

Pełna amortyzacja - wa ne informacje na temat eksploatacji, utrzymania i konserwacji

Powoduje to niewielkie odgięcie siodełka do tyłu, co może spowodować regulację położenia siodełka. Jeśli siedzenie na rowerze sprawia Ci kłopot, spróbuj opuścić nieco nosek siodełka w stosunku do jego normalnego położenia.

Regulacja

Twój rower został wyregulowany w pewnym zakresie przed dostawą, tj. wybrana została sprężyna b.d. dostosowane zostało ciśnienie powietrza do rozmiaru ramy i przewidywanej wagi rowerzysty. Teraz możesz precyzyjnie dostosować sprężynę amortyzatora do swojej wagi i sylwetki.

Tyłny amortyzator tylnego wahacza powinien cofnąć się lekko pod ciężarem rowerzysty umożliwiając skok sprężyny negatywnej. Kiedy tylne koło najedzie na dziurę, sprężyna rozciąga się i układ zawieszenia łagodzi nierówny ruch. Jeśli natomiast sprężyna jest ustawiona zbyt wysoko, ten efekt zostaje utracony, ponieważ koło będzie już w pełni wyściśnięte. Oznacza to utratę istotnej charakterystyki bezpieczeństwa i wygody.

Osoby biorące udział w wyścigach terenowych zazwyczaj wybierają mniejszy skok sprężyny negatywnej niż jeźdźcy, którzy lubią wygodę zwoleńcy freeride'ów.

Sprężyna powinna być wymiarowana i dopasowana tak, aby tylny amortyzator nigdy nie dobił. Sprężyna, która zbyt łatwo się ściszcza, daje o sobie zazwyczaj wyraźne sygnały przy gwałtownych wstrząsach spowodowanych nagłą całkowitą kompresją amortyzatora. Przy częstym dobijaniu tylny amortyzator z czasem ulegnie uszkodzeniu.

Działanie tylnego amortyzatora może być regulowane za pomocą zaworów znajdujących się wewnątrz, które kontrolują tempo przepływu oleju, a co za tym idzie, prędkość z jaką tylny amortyzator chowa się i wysuwa. W ten sposób może być zoptymalizowana reakcja roweru na napotymane przeszkody.

Co więcej, w niektórych modelach wahania ramy podczas pedalowania mogą zostać ograniczone. Podczas długich podjazdów wymagających mocnego pedalowania podane mogą być zamknięcie amortyzatora, tj. wyeliminowanie tłumienia.

Z drugiej strony w przypadku zjazdów po nierównym terenie lepiej będzie w mniejszym lub większym stopniu w pełni otworzyć układ tłumienia.

Regulacja tylnego amortyzatora jest trudnym zadaniem, ponieważ nawet niewielka zmiana ustawienia pokręta regulacyjnego może mieć dalekie konsekwencje. Staraj się dobrać do dokładnego docelowego ustawienia stopniowo małymi krokami nie większymi niż 1/4 obrotu.



Rowerzy z pełnym zawieszeniem mają wyrażone w kszycach przebiegów nad ziemią nie ustawione na właściwej wysokości, nie będąc w stanie sięgnąć stopami. Na początku ustaw siodełko nieco niżej i dopiero wsiadanie i zsiadanie z roweru.



Przy obniżeniu siodełka uważaj pod uwagę odległość między tylnym amortyzatorem a dolnym kołosem sztycy. Odległość ta powinna być nie mniejsza niż dwa do trzech centymetrów, w przeciwnym razie tylny amortyzator mógłby koludowa z uginającą się sztycą. Jeśli masz rower amortyzacyjny typu LRS (Low Ratio Suspension), nie musisz siety przejmować, bo ryzyko kolizji nie zachodzi.



Rowerzy wyposażone w unikalny układ zawieszenia LRS nie wymagają dalszych zmian z chwilą ustawienia tłumienia. W celu uzyskania bardziej szczegółowych informacji zapoznaj się z treścią konkretnego podręcznika użytkownika LRS dołączonego do tych modeli.

Pełna amortyzacja - ważne informacje na temat eksploatacji, utrzymania i konserwacji.

Regulacja sprężyny

Ustaw swój rower, tak aby zupełnie odciążyć tylne koło.

Amortyzatory ze stalowymi sprężynami

Przekręć pokrętkę regulacyjną baryłków w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (spoglądając na płytę od strony odkrytego gwintu), a sprężyna będzie całkowicie poluzowana i baryłki mogą dotrzeć do tylnego amortyzatora pod właściwym kątem. Jeśli nie jesteś w stanie obrócić samego pierścienia, chwyc sprężynę całą dłoń i obróć ją wraz ze baryłkami w kierunku regulacji.

Ponownie przekręć pokrętkę regulacyjną o jeden pełny obrót zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby nadać sprężynie trochę wstępnego napięcia.

Maksymalny zakres napięcia z tego położenia wynosi od czterech do sześciu pełnych obrotów. Jeśli przekroczyć pierścień regulacyjny poza ten punkt, zwoje sprężyny zetkną się i amortyzator tylny będzie jego podstawą mogą zostać uszkodzone. W celu zwinięcia wstępnego napięcia sprężyny przekręć baryłki w kierunku regulacji na stalowej sprężynie zgodnie z ruchem wskazówek zegara (spoglądając przez pierścień regulacyjny na sprężynę).

Skoryguj wstępne napięcie sprężyny tak, aby po zajęciu przez Ciebie miejsca na siodełku, rower ugiął się o około 10 do 30% całkowitego skoku sprężyny.

W celu ustalenia rzeczywistego skoku należy zmierzyć odległość pomiędzy osią zaciśnięcia tylnego koła a dolną krawędzią siodełka. Jeśli po zwinięciu wstępnego napięcia o sześć pełnych obrotów tylny amortyzator nadal ugię się o więcej niż jedną trzecią swego całkowitego skoku pod Twoim ciężarem, będzie potrzebowa twardej sprężyny. Przy wymianie sprężyny zwróć uwagę na to, że długość sprężyny musi zostać dopasowana do całkowitego skoku tylnego amortyzatora! W razie wątpliwości zwróć się do sprzedawcy MERIDA.

Amortyzatory ze sprężyną powietrzną

Powietrzne amortyzatory tylne są regulowane ciśnieniem powietrza. Pamiętaj, że zawory różnią się w zależności od modelu. Posłuchaj odpowiednich pompki i przestrzegaj zalecanych wartości ciśnienia. W wielu przypadkach maksymalne ciśnienie jest podawane na amortyzatorach, a zawsze widnieje w dołączonych instrukcjach obsługi.

Regulacja stopnia amortyzacji

Stopień amortyzacji może być regulowany z zewnątrz za pomocą pokrętki. Pokrętkę można użyć do zmiany przekroju zaworów w kolumnie olejowej, a co za tym idzie, tempo i wielkość przepływu oleju. Niektóre modele przewidują odrębną regulację ruchu w górę i ruchu w dół.

Do wiadzenia uczy, że najlepiej zacząć przy całkowicie otwartym zaworze ciśnienia i w pierwszym rzędzie wyregulować zawór odpowietrzający. Amortyzacja w zaworze odpowietrzającym jest uznawana za zadowalającą, gdy dolne golenie powracają raz po zjechaniu z wysokiego krawężnika.



Większość producentów tylnych amortyzatorów dołącza do swoich produktów dobrze zredagowane instrukcje obsługi. Przeczytaj uważnie instrukcję przed zmianą ustawień lub konserwacją tylnego amortyzatora.



Nie jedź rowerem z całkowicie odkręconą sprężyną, bo uszkodzisz gwint tylnego amortyzatora.



Pełna amortyzacja - wa ne informacje na temat eksploatacji, utrzymania i konserwacji

Zaczynaj c od otwartego polo enia, kr pokr tlem regulacyjnym bardzo powoli, a osi gniesz po dany stopie amortyzacji. W mi dzyczasie sprawd , jak zmieniło si zachowanie tylnego amortyzatora. Je eli przekr cisz pokr tlo regulacyjne zbyt daleko, olej b dzie przepływa bardzo wolno zwi kszaj c do maksimum amortyzacj . B dzie to skutkowa powolnym odbiciem, a tylny amortyzator b dzie ugina si a do ko ca, gdy zostanie poddany serii nast puj cych szybko po sobie wstrz sów.

Kr cenie pokr tlem regulacyjnym w przeciwnym kierunku zmniejsza amortyzacj , powoduj c szybszy powrót tylnego amortyzatora.

Po zako czeniu tej czynno ci wyreguluj ci nienie. Zauwa ysz zmiany w pr dko ci, z jak ugina si tylny amortyzator. Regulacja zaworu ci nienia w kierunku polo enia zamkni tego zapewni Ci sztywniejsz jazd . Wykonaj jazd próbni rowerem na ró nych rodzajach nawierzchni. Je eli tylny amortyzator dobije kilka razy, b dziesz musiał zmieni jego spr ysto .

Oto dlaczego spr yny stalowe s oferowane w zró nicowanej twardo ci. Aby zmieni spr ysto spr yny, nale y j wymieni – najlepiej zleci t czynno sprzedawcy MERIDA.

Nasze rowery górskie zostały zaprojektowane z my l o rowerzystach wa cych około 75 kilogramów. Je eli waga rowerzysty odbiega od podanej wy ej o ponad 10 kg, b dziesz musiał wymieni spr yn na twardsz .

Konserwacja

Jedyn rzecz , któr mo esz zrobi , aby utrzyma wahacz tylny ram w dobrym stanie, jest dokładne czyszczenie tylnego amortyzatora, ł czników oraz obszaru wokół łożysk. W tym celu nie u ywaj strumienia pary ani agresywnych rodków czyszcz cych!

Regularnie sprawdzaj, czy tylny wahacz nie ma luzu i nie kołysze si na boki, oraz czy łożysko tylnego amortyzatora nie ma luzu w pionie. W celu wykrycia luzu w tylnym wahaczu unie rower za siodełko i spróbuj pokr ci porusza tylnym kołem na boki. W razie potrzeby popro pomocnika o unieruchomienie przedniej cz ci ramy na czas wykonywania tej czynno ci.

W celu skontrolowania luzu na tylnym amortyzatorze postaw tylnie koło delikatnie na ziemi i ponownie unie je nieco. Sprawdź , czy co nie stuka. Je eli wykryjesz luz, popro sprzedawc MERIDA o jego niezwłoczne wyeliminowanie.

Po umyciu roweru górskiego naoliw aerozolem mocowanie tylnych amortyzatorów i ł czenia zł czy. Zapewni to smarowanie i bezgł o n jazd .



Regularnie czy i smaruj gwinty amortyzatorów smarem, do którego nie lepi si zabrudzenia. Smarowanie jest szczególnie wa ne po czyszczeniu.



Nie jed rowerem, którego tylny amortyzator dobija. Mogłoby to spowodowa uszkodzenie tylnego amortyzatora i ramy.



Rowery wyposa one w system LRS s sprzedawane z dobrze zredagowanymi instrukcjami obsługi.



Amortyzatory tylne s ustawicznie ochlapywane wod i błotem z tylnego koła. St d dobrym pomysłem jest zabezpieczanie cz ci lizgowych tylnego amortyzatora osłonkami z gumy lub neoprenu. Regularnie otwieraj osłonk neopre-now i usuwaj gromadzc ce si pod ni błoto i wod .



Je eli słyszysz klikanie, u yj oliwki w aerozolu do naoliwienia obszaru wokół łożysk i nasad tylnego amortyzatora.

Tylny wahacz obraca si na przesuwa si po uszczelnionych łożyskach. S one w mniejszym lub wi kszym stopniu bezobsługowe. Sprawdź kluczem dynamometrycznym, czy przykr cone rubami komponenty łożysk i mocowanie amortyzatora tylnego s solidnie osadzone.

Je eli chcesz rozebra tylny amortyzator, upewnij si , e dobrze zapami tał kolejno demonta u poszczególnych cz ci! Ustaw je w jednym rz dzie w celu unikni cia bł dów podczas ponownego składania amortyzatora.

Nasmaruj łożyska lizgowe i tylne mocowanie antykorozyjnym smarem nie ywicznym. Podczas składania tylnego amortyzatora przestrzegaj zalecanych maksymalnych momentów dokr caj cych podanych w rozdziale po wi conym momentom dokr caj cym!