

Jejda, přejele jsem

Jen co si Mirek v minulém dílu poradil s řazením, seřídil jej a znovu vyrazil kolo provětrat do lesa, přišla další komplikace – hlasitým kvílením při brzdění se ozvala kotoučová brzda. Už předtím lehce škrkala o kotouč, to ale Mirek, který na svých předchozích kolech měl vždy V-brzdy, bral jako daň za dokonalejší brzdění. Nyní ale bylo zřejmé, že servisní zásah je žádán.



Jak odstraním problémy s brzdami?



Důvodů pro něj ale bylo postupně více. Místa, kde vždy mistrně pilotoval mazlíka mezi stromy, se najednou stala stísněnějšími a zatáčky ostřejšími. Copak se to děje s mou

technikou, říká si. Až menší sjezd, kde si obvykle vystačil jen s mírným přibrzděním, odhalil příčinu. Účinnost brzd je citelně menší, než byl zvyklý, brzdová páka se propadá blíže k řídkům. Co naplat, zdraví je důležité – přední kolo proto směřuje na poradu s mechanikem Mirkem.

Hydraulika vyžaduje především v domácích podmínkách trochu více dovednosti, než tomu bylo za éry ráfkových brzd. Kotoučovky mají

spoustu výhod a předností, ani ony však nejsou bezúdržbové. Dnes ale měl Mirek štěstí, že s brzdami nebyl žádný vážnější problém, pouze se do systému dostala trochu nečistot a bylo třeba vše vyčistit a trochu doladit. Co je ale důležitější, je zase o kousek blíže úplné samostatnosti v servisních úkonech.

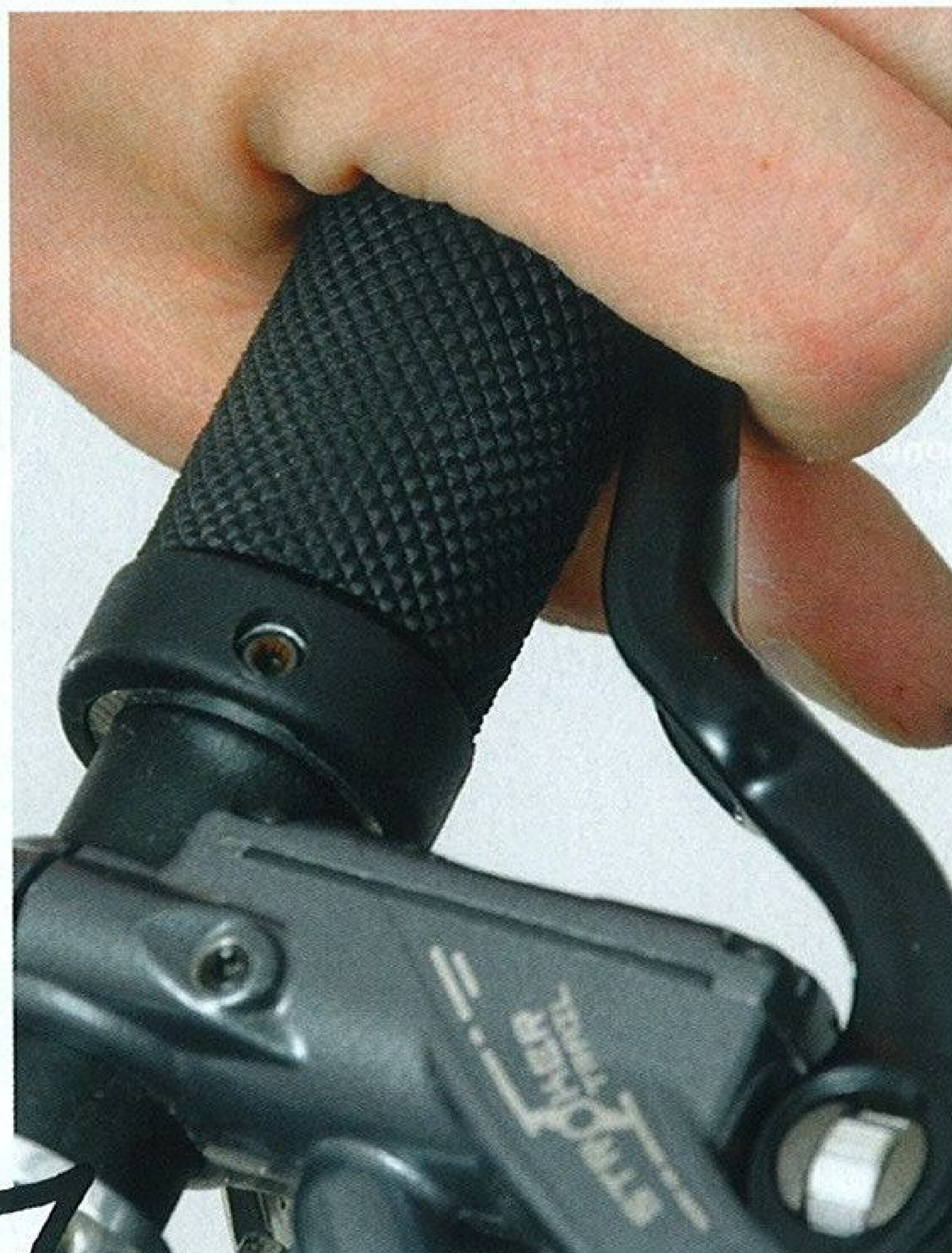
Eda Pinkava

Foto: Rudolf Hronza



1.
Mirkovy problémy je potřeba vzít postupně, seznal servisman Mirek. Nejprve jej trápilo škrkání brzd o kotouče – vše si sedlo, doladění bude zapotřebí. Tomuto problému se dá předejít, pokud zkontrolujete utažení šroubů u nově namontovaného komponentu po první vyjízdce dvou. Seřízení pozice třmene je velmi snadné. Stačí jej povolit a při stisknutí brzdové páce dotáhnout šrouby. V některých případech uvedený postup selže, bude tedy nutno zvolit jiný – povolit třmen a při pohledu shora jej vystředit vůči kotouči a dotáhnout.

nářadí dle modelu brzdy imbusový klíč či torx, plochý nástroj na bezpečné roztažení destiček či pístků, kleště



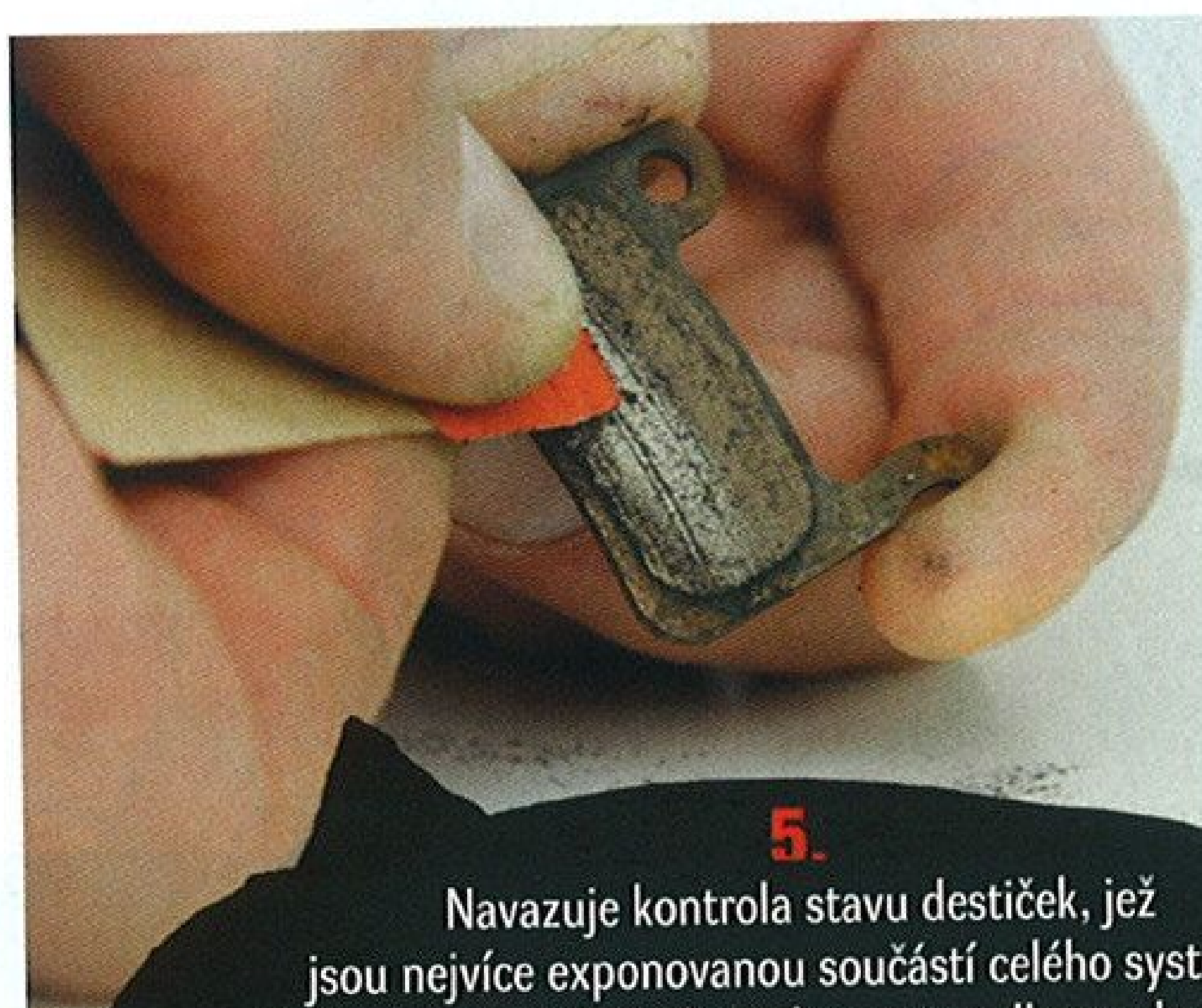
2.
Mirek si v servisu postěžoval i na to, že jeho brzdové páky mají od počátku příliš dlouhý krok, a protože se jedná o základní model bez větších možností nastavení, je to věc neodstranitelná. Mechanik mu ale dal naději – doporučil vyndat kola z vidlic, zmáčknout brzdové páky naprázdno, poté roztáhnout destičky a kola vsadit zpět. Krok páky se opravdu o něco zkrátil. Zázrak? Nikoliv, to jen brzdová kapalina u nového brzdíče provztlákala, kam měla.

3.
Zásadnějším problémem už se jevílo postesknutí nad ztrátou výkonu kotoučovek. Základní operací je v tomto případě kontrola, zdali není v některém místě systému viditelný únik oleje. Naštěstí se tento problém nepotvrdil, můžeme se tedy pustit do dalších operací.



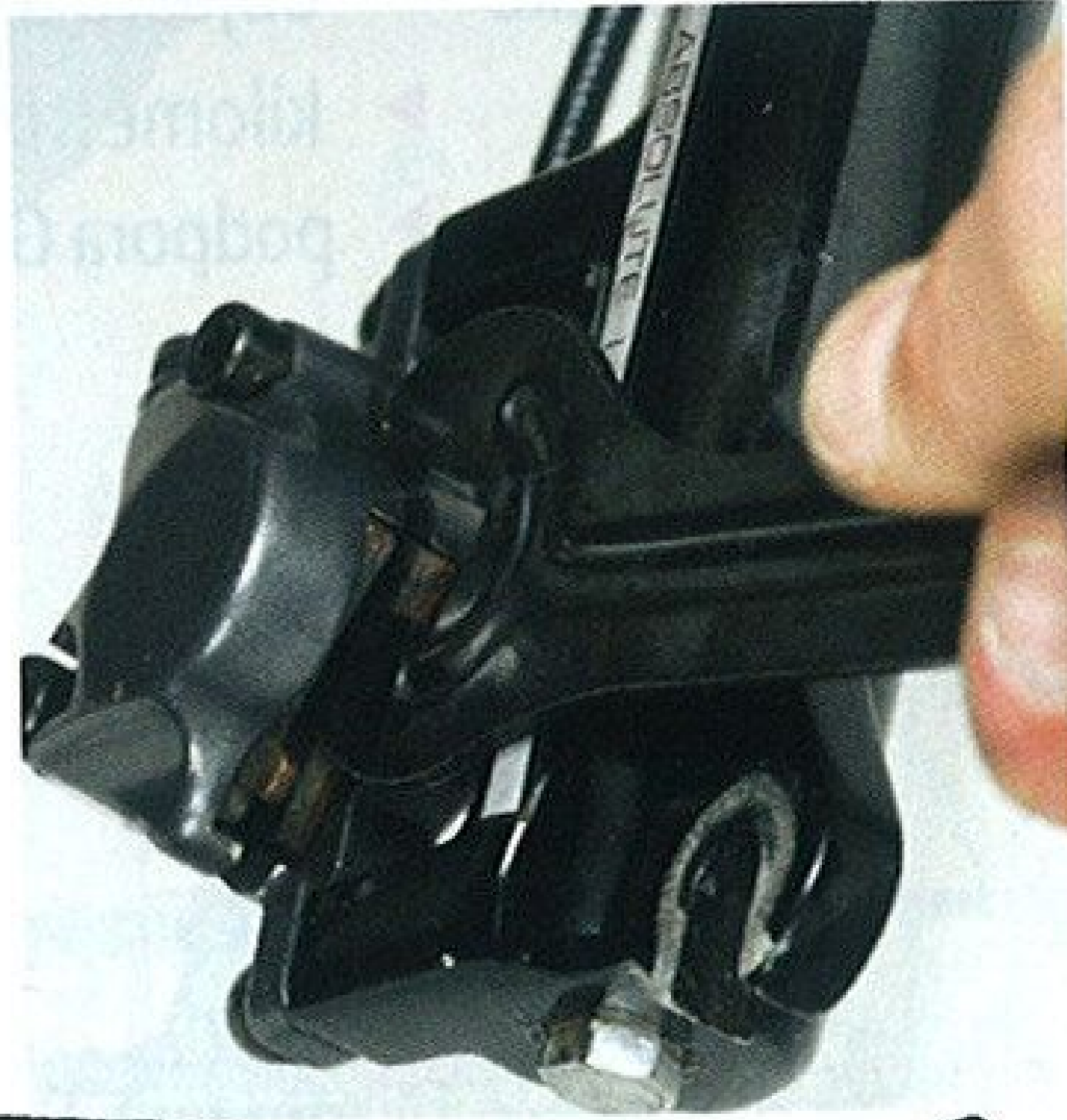
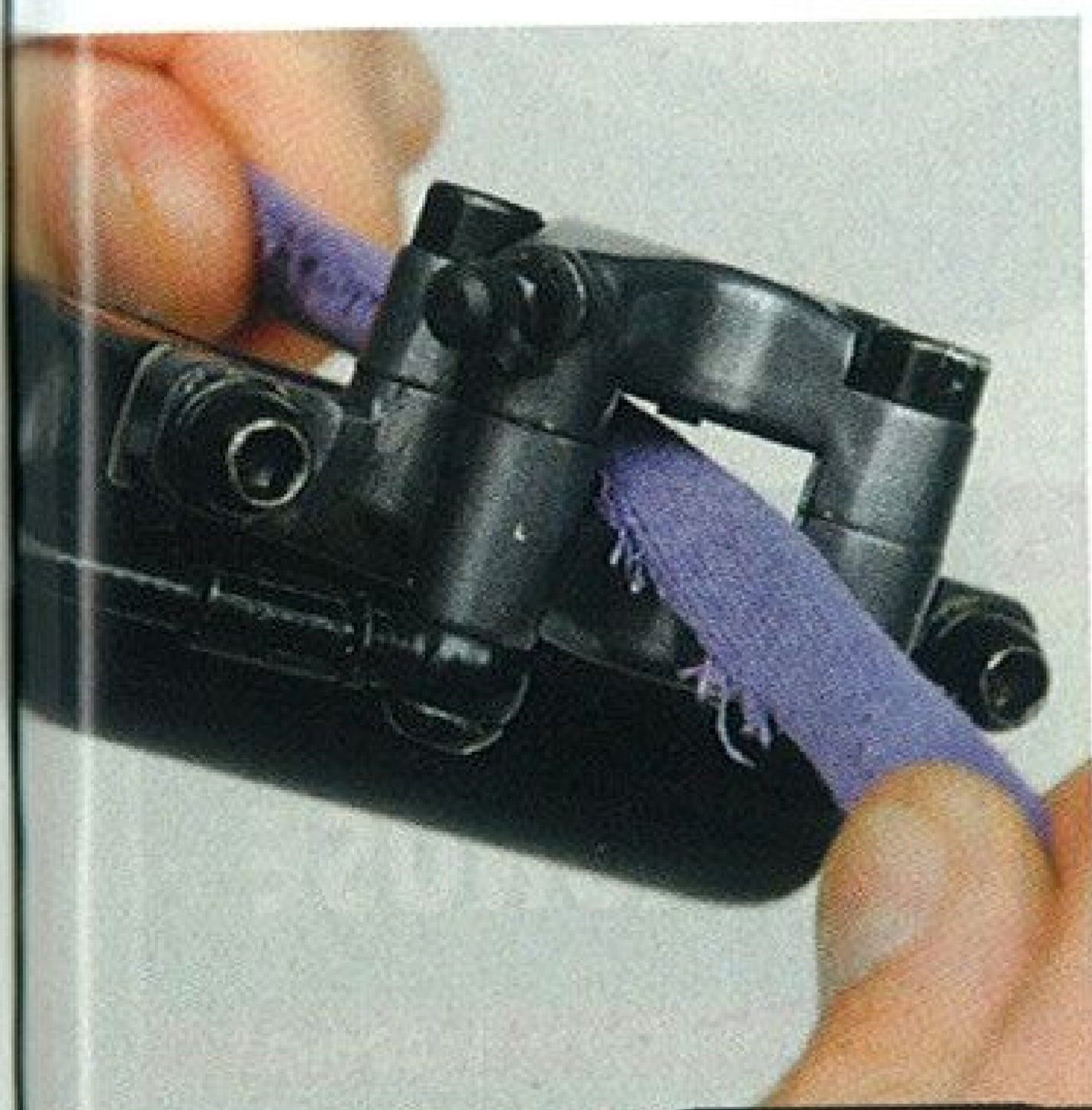
4.

Příčinu sníženého výkonu lze samozřejmě očekávat u brzdových destiček. Ještě před jejich vyjmutím je ale dobré se přesvědčit, zdali není brzda vyosená, to znamená, jestli není jeden z pístků nesoucích destičky vysunutý na doraz a druhý vůbec. Tento stav by ukázal na špatnou prvotní montáž, kvůli níž došlo k zatuhnutí jednoho ze třmenů a nerovnoměrného tlaku na kotouč.



5.

Navazuje kontrola stavu destiček, jež jsou nejvíce exponovanou součástí celého systému. Pokud se dostaly do kontaktu s mazadlem nebo jiným mastným prostředkem, je třeba je vyměnit, v takovém případě je totiž jen minimální šance na docílení opětovné plné funkce. Mirkovy desky naštěstí toto pochybení nevykazovaly, i materiálu na nich bylo ještě dostatek, tak jen pro jistotu srovnal došedací plochu a očistil je smirkovým papírem od otřepů.



6.

Než destičky vrátíme zpět, vsuneme do vnitřního prostoru třmenů opatrně hadřík, abychom je zbavili nečistot. Poté také opatrně širokým plochým nástrojem zasuneme pístky do úrovně vnitřní stěny třmenů a znovu vše vyčistíme. Tomuto úkonu je třeba věnovat velkou pozornost, pístky se nesmí moc zasunout ani tlačit do základní polohy nakřivo. Zde by totiž mohlo dojít k nechtěnému poškození těsnění a tedy vzniku prostoru, kudy by mohl uniknout olej či brzdová kapalina, nebo se celý systém zavzdušnit. Pokud je těsnění v pořádku, pro jistotu jej lehce namažeme silikonovým olejem, jehož přebytek opět pečlivě odstraníme.



7.
Po vlastním třmenu je potřeba očistit i další součásti, jako je osička držící třmeny v pozici a rozpěrná pružinka. Samozřejmě i zde provedeme kontrolu, jestli není na osičce viditelný zářez, jenž by zhoršoval volný pohyb destičky, a současně zdali není pružinka zdeformovaná. Nakonec vše umístíme zpět na původní místa.



8.
Někdy se stává, že destičky při brzdění trochu rezonují, tento nepříjemný jev doprovázený drčivým zvukem může minimalizovat lehké natření kontaktní plochy destičky s pístkem tzv. bronzovou vazelínou.



9.
Nyní přicházejí na řadu kotouče. Zkontrolujeme jejich barvu, zda nedošlo k její výrazné změně (svědectví o působení vysoké teploty v podobě modrého nádechu) ani k viditelnému vybroušení kontaktní plochy. Preventivně použijeme odmašťovací prostředek, který aplikujeme na celou tuto plochu. Pozor na následné otírání – pokud není čas na to, aby přípravek sám vyprchal, nikdy nepoužívejte stejný hadr jako na ostatní čištění, efekt celé právě provedené operace by mohl být zmařen.

10.
Teď už stačí jen dát kola zpět do rámu, pečlivě je usadit a dotáhnout. Následně několikrát opakovaně zmáčkneme brzdové páky, aby se celý systém „natlakoval“. V ideálním případě se destičky automaticky vystředí a nechají při uvolnění stisku kotouč volně procházet.

Příště: centrování výpletu