

WSTĘP

Spokój wewnętrzny nie jest dodatkiem, lecz podstawą. Bez spokoju wewnętrznego nie ma dobrej obsługi. To, co nazywamy sprawnością maszyny, nie jest niczym innym jak tylko jego zobiektywizowaniem. Ostatecznym kryterium funkcjonowania maszyny jest nasz stan ducha. Jeżeli przystępujemy do obsługi bez spokoju wewnętrznego, grozi nam projekcja naszych trudności na maszynę.

– Robert Pirsig, *Zen i sztuka obsługi motocykla*
(przekład T. Bieroń, Rebis 2005)

PARĘ SŁÓW O KSIĄŻCE

Książka powstała z myślą o tych, którzy chcą się bawić w dłubanie przy swoim rowerze górskim. Napiisałem ją dla tych, którzy uważają, że nie potrafią nic przy nich zrobić, ale też dla tych, którzy potrafią i chcieliby mieć wszystkie szczegóły w małym palcu. W książce *Zen i sztuka obsługi motocykla* Robert Pirsig analizuje dychotomiczny podział na klasyczną i romantyczną wizję świata. Dychotomia dotyczy również roweru górskiego. Jazda na nim to zasadniczo doświadczenie romantyczne; w grę wchodzi emocje, inspiracje, intuicja nawet wtedy, gdy staramy się pokonywać prawa fizyki, usiłując przejechać odcinek techniczny, nie dotykając nogą ziemi. Ale już mechanika roweru górskiego jest czysto klasyczną strukturą, opartą na formie, którą rządzi rozum i prawa fizyki. Obie umiejętności – jazda na rowerze i serwisowanie go – idealnie do siebie pasują. Każda z nich funkcjonuje w szczególnie sposób, a gdyby któreś z nich zabrakło, zabawy byłoby o połowę mniej.

Romantyk doceni, że aby z sukcesem naprawiać rower górski, trzeba w pracę włożyć serce, bez tego cały wysiłek pójdzie na marne. Ale nawet prawdziwie romantyczna dusza będzie w stanie wykonać czynności opisane w tej książce krok po kroku i zrozumieć zamieszczone w niej rysunki techniczne (rys. 1.1 jest wyjątkowy, bo to jedyny rysunek w książce, który z założenia nie miał być przejrzysty!) oraz odkryć w sobie pasję do nakładania smaru na stare części.

Książka *Zinn i sztuka serwisowania roweru górskiego* jest skonstruowana w taki sposób, że z łatwością możesz znaleźć zagadnienia, które cię interesują. Aby wykonać czynności zilustrowane na jej stronach, nie trzeba posiadać szczególnych umiejętności; każdy jest w stanie je wykonać. Trzeba tylko chcieć.

Rower górski to niezwykle wytrzymała maszyna. Można go utrzymać w niezłej formie przez długi czas, zmieniając jedynie opony i od czasu do czasu smarując łańcuch. Z rozdziału 2 dowiesz się, jakie czynności z zakresu obsługi roweru są niezbędne.

Jeżeli skończy się na tym, że skorzystasz tylko z tego rozdziału, to i tak nie wyrzuciłeś pieniędzy w błoto, bo unikniesz niemiłych przygód na trasie.

Książka ta powstała z myślą o amatorach, nie o profesjonalnych mechanikach, dlatego nie ma w niej długiej i szczegółowej listy części, której może potrzebować zawodowiec. Lecz jeśli do tego, co zawiera, dołożymy listę części z różnych instrukcji obsługi, może się okazać pomocna także dla profesjonalistów.

DLACZEGO ROBIĆ TO SAMEMU?

Jest wiele powodów, dla których możemy chcieć sami dbać o nasz rower. To najtańszy sposób naprawy, zakładając, że zrobimy to właściwie. To z pewnością ważny argument dla tych, którzy żyją po to, by jeździć, i nie mają stałych źródeł utrzymania. Samowystarczalność dla tej grupy jest po prostu koniecznością.

W miarę jak rosną dochody, ilość czasu, którą można poświęcić rowerowi, maleje. Wtedy pierwszy argument przestaje mieć sens. Jeżeli jesteś świetnie zarabiającym specjalistą i masz mało czasu, to samodzielne serwisowanie roweru nie ma aż takiego znaczenia dla twoich finansów. Może się jednak okazać, że dłubanie przy rowerze sprawia ci przyjemność. Nikt nie zadba o czystość i sprawne działanie twojej maszyny tak, jak ty sam – chyba że masz zaufanego mechanika, którego regularnie odwiedzasz. W sezonie nie musisz czekać w kolejce do warsztatu rowerowego – oto kolejna zaleta. Poza tym musisz wiedzieć, jak w trasie poradzić sobie z usterką, która na pewno ci się kiedyś zdarzy, nawet jeśli twój mechanik nie ma sobie równych. Psułaby mi zabawę myśl, że jest w moim rowerze część, której zasady działania nie rozumiem na tyle, żeby przewidzieć, czy przetrwa przejażdżkę, albo móc ją naprawić, jeśli zawiedzie.

Jeden aspekt dotyczący mechaniki roweru sam w sobie sprawia radość niezależnie od przyjemności jazdy: rower jest uosobieniem prostoty i elegancji. Jego części, w szczególności komponenty z najwyższej półki, zaprojektowane są tak, by działały dobrze i długo. Jeśli odpowiednio o nie zadamy, będą świetnie się spisywać i wyglądać przez lata. Jakaż to radość: demontujesz brudną, zepsutą część, czyścisz ją, smarujesz, zakładasz z powrotem, a ona działa jak nowa! Świadomość, że to dzięki tobie

wszystko działa tak sprawnie i możesz każdą część sam naprawić, kiedy się zabrudzi czy zużyje, daje wielką satysfakcję. Ja dzięki temu bez obawy jeżdżę ostro – inaczej jeździłbym zachowawczo, bojąc się uszkodzić rower.

Jeśli równie uparcie jak ja odmawiasz wyrzucania popsutych rzeczy i kupowania nowych – nieważne, czy to ciekący filtr, porwany namiot, torba z uszkodzonym suwakiem, stary samochód, zmywarka, zegar czy piła łańcuchowa, która odmawia współpracy – ta książka jest dla ciebie. Jakaż to ogromna satysfakcja, gdy dzięki nam stary przedmiot zaczyna działać dłużej, niż powinien, i ile przy okazji można się nauczyć!

Pewność, że jesteś w stanie zaradzić praktycznie wszystkim usterkom, które mogą się przydarzyć na trasie, daje poczucie wolności. Człowiek wyposażony w tę wiedzę (która zaczyna się od umiejętności rozpoznawania części rowerowych pokazanych na rysunku 1.2) i narzędzia ma większe poczucie bezpieczeństwa. A to pozwala mu zgłębiać nowe rejony, zapuszczać się dalej i dalej.

Oto ilustracja tego, o czym piszę: w 1995 roku w jeden dzień pokonałem 177-kilometrową trasę White Rim Trail w parku narodowym Canyonlands w stanie Utah. Aż trudno sobie wyobrazić pustkę, jaka tam panuje. Byłem tylko ja, niebo, słońce i długie pasma skał. Miałem w nogach ładnych parę kilometrów, więc wiedziałem już, że jestem w stanie pokonać trasę za dnia, który pod koniec października nie był zbyt długi. Przed wyjazdem sprawdziłem, wymieniłem lub dokręciłem praktycznie każdą część mojego roweru. Do torby podsiodłowej włożyłem jeszcze parę narzędzi, których zazwyczaj ze sobą nie biorę.

Wiedziałem, że ryzyko usterki jest nikłe, a narzędzia, które mam, pozwolą praktycznie na każdą naprawę. No, może prócz pękniętej ramy. Wyposażony w tę wiedzę i doświadczenie w pełni mogłem się cieszyć wyprawą. Zatrzymywałem się, podziwiałem widoki, mieniające się kolorami wiszące skały, wybierałem malownicze objazdy. Całkowicie zanurzyłem się w przyjemność jazdy, jakbym był w bańce powietrznej. Nie lękałem się, że jakaś usterka zepsuje mi zabawę.

Zaufanie do własnych umiejętności dodaje nam odwagi. Daje też poczucie bezpieczeństwa, które sprawia, że chętniej dzielimy naszą miłość do sportu z innymi, mniej doświadczonymi osobami. Zabieranie

nowych znajomych w trasę jest dużo przyjemniejsze, jeśli wiesz, że w razie czego naprawisz im rower i nie utkniesz w polu z niesprawnym gruchotem.

JAK KORZYSTAĆ Z KSIĄŻKI

Najpierw przekartkuj cały tom. Omiń szczegółowe opisy, ale obejrzyj rysunki techniczne, poczuj klimat i zorientuj się, co zawiera książka. Kiedy pojawi się konkretne zadanie do wykonania, będziesz wiedział, jak się do niego przemyślić i gdzie tego w książce szukać. Wspólnie z ilustratorem Toddem Telanderem dołożyliśmy wszelkich starań, aby opisy były zrozumiałe. Celowo zastosowaliśmy rysunki zamiast fotografii, aby wyraźnie pokazać każdą część. Podczas pierwszej naprawy poproś kogoś, żeby czytał na głos instrukcje, kiedy ty będziesz je wykonywał krok po kroku.

Bez wątplenia jedne zadania są łatwiejsze, inne trudniejsze. Jestem jednak przekonany, że każdy, kto ma przeciwstawne kciuki, jest w stanie naprawić praktycznie każdą usterkę roweru. Trzeba tylko poświęcić trochę czasu na nauczenie się prostych czynności, takich jak naprawianie kaptka, zanim rzucimy się na bardziej skomplikowane sprawy, jak powiedzmy – budowanie koła.



Poziom 1



Poziom 2



Poziom 3

Narzędzia i zadania podzielone są na trzy poziomy zaawansowania. Poziom 1 to czynności, do których wykonania potrzebujemy narzędzi z poziomu 1. Tu wystarczy tylko głód wiedzy. Czynności sklasyfikowane na poziomie 2 i 3 są odpowiednio bardziej skomplikowane, również do nich dopasowane są odpowiednie zestawy narzędzi. Jeśli nie zaznaczono wyraźnie, że jest inaczej, czynności opisane w tej książce mają stopień trudności odpowiadający poziomowi 1. Wszystkie narzędzia opisane są w rozdziale 1. Pod koniec rozdziału 2 (podrozdział II.17) zamieściłem fragment „Ogólne zasady wykonywania prac mechanicznych”. To lektura obowiązkowa. Tu poznasz podstawowe zasady obowiązujące podczas prac mechanicznych.

Na początku każdego rozdziału znajdziesz wykaz potrzebnych narzędzi. Jeżeli zadania opisane w tym fragmencie wymagają wyższego poziomu zaawansowania, jest to zawsze oznaczone odpowiednim symbolem. Zadania i rysunki są ponumerowane, co ułatwia posługiwanie się książką.

Znak „S” został użyty w celu zaznaczenia odniesienia do innego fragmentu tekstu. Na przykład „§III.6” oznacza „patrz rozdział 3, podrozdział 6. Rysunki są numerowane (na przykład rysunek 3.3).

Pod koniec każdego rozdziału zamieszczono fragment poświęcony diagnozowaniu usterek. Tu znajdziesz pomoc, kiedy chcesz ustalić na przykład źródło dziwnych odgłosów w rowerze. Porady ułatwiające diagnozę usterek zestawiono w dodatku A.

Radzę nauczyć się korzystać z materiałów zamieszczonych w dodatkach – jest tam masa cennych informacji, które ułatwią ci pracę.

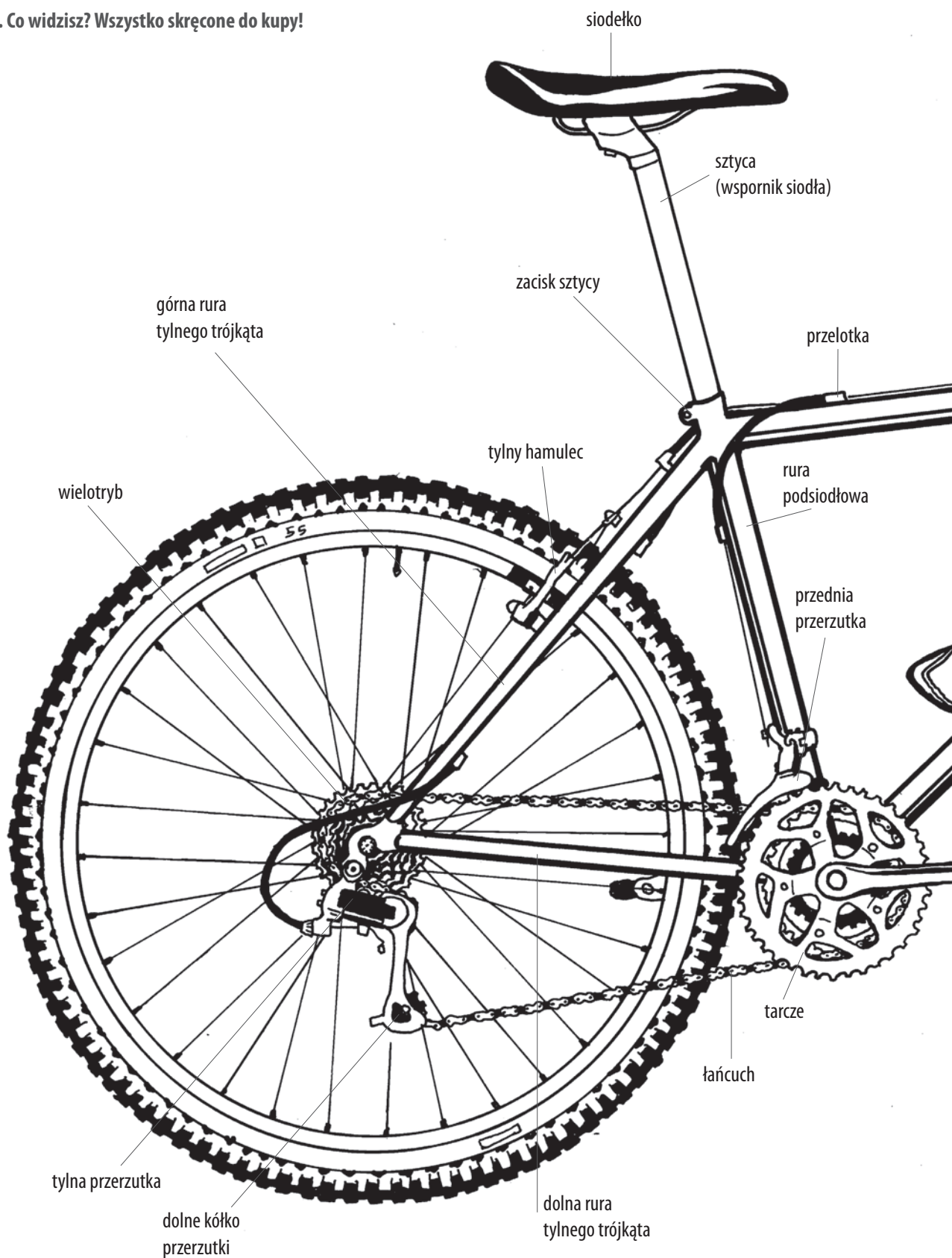
Dodatek B zawiera wyczerpujące informacje na temat przełożeń wraz z instrukcjami, jak przeliczać przełożenia w odniesieniu do kół o niestandardowych wymiarach. Dodatek C to obszerny rozdział poświęcony właściwemu doborowi rozmiaru roweru i dopasowaniu pozycji odpowiedniej dla ciebie. Dodatek D mieści informacje o tym, w jaki sposób i z jaką siłą dokręcić praktycznie każdą śrubę w rowerze. Części rowerowe stają się coraz lepsze, produkuje się je z coraz bardziej egzotycznych materiałów, dlatego dokręcanie ich przy użyciu odpowiednich momentów obrotowych staje się coraz istotniejsze. Słownik na końcu zawiera wyczerpujące zestawienie technicznych pojęć z zakresu budowy roweru górskiego. Na końcu znajdziesz również indeks ilustracji, który pozwala na szybkie sprawdzenie, co jak wygląda.

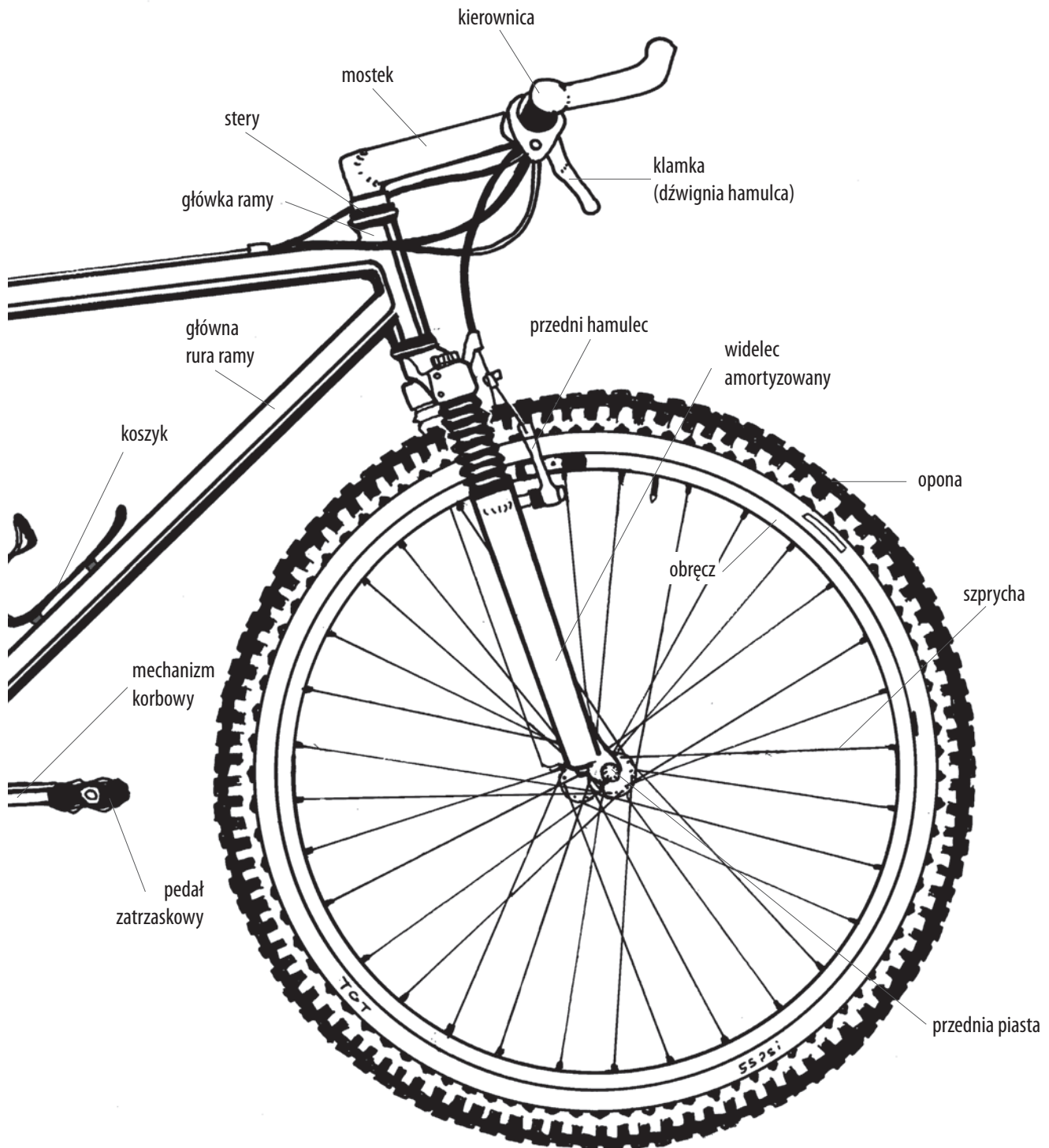
ROWER GÓRSKI

A oto bohater (rys. I.2) tej książki (w tym przypadku jest to hardtail z hamulcami cantilever). Widać tu wszystkie jego podstawowe części. Poświęć chwilę na zapoznanie się z nimi i wracaj do tego rysunku za każdym razem, kiedy będziesz potrzebował.

Istnieje wiele typów rowerów górskich, zaczynając od modeli ze sztywną ramą i widelcem (rys. I.3), poprzez hardtaile (z amortyzowanym przednim widelcem – rys. I.2), aż po modele z przednim i tylnym systemem amortyzacji (rys. I.4). Mogą mieć hamulce obręczowe (rys. I.2, I.3 oraz I.5) lub tarczowe (rys. I.4).

I.2. Co widzisz? Wszystko skręcone do kupy!





Standardowy rower górski ma bieżnikowane opony i koła o średnicy 26 cali, choć coraz bardziej popularne stają się też koła 29-calowe oraz 650B (27,5 cala), szczególnie wśród osób wysokich. Na małych rowerach górskich widuje się także mniejsze koła i opony o średnicy 24 cali. Wielkości i wzory opon są przeróżne, można wśród nich znaleźć wszystko: od opon zimowych z kolcami po gładkie opony miejskie. W książce opisałem również rowery trekkingowe, które łączą w sobie cechy rowerów szosowych i górskich.

Typ roweru nie ma jednak większego znaczenia. Sądzę, że na tyle jasno opisałem czynności z zakresu obsługi technicznej, że nawet ci, którzy uważają się za nietechnicznych, będą w stanie poradzić sobie

z problemami, które napotkają. Wystarczy odrobina praktyki i chęć do nauki, a twój rower nagle przestoczy się z tajemniczego i zbyt skomplikowanego, by sobie z nim poradzić, ustrojstwa w prosty, zrozumiały mechanizm. I praca przy nim stanie się przyjemnością. Po prostu daj sobie szansę i spróbuj, zamiast przyjmować z góry, że nigdy nie będziesz w stanie tego zrobić. Musisz tylko działać zgodnie z instrukcją i uwierzyć w siebie.

Porzuć przekonanie, że jesteś nietechniczny, nie myśl o innych rzeczach, które mogą przeszkodzić ci w pracy nad tym, by twój rower jeździł jak marzenie – i do zabawy!

I.3. Rower sztywny (hardtail)



I.4. Rower Full Suspension (w pełni amortyzowany lub popularnie – full)



I.5. Rower trekkingowy/crossowy

