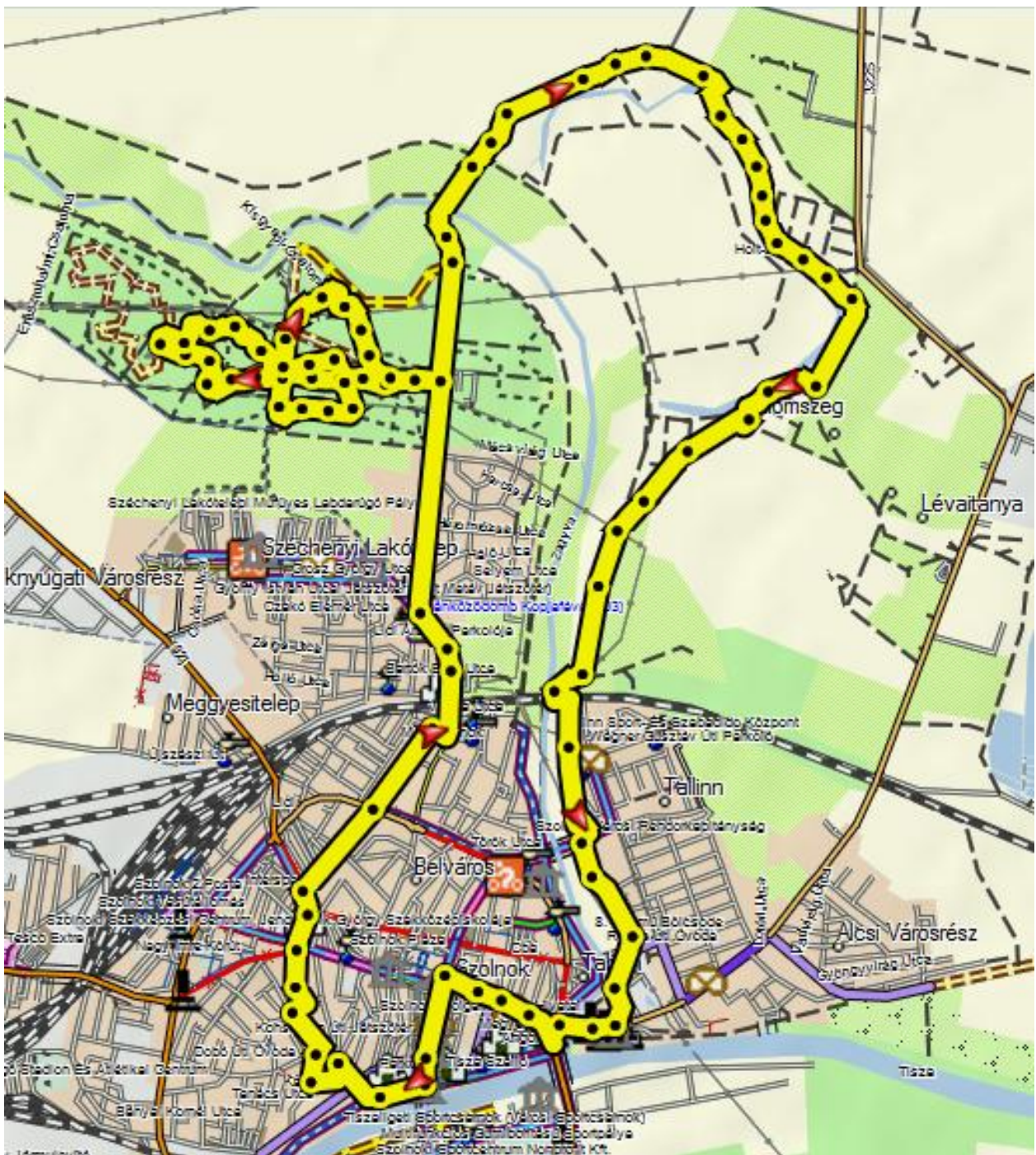
SZOLNOK, Kossuth tér

3 km-es bringával, görkorival, babakocsival, rollerral, kerekesszékekkel is:



Időtartalma max.: 2 óra

20 km-es jó időben a Széchenyi parkerdőbe:



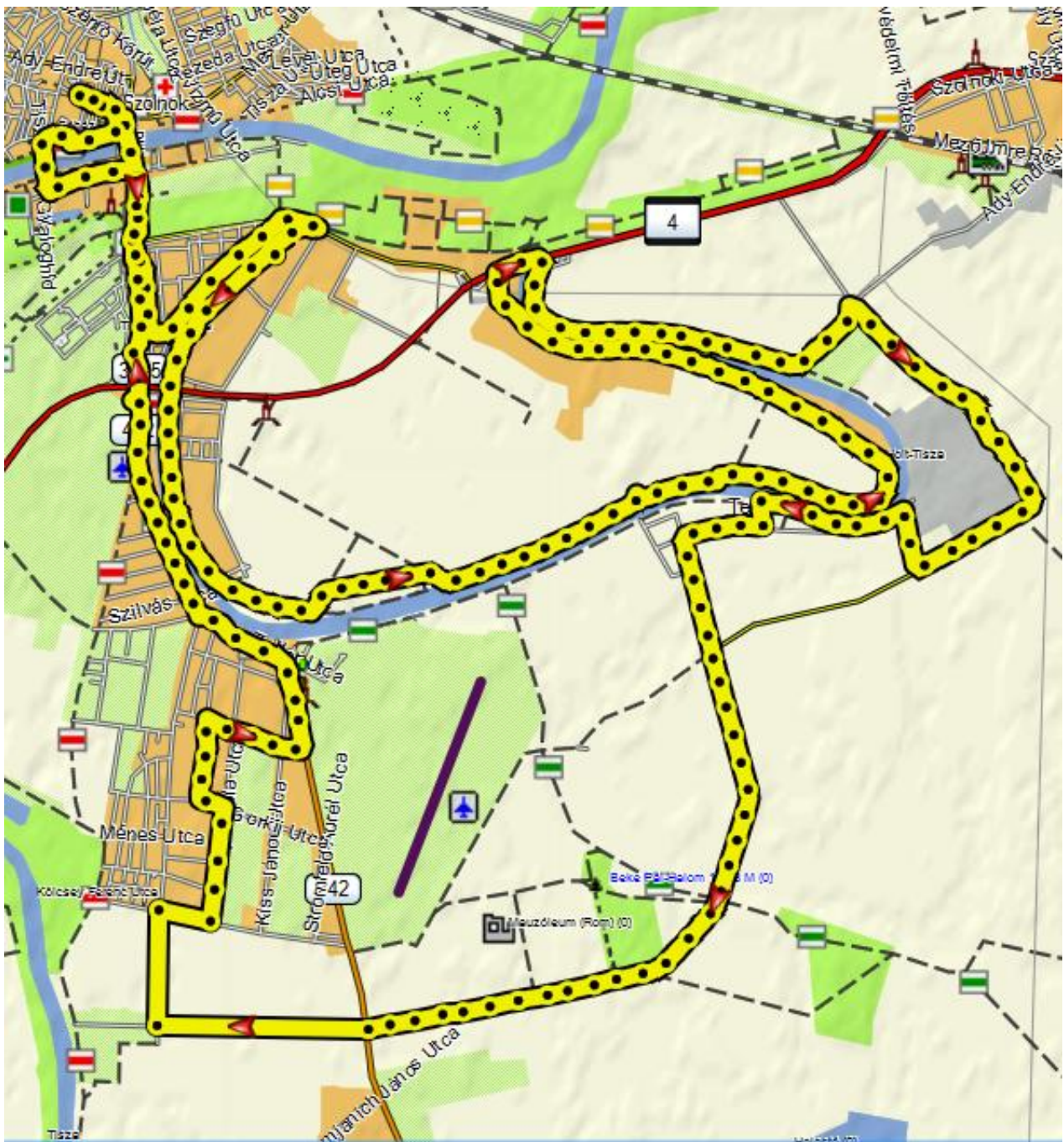
Időtartalma max.: 3 óra

20 km-es saras időben szilárd burkolatú úton a Széchenyi parkerdőbe:



Időtartalma max.: 3 óra

50 km-es jó időben az Alcsi-szigetre:



Időtartalma max.: 6 óra

50 km-es saras időben szilárd burkolatú úton az Alcsi-szigetre:



Időtartalma max.: 5 óra

# Közlekedjünk Kerékpárral!

## Tanácsok bringázáshoz, kerékpártúrához

Kellemes idővel kezdődött idén a tavasz, így végre el lehet kezdeni bringával járni, túrázni, vagy akár felkészülni az első útra. Sokan gondolják azonban, hogy a drága bringa örök életű is, pedig ez egyáltalán nem így van: minél komolyabb a gép, annál gyakrabban kell szervizelni, hogy tényleg tartós legyen. Összegyűjtöttük, mik azok, amikkel mindenképpen foglalkozni kell.

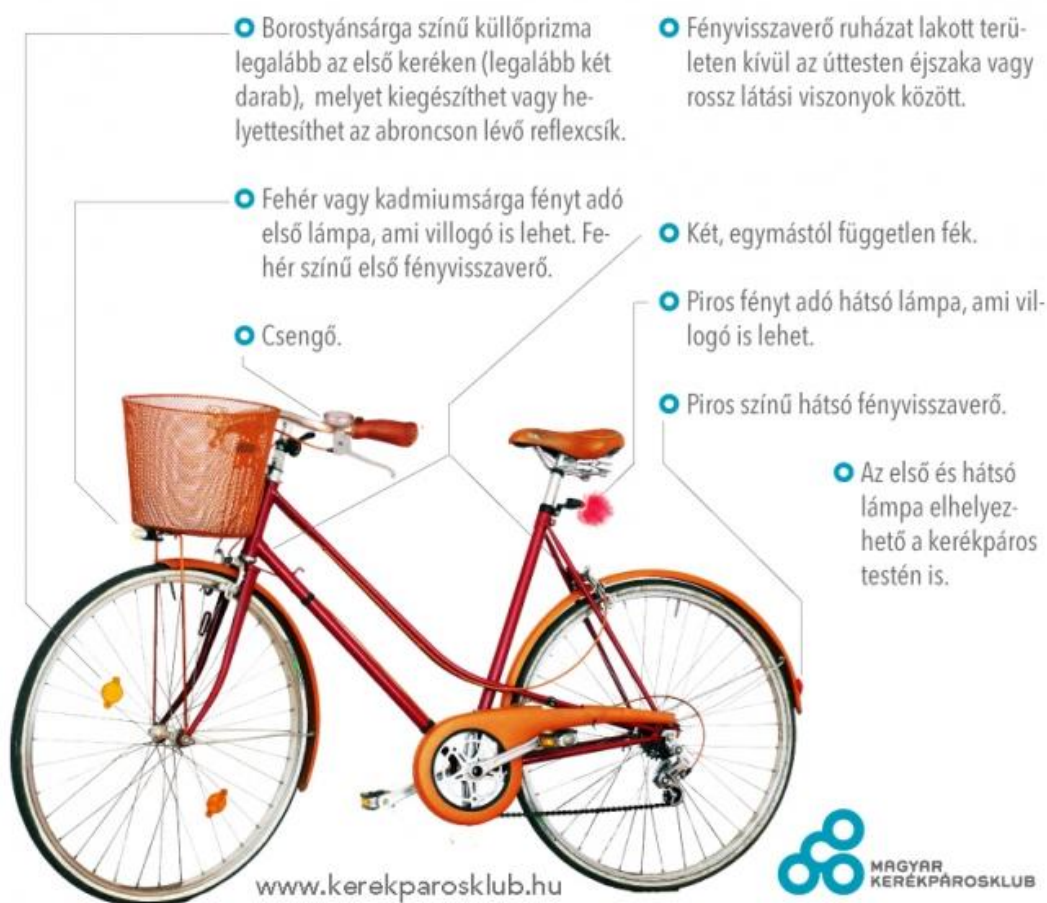
Ezeknek az ellenőrzéseknek a nagy részét ráadásul nem árt akár havonta elvégezni, hiszen hibák akkor is előfordulhatnak, ha mindig karbantartjuk a biciklit.

A KERÉKPÁROSOK NAPJA-n csak kerékpározni tudók vehetnek részt, akik műszakilag kifogástalanul felkészített kerékpárral érkeznek. A program napi távja 3; 20; 50 km, sok megállóval és frissítési lehetőséggel, ezért nem lesz megerőltető a leküzdése.

Fontos a megfelelő, könnyű, sebességváltós, de erős, nagy teherbírású kerékpár kiválasztása. Szereljük fel hátsó csomagtartóval és az erről kétoldalt lelógó "nyeregtáskával". Helyes, ha a vázra ivókulacsot, előre nagyteljesítményű reflektort szerelünk fel. A kormányra, ill. a vázra ne tegyünk csomagot és a hátunkon se legyen hátizsák, vagy oldalszák. Gondoskodjunk eső- és napvédő ruházatról. Hosszabb túrán feltétlenül vigyünk magunkkal javító felszerelést, tartalék alkatrészeket is. Ha segítségre van szükségünk a rendezvény kerékpárszerelő csapata azonnal kijavítja a hibát. A kerékpárok rossz műszaki állapota, pl. ha útközben folyton javítgatni kell, teljesen felboríthatja a tervezett útvonal teljesítését.

A kerékpározás ismeretét, a helyes technikát már rövidebb gyakorló túrákon el kell sajátítani. A fizikai felkészülés során meg kell szokni az ülést, a váltott terepen való le- és felfelé történő haladást, a csomaggal terhelt kerékpár tolasát, esetleg vállon való vitelét is. Ismerni kell a KRESZ és a csoportos túrázás szabályait.

# Nézzük miket is kell átnézni tüzetesen!



## 1. A gumi

Vizsgálja meg, hogy nem talál-e repedésre utaló jeleket a gumi oldalán és futófelületén.

## 2. A felnik

Amennyiben tárcsaféket használ, nem kell mást tennie, mint megvizsgálni, hogy van-e felütésből adódó deformáció vagy repedés. Az előbbi, ha nem túl nagy méretű, akkor legfeljebb esztétikailag zavaró, de ha nagyobb, akkor mindenképpen cserélni kell. Azonban nagyon sokan vannak, akik még a V-fékek hívei, ha ön is közéjük tartozik, akkor ellenőriznie kell a felnik fékfelületeinek állapotát. A modernebb felniken megtalálható a kopásjelző csík, amely általában színezett, így ha ezt elérte a fékpofa, akkor itt az ideje a cserének.

## 3. A küllők

A küllők feszességét nagyon kevesen szokták ellenőrizni, pedig lényeges. Emlékszik még milyen volt új korában? Nem? Akkor két lehetőség van: az egyik, hogy elgurul a kedvenc bicikliboltjába, és megkéri a szerelőt, hogy nézzen rá, ha erre nincs lehetőség, nézze meg egyik ismerőse kerékpárján, hogy milyen a küllőfeszesség. Persze lehet, hogy ezen is laza, de azért erre kicsi az esély. A küllők nagy mértékű lazasága hallható hanggal is jár, hiszen a keresztteknél elmozdulnak az erők hatására. Ebben az esetben haladéktalanul meg kell húzni körbe az összeset.

## 4. Az agyak

Ezek általában a kerék legdrágább részei, és ezért gyakran kell őket ellenőrizni. Először a villába szorított állapotban nézze meg, hogy nem kotyognak-e. Ezt úgy a legkönnyebb kivitelezni, hogy a felninél fogva jobbra-balra megmozgatja. Ha érzi a kottyánást, akkor baj van. Ha a gyorszár előfeszítésének nem megfelelő mértéke, tekerni kell egy kicsit a karon vagy az anyán, és máris minden rendben. Rosszabb a helyzet, ha a csapágyazásnak van holtjátéka. Kónuszos agyak esetén utánállításra van szükség: ez akár otthon, akár szervizben is megejthető. Az ipari csapágyas agyagnál sajnos utánállításra nincs lehetőség, az cserével lehet orvosolni.

## 5. A fékek

Akár hidraulikus tárcsa, akár bovdenes V-fékről legyen is szó, nem lehet sérülés, repedés a fékpofák felületén. A kopottságukat is ellenőriznie kell, főleg, ha télen is használta őket, mert a havas közeg megeszi még a keményebb tárcsafék-betéteket is. Ilyen fék esetén nem árt megnézni a betét szétfeszítő rugók állapotát, mert sokszor a pofák elkopása előtt eltörnek. Szerencsére könnyedén otthon is cserélhetőek. A pofákat kivéve nézze meg a munkahengerek állapotát, hogy nem talál-e olajfolyásra utaló nyomokat, és nem gyűlt-e össze túl sok fékpor a dugattyúk oldalánál. Ez darabos mozgást, és túlzott munkahenger kopást eredményezhet. A V-fékeknél nem szabad kotyogniuk a szegecseknek, vagy forgópontoknak, nem lehet repedt. Egyik rendszernél sem lehetnek sérülések a fékcsöveken. Hidraulikusnál olajfolyást eredményezhet, de bovdenesnél sem javít a fékhatáson, főleg ha ott a víz bejut a belsejébe. Az ellenőrzést a fékkaroknál folytathatja, és itt esésből adódó sérüléseket, deformációkat kell keresnie, ugyanis a legtöbbször ez az első alkatrész, ami földet ér. A nagymértékű kotyogás sem tesz jót a fékhatásnak, és bizonytalan irányíthatóságot is okozhat. A kormányon és stucnin jellemzően „csak” a hajlásokat, repedéseket kell figyelni, és nem árt a csavarok állapotát, nyomatékát ellenőrizni.

## 6. A villa

Az eddig megismert alkatrészek közös pontja a villa. Ellenőrzése létfontosságú, hiszen a testsúly jelentős része ezen nyugszik. Merv villa esetén elegendő megvizsgálni, hogy repedés, vagy deformáció nem látszik-e rajta. Az előbbit a festékréteg folytonosságának hibája jelzi, az utóbbihoz pedig elég oldalról és szemből megnézni a villát. A teleszkópok esetén összetettebb a feladat. A sérülésből adódó karcok problémásak, mert a lábak az esetek legnagyobb részében magnézium ötvözetből készültek, és nem igazán szeretik a szabad levegőt. A becsúszó száraknak is lehetőleg mindig karcmentesnek kell lenniük, hiszen, ha a teflonozott réteg megsérül, az olaj vagy a levegő kiszökhet a villán kívülre. Ezért jó, ha az olajlehuzó szimeringek is tökéletes állapotban vannak. Elég egy pár csepp teleszkópolaj, hogy ne száradjanak ki. Csak a felesleget ne felejtse el letörölni róluk, hiszen az összeszedi a port.

## 7. A kormánycsapágy

A kormánycsapágy helyzetéről pontos képet ad, ha behúzott első fékkel előre-hátra mozgatja a biciklit. Természetesen ennek sem szabad kotyognia. Amennyiben mégis ezt teszi, általában elég csak a stucni tetején lévő csavarral előfeszíteni. (Persze ne felejtse el ez előtt a művelet előtt a stucni csavarokat fellazítani). A kerékpár elejét megemelve, és a kormányt elforgatva megbizonyosodhat a csapágyak állapotáról. Nem szabad darabosan fordulnia, sem valamely véghelyzetben szorulnia. Ezek közül bármelyik tünetet is produkálja, a csapágy cseréje fölöttébb indokolt.

## 8. A váz

A váz a legfontosabb az ellenőrzési listán. Legjobb egy kis törölgetéssel és fényezéssel egybekötni a vizsgálatot, mert így biztosan minden hibát észrevesz. Természetesen sem deformáció, sem repedés nem lehet rajta. A fényezés repedései utalhatnak ilyen jellegű problémákra, de a kisebb horpadásokat az acél, és aluvázak simán elviselnek. A karbonvázakon egy nagyobb köfelverődés, amely a lakkréteget átütve a szálakig is elér, már további szakszerű vizsgálatot igényel, amelyet legjobb, ha a márkaszervizben végeznek el. Figyeljen azokra a pontokra, ahol a bovdenek koptathatják a vázat, főleg a karbonmodellek esetén. Összteleszkópos modell esetén a forgópontok csapágyaira is érdemes néhány percet rászánni. A hátsó kerék oldalra mozgatásával ki lehet szűrni, hogy kotyognak-e a csapágyak, és a csavarok meghúzását is illik ellenőrizni. Sok esetben nem használnak menetrögzítőt a gyártók, így vagy a folyamatos ellenőrzés és utánahúzza vagy menetrögzítőt használ.



## 9. A nyereg

A nyereg környékén a csavarok nyomatékát érdemes megnézni, mert nincsen kellemetlenebb egy út közben lefittyenő nyeregnél. Húzza ki a csövet a vázból, egy gyors szemrevételezés erejéig, mert a repedések itt sem szívesen látott vendégek.

## 10. A hajtómű

Ha oldalirányú kotyogást észlel, akkor csak reménykedni lehet, hogy a csavarok utánhúzásával megoldódik a probléma, de modernabb rendszereknél nem jelent hosszú távú megoldást, ha egyszer lelazult állapotban volt használva. Sem a lánckerekeken, sem a hajtókaron nem lehet repedés, de a deformáció sem tesz jót a váltás teljesítményének. A csavarok meghúzását is érdemes ellenőrizni. Mivel ma már minden normális minőségű kerékpár esetén monoblokkal, vagy csapágyházakba ragasztott zárt csapágyakkal van dolgunk, a hajtómű tengelyek esetén, amennyiben ezek kotyognak, csak a csere segíthet.

## 11. A fogaskeréksor és a hátsó váltó

A fogaskoszorúnál szerencsére nem sok hibalehetőség jöhet szóba. Hosszabb, keményebb használat után meglazulhatnak a szegecsek, amelyek egymáshoz rögzítik a lánckerekeket, így előre-hátra kis mértékben el tudnak mozdulni. Ez nem olyan nagy gond, bár a váltás teljesítményét, és az erőátvitel hatékonyságát azért ronthatja. Nem kottyánhat azonban oldalirányban! Amennyiben mégis ezt teszi, az két dolgot jelenthet: vagy a kazetta zárógyűrűje lazult meg, vagy a kazetta test kotyog. Ez utóbbi általában csak cserével orvosolható. A hátsó váltó általában elég sok ütést kap a felcsapódó faágaktól, és az esetleges esésektől, ezért ellenőrizze, mennyire áll párhuzamosan a kerékkel, nem csavarodott-e meg és egyébként is van-e rajta látható sérülés. Ha nem párhuzamos, esetleg meg van csavarodva, érdemes szakszervizbe vinni, mert csak ott lesz olyan szerszám, amivel a váltófület vissza tudják egyengetni az eredeti állapotba. Az első váltók szerencsére elég igénytelen darabok, sok baj nem szokott velük lenni. A legtöbbször a vázhoz rögzítő bilincs csavarja szokott fellazulni, és így az elfordult váltó már nem hozza a megszokott pontosságot. A régebbi Top Swing kialakítású Shimano váltóknál egy idő után olyan mértékű lesz a szerkezet kotyogása, hogy az már befolyásolni tudja a váltás minőségét. Ilyenkor csak a csere segít.

## 12. A lánc

Nézze meg, hogy a láncszemek közül egyik se szoruljon össze. A hajtóművet tekerje visszafelé, mert ilyenkor a terhelés nélkül futó lánc a hátsó váltó kis görgőin láthatóan és hallhatóan nem fekszik fel, hanem kicsúcsosodik. Körbepörgetve a láncot, fusson végig a csapokon, hogy mindegyik rendszeren a helyén üljön. Érdemes rámérni vagy ráméretetni a lánc nyúlására, nehogy később derüljön ki, hogy már cserélni kellett volna. Ha a lánc megnyúlik, akkor jöhet a csere, ezt 3000-5000 kilométerenként kell csak megtenni.

Ha minden igaz, akkor egy nem rövid lista végére értünk, amit leírni sokkal több idő, mint végigcsinálni.

Egy kis rutinnal akár 10 perc alatt is végezni lehet vele, és gondolom mindenki nyugodtabban ül fel április 24-én a bringájára, ha tudja, hogy minden rendben van műszakilag. Akinek ennyi ideje sincsen erre, vagy nem érez elég szakértelmet magában, az nyugodtan elviheti a gépét a kedvenc bicikliboltjába, ahol elvégzik ezt a feladatsort.

## A jelentkezés feltételei:

- Bármelyik kiválasztott távra ingyenesen nevezhetsz.
- A kerékpártúra programon való részvételhez be kell töltsd a 6. életéved, hosszútávon csak tandemem vagy vontatós bringával.
- A gyermek csapatok résztvevőinek min. 1 felnőtt jelenléte szükséges.
- Ha még nem vagy 18 éves a szüleidtől hozz igazolást, hogy elindulhatsz a túrán.

Ha kérdésed van, hívd az infó vonalainkat: +36 30 2293440

Jó felkészülést kíván a GÖRDÖGÖK SE csapata minden kerékpárosnak!

<http://www.gordogok.hu/html/kerfelsz.html>