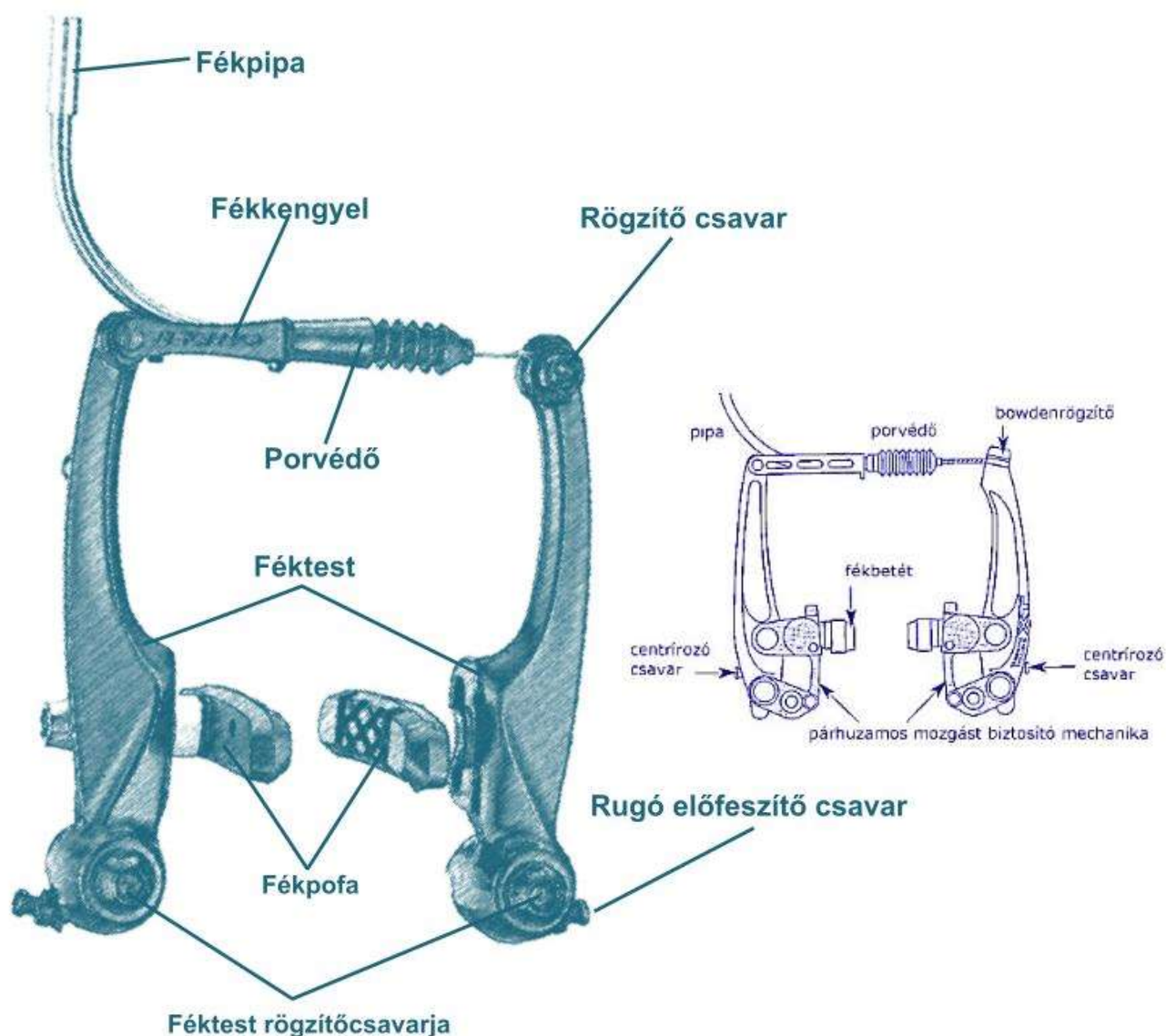


V-fékek beállítása

A V-fék a kerékpáripár egyik legnagyobb találmánya. Évtizedekig ment a szenvedés a vállálthatatlan, lemezből hajlítgatott a patkófékekkel, majd a kicsit jobb Cantilever fékekkel. Mindegyik gázos volt, míg végre valaki rájött, hogy meg lehet ezt oldani ötször hatékonyabban is, ugyanolyan áron. A felniperemet fékező fékek közül a V-fék a legjobb, nem vitás. Ma már hihetetlenül olcsón lehet kapni egészen megdöbbentő fékhatású V-fékeket. De hogy igazán kihozd belőlük a maximumot, abban legalább akkora szerepe van a beállításuknak is. Erről lesz most szó.

A jó beállítás előtti lépés, hogy ki kell akasztani a bowden vezetőpipát, alapvető lépés, de sokan elfelejtik, pedig így sokkal könnyebb kivenni a kereket. És ami fontosabb, hogy sokkal jobban



hozzá tudunk férni így a fékhez, tehát a beállítása is könnyebb lesz. A teljesen szimmetrikus beállítást úgy a legegyszerűbb elérni, ha csak a felnihez állítunk és az útban lévő külső nem zavar be.

Még mindig a konkrét beállítás előtt kulcs fontosságú, hogy ellenőrizd a rugók pozícióját. Néhány féknél ez nem bonyolult, mert csak egy helyre lehet bedugni a V-fék rugójának végét, de gyakoribb az, hogy erre három furatból lehet választani. Többnyire jó a középállás, de néha szükség lehet a másik kettőre is. A legfelső állásnál a legerősebb a visszahúzó rugó ereje, míg az alsóban a leggyengébb. Ez utóbbi például akkor lehet hasznos, ha kisgyereknek rakunk fel V-féket.

A legolcsóbb V-fékeknél nagy ritkán még előfordul, hogy a féktest magán a villán, vagy a váz V-fék csomóján fordul el. Ez egy rossz megoldás, mert meg tudja koptatni a csomót, amitől lötyögőssé válhat a fék és ilyenkor már nem lehet jól beállítani. Szerencsére egyre ritkább ez a megoldás, de ha a paciens ilyen, akkor a csapot kenni kell, hogy elkerüljük a csomók megkopását. Akkor is kenni kell a csomót, ha a felületén látszik, hogy semmilyen korróziógátló felületkezelés nincs rajta. Ha festett vagy krómozott a csomó, akkor nem szükséges a kenés.

Rakjuk be a kereket, amin nincs rajta a külső gumi, így sokkal könnyebb lesz a beállítás. Fontos, hogy pontosan középre rakjuk, és megfelelően rögzítve legyen a kerék, a végső helyén. Általában 5-ös imbuszkulccsal tudod majd állítani a fékpofák helyzetét.

A féktestek elvileg függőlegesen, azonos szögben kellene állniuk, de ez bizony ritkán lesz így. Ennek több oka is lehet. Ilyen pl. az egyenetlenül kopott korábbi fékpofa, különbség a bal és a jobb oldali visszahúzó rugó erejében, félrefűzött felni vagy pontatlan V-fék-csomók felhegesztés (leginkább vázaknál hátul). Vagy mindenképp egy kicsi... elég ha ezek a dolgok csak 0,5 mm térnek el, a féktestek felső részén – szerencsétlen esetben – akár 5 mm különbséget is eredményezhet. Szerencsére a fékpofa 1-3-5 mm-es alátétjével ezt lehet valamelyest kompenzálni. Ha beállítottuk a féktestek helyzetét, akkor érdemes áttérni a fékpofákra. Ezeket 3 tengely mentén kell állítanod. Ez első a magasság beállítása. Törekedni kell rá, hogy a két fékpofa azonos magasságban legyen és azonos szögben is álljanak.

A második tengely, ami mentén állítanod kell a fékpofákat, ez a hátra nyílás. Magyarán a fékpofa első részének mindig hamarabb kell hozzáérnie a felnihez, mint a hátsó részének. Erre azért van szükség, mert a fékezés hatására a V-fék csomók pár fokot szétnyílnak, ahogy rászorul a fékpofa. Ezt a hatást segíti elő a felni előre forgása is, ez is ebbe az irányba húzza fékcsomókat, tehát a szétnyílás elkerülhetetlen. Ezt helyesbítjük a fékpofa első részének bentebb forgatásával. E beforgatás mértéke több tényező függvénye. Ha hosszabb a fékpofa, kicsit többet kell beforgatni, ha régi, és kopott a féktest – tehát nagyobb a holtjátéka -, akkor szintén. Ha nagyon erőteljes fékezésre lehet számítani, akkor is. Na de mennyi a kisebb és a nagyobb? Ha a fékpofa hátulja kb. 1 mm-el később ér hozzá, az a kisebb, a 2 mm a közepes, a maximum a 3 mm különbség. Ha ennél is nagyobb nyitásra van szükség, akkor csere. Ez a nyitás segít megakadályozni a fékpofák vonyítását. Ha fékezéskor visít, akkor a nagyobb nyitást kell alkalmazni.

A fékpofáknak a felni oldalfalának dőlésszögéhez képesti szögállása is az egyik beállítandó paraméter. Az ideális állapot, ha a fékpofa és a felni érintkező felülete teljesen párhuzamos egymással, amikor összeérnek. Ezt igazából csak a képen látható, párhuzamosan nyomó mechanikával ellátott fékekkel lehet elérni, ezek viszont már kivesztek, mert ezekkel meg más gond volt. Egy normál V-féknél – mivel a fékpofákat egy körív mentén nyomja a felnihez – ezért a legtöbb esetben a fékpofa alsó része éri el a felni hamarabb, majd a teteje. Fontos, hogy úgy állítsd be, hogy amikor hozzáér, akkor legyenek párhuzamosak. Ha szétnyílnak az alja kevésbé távolodik el, mint a teteje, az nem gond, ez egy teljesen természetes állapot, hiszen körív mentén nyom a féktest.

Oldalról belenézve is be kell forgatnod a fékpofákat olyan szögbe, hogy teljesen lekövéssék a felni fékezési ívét. Ez eleje és hátulja ugyanolyan magasan legyen. Tehát ne legyen az, hogy a fékpofa eleje pl. jelentősen lentebb van, mint a vége, mert ilyenkor forgatónyomaték keletkezik a fékpofán, ami könnyen lelazíthatja azt. Csak a teljesen pontos beállítással tudod elkerülni azt, hogy a fékpofa beleérjen a külső gumi oldalfalába. Ha ez bekövetkezik, akkor az oldalfal el tud kopni, melynek a következménye egy komolyabb durrdefekt.

Ha neked is ilyen párhuzamosító mechanikás V-féked van, akkor a mechanikát nem szabad kenni. Ez egy nyitott, siklócsapágyas alkatrész, amibe nem lehet hatékonyan kenőanyagot juttatni, viszont a kenőanyaggal eléred, hogy minden szennyeződés beleragadjon, tehát még könnyebben fog elkopni, mivel tömítése nincs, gyakorlatilag nem is férne bele. A párhuzamosan nyomó V-fékek pont ezért vesztek ki, mert amíg újak, veszettül jól fognak, viszont a nyitott mechanika miatt rendkívül gyorsan kopnak el, amitől visítani kezdenek és egyre kevésbé fognak. Ezen túlmenően még bonyolultabbak, drágábbak.

Ha a fékpofák helyzetét tökéletesen beállítottuk, akkor itt az ideje, hogy ellenőrizni a féktestek visszahúzó rugójának feszességét. A képen látható kis csavarral tudjuk állítani. A cél, hogy a két féktest azonos erővel húzza el a pofákat a felnitől és természetesen azonos távolságra. Ha ezt be tudjuk állítani (és a fékpofákat is jól állítottuk be), akkor elkerülhető az aszimmetrikus fékpofakopást.

Még egy ellenőrzés, hogy kellő erővel meghúztad-e a fő bowdenrögzítő csavart és már készen is vagyunk, még hajlítsuk vissza a kiálló a bowdenvéget. Ne álljon ki oldalra, mert az nagyon nem mutat jól.

A V-fék beállításához – elvben – egy 5-ös imbuszkulcsra és egy csillagfejű csavarhúzóra kívül nem kell semmi egyéb, néha még egy kis kenőanyag.

forrás: Internet