

Systemy pedałów - wa ne informacje na temat eksploatacji, utrzymania i konserwacji

Systemy pedałów

Nie wszystkie buty nadaj si do jazdy rowerem. Odpowiednie buty powinny mie sztywny podeszwy i zapewnia Twoim stopom solidne oparcie. Je eli podeszwy Twoich butów s zbyt mi kkie, pedały mog si przez nie przebija i z upływem czasu powodowa ból stóp. Co wi cej, mi kkie podeszwy utrudniaj przenoszenie nap du.

Podeszwa nie powinna by zbyt szeroka w okolicach pi t. W przeciwnym razie w pedałowaniu przeszkadza Ci b d tylne widełki. To z kolei b dzie uniemo liwia przyj cie przez Twoje stopy naturalnego polo enia i na dłu sz met mo e powodowa ból kolan.

Przełg d ró nych systemów pedałów i ich działania

Dla potrzeb uprawiania kolarstwa sportowego zaleca si korzystanie z pedałów, które s wyposa one w mechanizm wpinania i uwalniania butów i s nazywane pedałami beznoskowymi (zatraskowymi). Solidne połączenie buta z pedałem zapobiega ze lizgiwaniu si stóp podczas szybkiego pedałowania czy jazdy po nierównym terenie. Poza tym, umo liwia Ci nie tylko pchanie, ale i ci gni cie pedałów, co zapewnia wi ksz płynno pedałowania.

Pedały pozbawione nosków s sprzedawane ze specjalnymi butami rowerowymi, które wpinaj si w pedał. Zazwyczaj robi si to przez ustawienie pedała w pozycji poziomej przy uyciu czubka bloku (prugu przymocowanego płytki przymocowanej do podeszwy buta), a nast pnie opuszczenie na niego stopy. Wi kszo rowerów górskich jest wyposa ona w dwustronny mechanizm zatraskowy, tak by mo na było stawia stop na pedale z dowolnej strony. Wpi ciu buta w pedał towarzyszy szyszalne i wyra nie odczuwalne kliknię cie.

W przypadku wszystkich dost pnych w sprzeda y systemów but jest uwalniany z pedała poprzez wykr cenie pi ty na zewn trz.

Oprzyj si o cian lub popro kogo o podparcie podczas prób wpinania i uwalniania buta z zatrasku pedała.

Regulacja i konserwacja

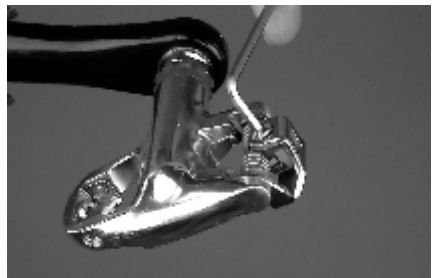
Obecnie stosowane systemy pedałów mog wykazywa znaczne ró nice w konstrukcji. Tym niemniej istnieje kilka ogólnych zasad regulacji, które stosuj si do wszystkich z nich:

Blok musi by przymocowany do buta w takim polo eniu, aby stóp stopy opierał si na osi pedału. Podczas pedałowania Twoje stopy powinny przyj naturaln pozycj . W przypadku wi kszo ci osób oznacza to, e pi ty powinny by skierowane nieco do wewn trz. Upewnij si , e ruby mocuj ce zostały prawidłowo dokr cone, poniewa w przeciwnym razie przekonasz si , e wypi cie buta z lu nej płytki graniczy z cudem!

Wyreguluj wymagane siły wypinania buta dostosowuj c j do własnych potrzeb. Na pocz tek zaleca si przyj cie niskiego napr enia wst pnego. Przekr mał rub imbusow i zbadaj zmiany w napr eniu wst pnym podczas wpinania i wypinania buta z pedału. Znajduj ce si na zewn trz spr yny oraz inne komponenty przyci gaj ce zabrudzenia musz by regularnie czyszczone i odtłuszczane.



Ustawianie pedałów, wpinanie butów i uwalnianie ich poprzez skr cenie pi ty na zewn trz nale y najpierw prze wiczy w spoczynku. Z czasem mo esz udoskonali stosowan technik w malo ruchliwym miejscu.



Systemy pedałów - ważne informacje na temat eksploatacji, utrzymania i konserwacji

Piszczki bębniowe skrzypiące mogą na chwilę uciszyć nakładając odrobinę smaru na miejsce styku ciemię z progami blokiem a pedałem. Tym niemniej mogą one również być oznaką zużycia.

Regularnie dokonuj oględzin progów bloków pod kątem zużycia, zwłaszcza jeżeli są one wykonane z tworzyw sztucznych syntetycznych. Jeżeli Twój but porusza się luźno na pedale, dzieje się tak prawdopodobnie, ponieważ blok lub podeszwy Twoich butów są zużyte lub poluzowały się.



Przeczytaj uważnie instrukcję obsługi do czon przez producentów pedałów i butów. Sprzedawca MERIDA chętnie odpowie na Twoje pytania.



Korzystaj jedynie z pedałów bezoskowych, które umożliwiają płynne wpięcie i wypięnięcie butów. Wadliwy pedał lub bardzo zużyty próg blok mogą być przyczyną wypadku powodującego samoczynne oderwanie buta od pedału.

O wietlenie - ważne informacje na temat eksploatacji, utrzymania i konserwacji

O wietlenie

Każdy rowerzysta korzystający z dróg publicznych jest obowiązany w świetle prawa posiadać sprawne oświetlenie oraz odblaski. Należy zaznajomić się z konstrukcją lamp rowerowych, tak by móc samemu naprawić je w przypadku awarii. W większości przypadków problemem jest natomiast przetłoczenie opon wycieczek w deszczu lub w zimie.

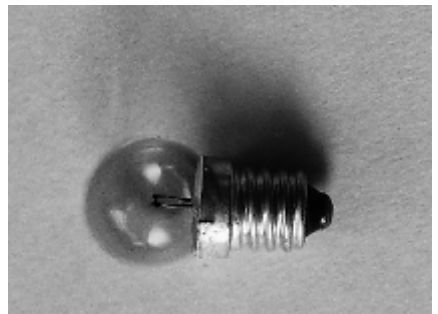
Rolka przy dociśnięciu może przylegać do mokrej gumowej opony, generując wiatrołomność, która może być powodem jego braku. Niewykłuczone, jest to powód, dla którego coraz więcej popularność zyskuje piasty z wbudowanymi rolkami. Oprócz odporności na zmienne warunki pogodowe ten rodzaj przydociśnięcia wyróżnia się również większą wydajnością, tj. mniejsze zasilanie wymagane jest do wytworzenia tej samej ilości energii elektrycznej w porównaniu z rolkami napędzanymi oponami.

Przydociśnięcia są zazwyczaj uruchamiane poprzez nacisnięcie na górę na przełącznik lub przycisk zwalniający sprężynę, która następnie dociska rolkę do opony w celu wygenerowania energii elektrycznej. Przydociśnięcia w piastach są bardzo wygodne w obsłudze i mogą być sterowane przez nacisnięcie przycisku zamontowanego na kierownicy lub na lampie.



Działanie przydociśnięcia

Przydociśnięcie wytwarza energię elektryczną potrzebną do zasilania żarówek. Są do niej przyłączone dwa kable – jeden biegnący do przedniej lampy i drugi biegnący do tylnej lampy. W niektórych rowerach energia elektryczna jest przenoszona na pewnym odcinku za pośrednictwem przewodników paskowych zintegrowanych z błotnikami.



Diagnozowanie i usuwanie usterek

Najpierw przeprowadź oględziny żarówek przedniej i tylnej lampy.