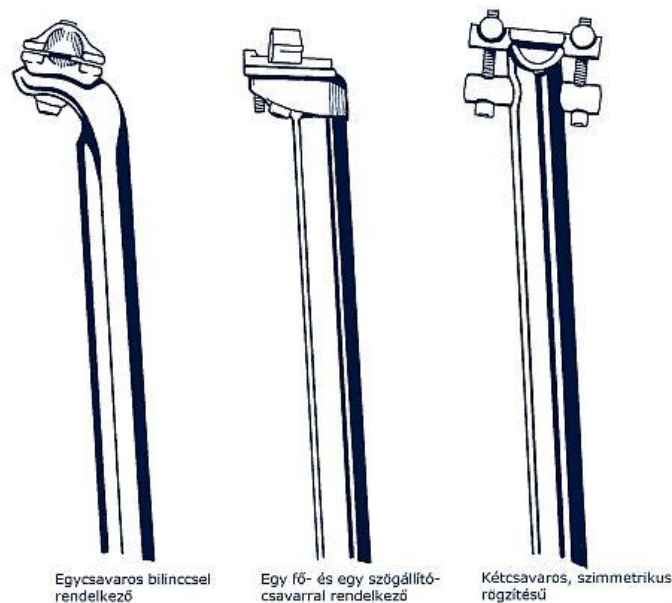


Nyereg, nyeregszár, kormány, kormányoszár szerelése.

Testünk – a pedál mellett – a nyereggel, illetve a kormányfogással érintkezik, így kiválasztásuk, beállításuk mind a kényelem, mind a teljesítmény szempontjából igen fontos. A beállítás módszerével, a kerékpáron elfoglalt testhelyezettel egy későbbi fejezetben bővebben foglalkozunk.

Nyereg

Néhány órát a kerékpáron eltöltve, egy alkatrész jelenléte minden bizonyosan feltűnik – a nyeregé. Ez a három testérintkezési pont közül a legkényesebb, ezzel úgymond intim kapcsolatba kerülünk. Semmi nem tudja úgy elrontani a kerékpározás élményét, mint egy rosszul beállított, kényelmetlen nyereg. Szerkezete két fémpácából, egy műanyaglapból, több-kevesebb szivacsrétegből és bőr- vagy bőrutánzat-borításból áll. Lehet szélesebb vagy keskenyebb kicsit rövidebb vagy hosszabb, esetleg még rugózó elemet is tartalmazhat.

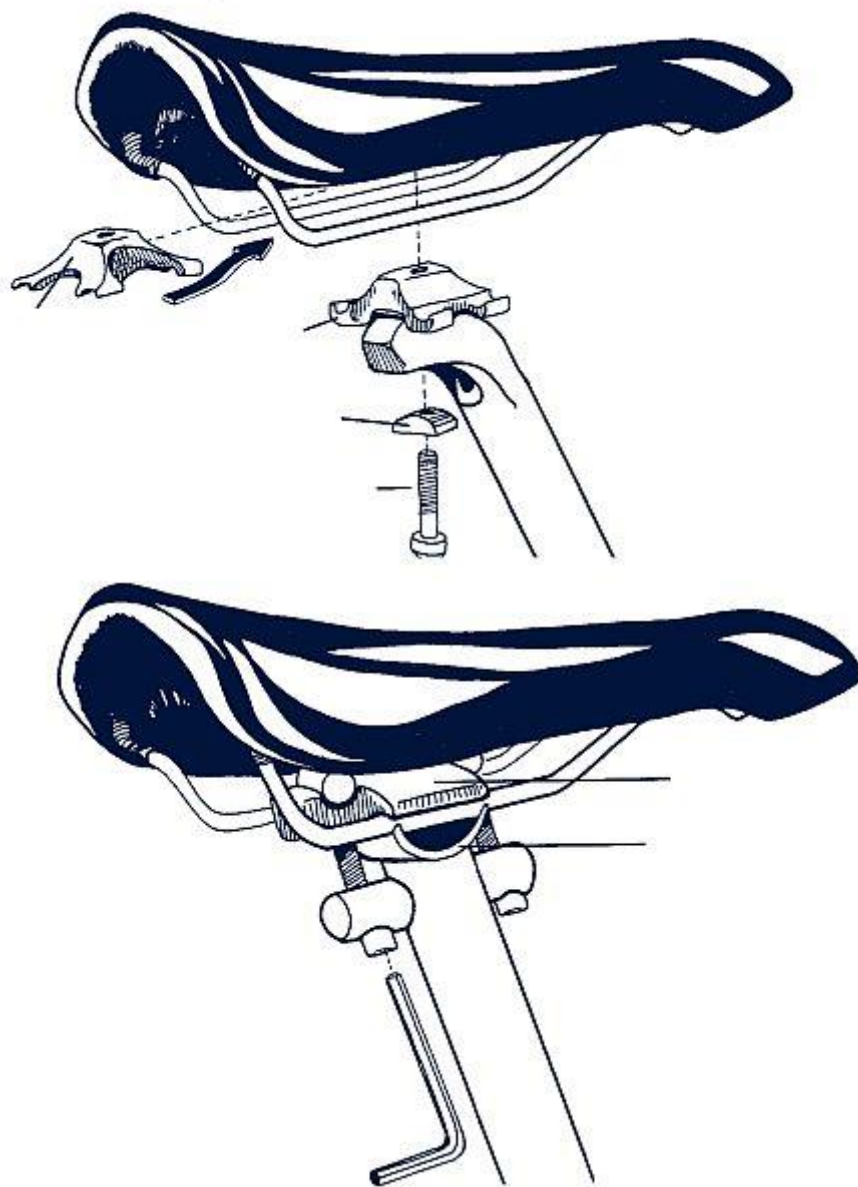


Különböző bilincstípusok a nyereg rögzítéséhez

A lehető legkényelmesebb nyeregtípus kiválasztása tapasztalati úton történik. Kipróbálunk egyet, majd még egyet, egy harmadikat, negyediket... és előbb vagy utóbb vissza fogunk térni valamelyikhez. Még az altájunkhoz tökéletesen passzoló modell is felérhet egy középkori kínzóeszközzel, ha nincs helyesen beállítva. A beállításokat nem a nyergen magán, hanem a nyeregszáron végezzük, mely kényelmet legfeljebb akkor szolgáltat, ha rugózó elemet tartalmaz, vagy nagyon ki van húzva a vázból, és már érezhetően hátrafele kileng.

Nyeregszár

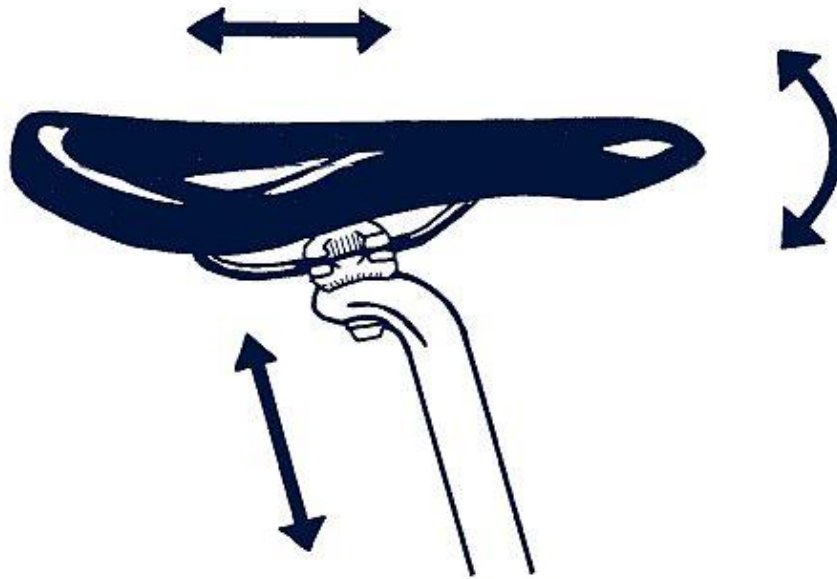
A nyeregszár feladata a nyereg megfelelő pozicionálása, a vázzal való kapcsolat biztosítása. Alsó része egy cső, mely a váz nyeregvázcsővébe illeszkedik, és általában rögzíthető. Átmérőjét a nyeregvázcső belső átmérője határozza meg, mely 25-32,4 mm-ig bármekkora lehet. (A legelterjedtebb a 27,2 és a 31,6 mm-es méret.) A felső vége tartalmazza a bilincset, melybe a nyereg két párhuzamos pálcája befogható. A nyeregszár bilincse felel az előre/hátra mozgatásért, illetve a dőlésszögért, míg a nyeregmagasságot a vázból való kihúzás mértéke biztosítja. A vázszögek miatt az állítások nem függetlenek egymástól: az emelés egyben a nyereg hátra történő áthelyezését is maga után vonja.



A nyereg rögzítése a nyeregcsár-bilincshez

Többféle bilincstípus létezik, mely három fő családba osztható. Az egyetlen csavarral rögzülő bilincs általában ívelt, fogazott kapcsolatot biztosít a bilincs és a nyeregcső-fej között. A csavart kihajtva a bilincs két fele eltávolodik egymástól, az alsó elem pedig lekapcsolódik a nyeregcső-fejről. A csavart kissé meglazítva dönthetjük a nyeret, illetve tudjuk előre-hátra mozgatni. Több fordulatot követően a legfelső bilincselem képes elfordulni, és így a nyeret kiszabadíthatjuk. Az összeszereléshez fordítsuk el a felső bilincselemet, bújtsuk be a két pácát, fordítsuk el a felsőrészt a megfelelő irányba, majd hajtsuk be a csavart. Mielőtt még megszorítanánk, állítsuk be a nyereg helyzetét. A nyomatéktáblázatban megadott erővel húzzuk meg a csavart.

A kétcsavaros bilincssel rendelkező nyeregcsár kétféle lehet: elől-hátul egy-egy csavart alkalmazó, vagy egy rögzítő és egy dőlésszögállító csavarral működő. Ez utóbbi a két rendszer ötvözetéből született: a nagy bordás ívet váltja ki a kisméretű állítócsavar, a bilincs alsó eleme annak feszül. Itt mindig először a nagyméretű rögzítőcsavart kell oldani vagy megszorítani, a kisebb csak annak kilazított állapotában használható. A nyereg kiszérése hasonlóan működik, mint az egycsavaros konstrukciónál, a beszerelés viszont kissé körülményesebb, mivel az első meghúzás bizonyos dőlésszöget eredményez, melynek megváltoztatásához újra oldani kell a rögzítőcsavart, majd jöhet az állítás, megszorítás, mérés, oldás, állítás, megszorítás...



A nyereg helyzetének beállítása a nyeregszáron

Tökéletes, gyors finombeállítást leginkább a cső két oldalán elhelyezett kétcsavaros típussal érhetünk el. Az egyik csavar oldásával lehet az előre-, hátramosztatást véghez vinni, míg az egyik lazítása és a másik húzása változtatja a dőlésszöveget. Bármilyen finom, akár fél fokos szögállítás is lehetséges. Két apróbb kényelmetlenség jár ezzel a típussal: a nyereg behelyezéséhez és kivételéhez szét kell szedni a bilincsszerkezetet, amit nem is olyan könnyű összeszerelni, illetve a képen látható változat nem biztosít hátranyúlást. Ez jelenthet akár előnyt is, bár a testméretnek megfelelő vázon a legtöbb ember igényli a nyeregszár 1-3 cm-es hátranyúlását. Létezik a kétcsavaros nyeregszárnak egy olyan változata is, melynél az előre néző csavar a cső középpontjából felfele indul ki, a másik pedig a hátranyúló bilincspejen található. Így kb. 2 cm-es hátranyúlás valósítható meg, viszont az első csavar hajtásához villáskulcs szükséges.

A nyeregszár vázba történő behelyezése előtt a szár végét vékonyan zsírozzuk meg, mely megelőzi a fémek összetapadását. Ezen kívül kenjük a bilincsrögzítő-csavar menetét is. Ha a nyeregszár mégis beszorulna a vázba, fújjunk WD-40-et a bilincs alatti vátatba, és hagyjuk éjszakára állni. Ha ez sem segít, a vázat hajszárítóval melegítsük, míg a csőbe egy szifonpatron tartalmát ürítsük ki, majd azonnal próbáljuk a nyeret elfordítani. Sikertelenség esetén a további kísérletezést bizzuk szakemberre!

Felmerülő hibák

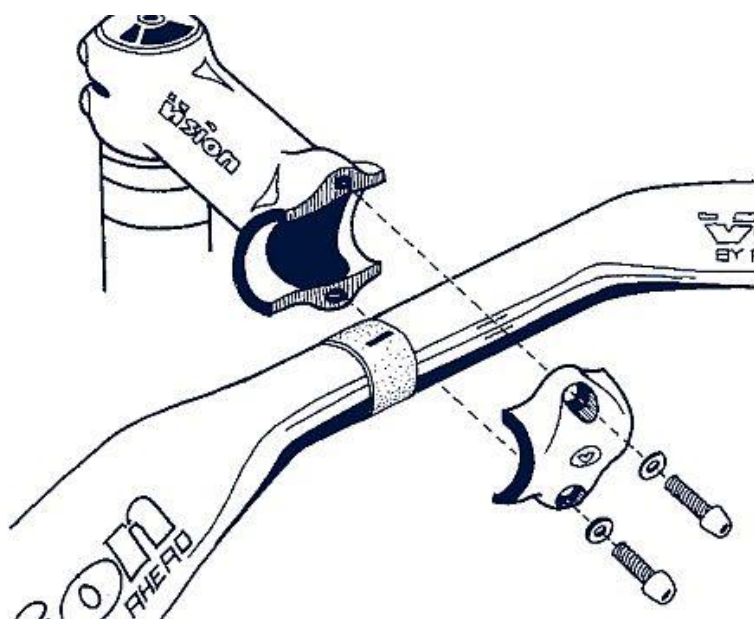
1. Billegő nyereg:
2. Minden bizonnyal a nyeregszár-bilincs rögzítőcsavarja lazult ki, így azt meg kell húzni. Elképzelhető, hogy a laza állás kikoptatta a bilincsszerkezetet, és már nem tudjuk a tökéletes stabilitást biztosítani. Vizsgáljuk meg a bilincset, illetve a csövet, hogy nincs e rajta sérülés, repedés. Szükség esetén a nyeregszárat le kell cserélni.
3. Minden pedálfordulatnál nyikorgó nyereg:
4. Ennek több oka is lehet. Például a nyeregpálca és a műanyag nyeregtest csatlakozása adja a hangot, melyet néhány csepp olajjal orvosolni lehet. Régimódi nyergek lenyúló oldallapja is súrolhatja a nyeregszár-bilincset: itt a zsírozás lehet a megfelelő megoldás.
5. Nyikorgó hang a nyeregszár irányából:
6. A bilincsszerkezet is adhat ilyen hangot, amit a felületek megfelelő kenésével lehet megszüntetni. Előfordulhat még, hogy a nyeregvázcsövön lévő bilincs összecsapintja a kicsit túl lazán illeszkedő nyeregszár-csövet, viszont lejjebb mozgásra ad lehetőséget. Zsírozzuk meg a cső beillesztett szakaszát, ha ez 7 cm-nél hosszabb, vágjunk le belőle. Továbbá, ha rugós nyeregszárunk van, annak mozgása is igen zajos lehet. Juttassunk bele kenőanyagot!
7. A nyeregszár folyamatosan becsúszik:

8. Húzzuk meg a megfelelő nyomatékkal a nyeregvázcső bilincset. Ha ez sem segít megakadályozni a lecsúszást, ellenőrizzük, hogy a megfelelő átmérőjű nyeregszárat alkalmazzuk-e. Ha a meg nem szorított nyeregszárnak bármelyik irányba „játéka” van, minden bizonnyal 1-2 mm-rel nagyobb átmérőjű típusra van szükség. A karbonszálal anyagból készült nyeregszárok hajlamosak a csúszásra. Használjunk menetrögzítő pasztát a zsírozás helyett. A karbonalkatrészekon mindenképpen kerüljük el a bilicscsavar túlfeszítését, mivel ez a karbonszálak roncsolását idézheti elő.

Kormány

A testünkkel érintkező alkatrészek közül az egyik legfontosabb, ráadásul a kerékpár irányításában is fontos szerepet kap. Helyes beállítása – főként az országúti és az időfutam-kormányok esetében – nagymértékben befolyásolja a kerékpározás kényelmét és hatékonyságát. A nyereghez hasonlóan a beállításokat nem magán a kormányon végezzük, az mindössze egy hajlított alumíniumötvözet vagy – manapság egyre gyakrabban – karbonszál-szerkezetű cső. Fő típusai az egyenes kormány (minimális hátrafelé hajlítással vagy akár 10 fok felettil és egyben felfele ívelve), a tradicionális országúti kormány (előre, lefele, majd hátrafele ívelt szakasszal) és időfutamkormány (csak előre ívelt és könyöktámasszal rendelkező kiegészítő karokat fogad).

A kormány szár bilincs segítségével rögzíti a kormány középső szakaszát. Ennek átmérője régebbi egyenes típusok esetén 25,4 mm, régebbi országúti és időfutam-kormányoknál 26,0 mm. (A két méret nem kompatibilis: mindenképpen az adott kormánytípushoz készült kormány szárat kell alkalmazni!) Az utóbbi években egy új szabvány terjedt el, a 31,8 mm befogóátmérő, mely minden kormánytípus esetében azonos, tehát az összes kormányalkatrész csereszabatos. Egyenes kormányra kiegészítőként a kormány két végén egy-egy „szarv” is felszerelhető, mely növeli a kormányfogáslehetőségek számát, illetve a felfele mászás hatékonyságát. Ezek is bilincsel fogathatók fel a csővégekre.



A kormány rögzítése a kormány szárhoz

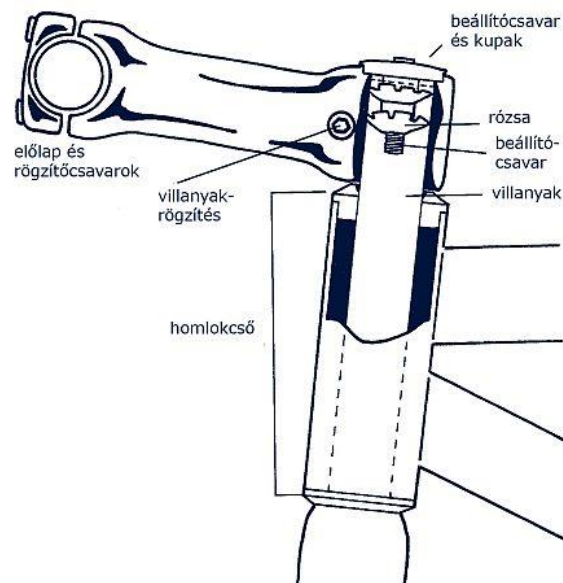
A kormánytípusok csőátmérője is eltérő: ezt a befogószabványosítás nem érinti. Az egyenes kormányok 22,2 mm-es külső átmérővel rendelkeznek, így a féket és váltókart rögzítő bilincs, illetve a markolat belső átmérője ilyen átmérőjű. Ezzel szemben az országúti és időfutam-kormányok átmérője nagyobb, 24 mm körüli, és ehhez alkalmas fék- vagy fékváltókar-bilincset fogadnak.

A legtöbb vázat egy bizonyos kormánytípus alkalmazásához tervezik. Az országúti vázak abban az esetben biztosítanak kényelmes testhelyzetet, ha országúti kormánytípussal, esetleg időfutam-kormányval használjuk (a könyöklő ebben az esetben ne nyúljon ki annyira, mint az időfutam-vázak

esetén!), az MTB kerékpárok egyenes kormányral adják a megfelelő testhelyzetet, időfutam-vázak pedig értelemszerűen a könyöklős felállással. Kivételt ez alól a túravázak, trekkingek, fitneszgépek jelentik, ahol mindkét kormánytípus alkalmazható, legfeljebb az kerékpár-irányítás karakterisztikája változik kissé. A kormány szélessége, az ívek mérete kényelmi kérdés, mellyel egy másik cikkben már részletesen foglalkoztunk.

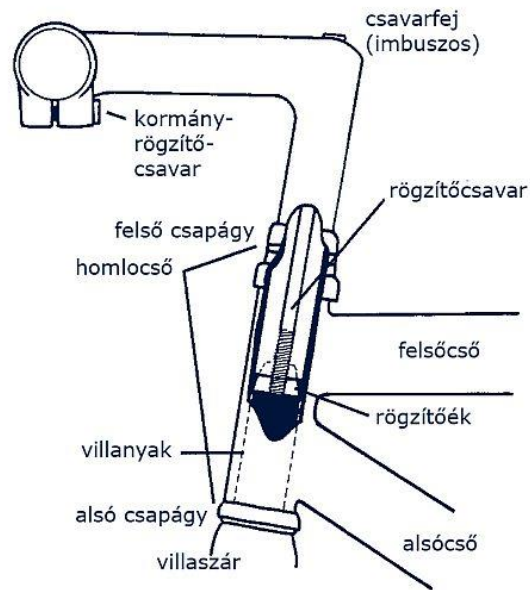
Kormányoszár

Ez az alkatrész felelős a kormány rögzítéséért, a másik vége pedig a villanyakhoz csatlakozik. Anyaga általában alumínium-ötvözet, régebben acél, esetleg titán, manapság egyre gyakrabban karbonszálas szerkezet. Régebben diós vagy ékes rögzítéssel rendelkezett, mely a villanyak belsejébe csúszott bele, majd ott került rögzítésre. Manapság sokkal elterjedtebb az ún. A-heades típus, mely a villanyakra kívülről, bilincses megoldással kapcsolódik. Ebben az esetben a villanyakon nincs menet, és a nehezen állítható menetes kormánycsapágy helyett A-head rendszerű kormánycsapágyat kell alkalmazni. Ez utóbbi egyetlen hátrányaként az róható fel, hogy nem tesz lehetővé egyszerű, gyors kormánymagasság-állítást.



Az A-head-rendszerű kormányoszár szerkezete

A kormányoszár kormányoldali végén lévő bilincs 1-4 csavart alkalmaz: a megszorítási erő e szerint oszlik el. Két csavar esetén váltottan, 4 esetén keresztmintában kell a csavarokat meghúzni. Kerüljük a túlzott megszorítási nyomatókot, mivel az túlzott terhelést ró a kormányra, és ez akár a töréséhez is vezethet. A villanyak-bilincs 1 vagy 2 csavart alkalmaz, az utóbbi esetben kisebb a megszorítási erő, és a csavarokat felváltva kell meghúzni.



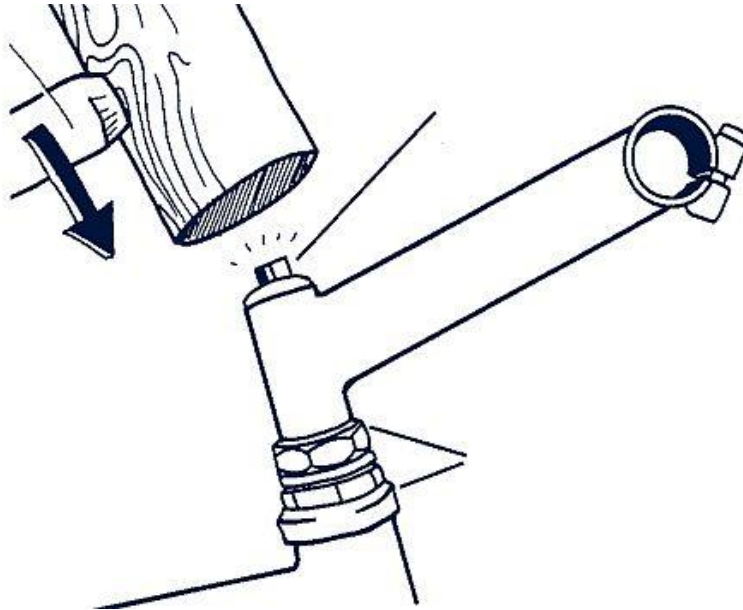
A régi, bedugós típusú kormányoszár szerkezete

A bedugós kormányoszárak mindkét csatlakozásnál egy-egy csavart alkalmaznak, a villanyakba illeszkedő szárat a beragadás elkerülése érdekében vékonyan zsírozni kell. A villanyak-átmérő manapság háromféle lehet, és ennek függvényében kell a kormányoszár bilincs- vagy szárátmérőjét megválasztani. A-heades típusok esetén a legtöbb ma gyártott modell 1 1/8" belső átmérővel rendelkezik, melyet szűkítő adapterrel lehet 1"-os villanyakra felszerelni.



Az A-head-set típusú kormány esetében figyeljünk a villanyak-hosszra!

A kormányoszár hossza nagymértékben befolyásolja a felsőtest dőlésszögét, a kényelmet, a leadott teljesítményt és a kerékpár irányításának karakterisztikáját. Ezekkel a kérdésekkel bővebben a 12. fejezetben foglalkozunk. Emellett a kormányoszárnak meghatározott dőlésszöge is van, mely a kormánymagasságra van kihatással. Az A-heades kormányoszárak általában megfordíthatók, ezáltal kismértékben emelhetjük vagy süllyeszthetjük a kormányt. Az ékes rögzítésű rendszer esetében a magasság a kormányoszár kihúzásával vagy betolásával tágabb határok között befolyásolható. Léteznek ezen felül állítható dőlésszögű kormányoszárak is, melyek nagyobb állításintervallummal bírnak, bár fogazott állítási rendszerük hajlamos a kikopásra, lötyögőssé válhatnak.



A bedugós kormány kilazítása

Mind a kormány, mind a kormányoszlop fokozottan terhelt alkatrész, törése komoly bukáshoz, sérüléshez vezethet. Érdemes rendszeresen ellenőrizni állapotukat, könnyű modellek esetén pár évente cseréjük kötelező. A csavarok ajánlott megszorítási nyomatékát mindig vegyük figyelembe!

Forrás: BikeMag

Illusztráció: Zinn alapján BikeMag