


I'm not robot



reCAPTCHA

**Continue**



© 1996-2014, Amazon.com, Inc. ou suas afiliadas --P90 12 3 ... 7 Próximo→ visite a seção de ajuda ou entre em contato conosco Usamos cookies para garantir que lhe damos a melhor experiência em nosso site. Se você continuar a usar este site, vamos assumir que você está feliz com ele. All-City Space Horse Drive Inteded para combinar com 40mm de diâmetro suporte de concha inferior inclui M5 montagem Bolt Direct substituição All-City Gorilla Monsoon, All-City Macho King, All-City Space Horse Discs Discs Tech/Safety Contact © 2020 Problem Solvers / Privacy Policy 6400 W. 105th St. Minneapolis, MN 55438 Acessórios Acessórios Acessórios Acessórios Peças Especiais Ferramentas Mudança de marcha e cabos de freio muitas vezes mostram a diferença entre uma moto montada às pressas e uma que foi montada por um mecânico com o que ele estava fazendo. Especialmente agora que novos projetos de direção parecem vir toda semana, um bom mecânico precisa entender a teoria do roteamento de cabos. Você não pode mais confiar em um par de regras de polegar podres para golpear adequadamente os cabos. Enquanto as pessoas prestam muita atenção sobre quais descarrilhadores e freios são instalados em uma moto particular, bons métodos de instalação de cabos são mais importantes do que a maioria das diferenças entre diferentes frenagens e sistemas intercambiáveis. Os freios e descarrilamentos mais caros funcionarão mal se houver atrito excessivo ou jogar em seus cabos de controle. Mesmo freios baratos e descarrilhadores geralmente podem ser feitos para executar satisfatoriamente se a preocupação for usada na instalação de cabos. A grande maioria dos problemas com a manutenção do freio e da engrenagem são resultado do atrito do cabo, não das deficiências de alavancas, wickets ou descarrilhadores. Os cabos usados nas bicicletas estão em duas partes. O fio interno é feito de fio de aço torcido. O corpo externo também é feito de aço flexível, geralmente uma ferida em uma espiral. O fio interno corre no meio da casa. Ambas as partes são igualmente importantes: nenhuma delas pode trabalhar sem a outra. Isaac Newton disse: Para cada ação, há uma reação igual e oposta. No caso dos cabos de bicicleta, isso significa que não pode haver tração no cabo interno sem um empurrão igual no corpo. A caixa dá a puxar o cabo algo para puxar contra. Aqui está como o cabo pode aplicar força a uma mão do freio lateral, e o corpo, para a outra mão. Olhando para o freio, você verá que o cabo puxa, e o corpo empurra - igual e oposto. Ou, pense em um cabo de guerra: as duas equipes puxam em extremidades opostas da corda como uma alavanca de freio e A terra abaixo dela se encaixa Como a carcaça de cabo. Para economizar peso, muitas bicicletas substituem o quadro da bicicleta por algumas áreas de habitação. Isso é feito anexando paradas de cabo a um quadro ou garfo. A parada do cabo tem uma saída para obter a extremidade do abrigo de cabos, e um pequeno furo ou fenda através do qual o cabo interno pode passar, mas o gabinete não pode. O empurrão da habitação é transferido para o quadro, de modo que o fio interno pode correr nu até chegar a outra parada do cabo voltado para a outra direção, onde o empurrão do quadro é transferido de outro comprimento da habitação. Este roteamento de cabo nu pode ser feito em qualquer lugar que o cabo funcione em linha reta e não deve dobrar. A carroceria deve ser usada desde o volante até a moldura, para acomodar a virada do volante, uma vez que a moto é controlada. A caixa também deve ser usada onde o cabo move as duas mãos do freio em direções opostas. Às vezes, o fio interno está parado e apenas o corpo se move - veja este exemplo. O comprimento da habitação também é amplamente utilizado quando a direção da atração do cabo precisa ser alterada. A primeira vista, muitas pessoas assumem que a carcaça de cabo é feita de plástico. Na verdade, é aço, e o plástico é revestido para protegê-lo da umidade, e impedi-lo de arranhar a bicicleta de tinta. O cabo de carcaça tradicional é bem envolto em espirais de arame de aço, como o pequeno diâmetro de Slinky. Não tem força particular na tensão (puxando), mas não pode ser comprimido porque as bobinas se conectam firmemente entre si. Durante a década de 1970, o fio interno correu direto através do abrigo helicoidal de aço, geralmente usando gordura para lubrificação. A habitação moderna, no entanto, tem um forro de plástico que circunda o fio interno. Isso reduz significativamente o atrito. Alguns sistemas de cabo de alta qualidade, como os cabos Gore-Tex Ride-On, estendem este forro mesmo em áreas onde não há habitação. Esses sistemas também possuem um revestimento especial para reduzir o atrito nos fios internos. Com o advento das mudanças indexadas combinadas com as alavancas de direção, foi desenvolvido que a habitação convencional é uma fonte de mudanças imprecisas. Isso ocorre porque o comprimento efetivo da habitação muda à medida que é dobrado. Isso não é um problema com os freios: Embora às vezes seja notado que os freios traseiros podem arrastar ligeiramente quando o volante vira para um lado, você não pode virar as barras tão longe quando a moto está realmente em movimento. Uma pequena mudança no comprimento da habitação foi demais para uma mudança indexada confiável, no entanto, então Shimano introduziu a habitação S.I.S., agora amplamente copiada por outros fabricantes. Este tipo de abrigo não consiste em um único fio de ferida helicoidal, mas, em vez disso, tem um feixe de fios funcionando praticamente ao longo de habitação paralela. Eles são mantidos no local, sendo sanduíche entre o plástico e um revestimento externo de plástico. Revestimento. O corpo não muda significativamente o comprimento à medida que se dobra, de modo que o trocador de índice é capaz de relatar a configuração correta no descarrilador, mesmo quando o volante é girado, e os cabos do abrigo saltam para cima e para baixo devido às lombadas. Aviso: Como a moradia sem dinheiro depende do plástico para mantê-lo unido, ela não é tão forte quanto as habitações em espiral convencionais, e nunca deve ser usada para freios! As pressões nos cabos de freio podem facilmente levar à ruptura e ruptura da carcaça de compressão, resultando em uma perda completa e repentina da função de frenagem. Deve-se ter cuidado adicional no roteamento da carcaça de compressão, pois também é menos flexível do que a habitação convencional. A empresa alemã Nokon fabrica cabos com cascos compostos por pequenos segmentos de alumínio interligados, rígidos e interconectados, com um forro plástico de baixa fricção. Quando instalado, o cabo na caixa é algo como uma sequência de pérolas. Este sistema é compatível com o índice, mas permite muito mais flexível do que a carcaça convencional não compatível com índice de compressão, e também pode ser usado para freios. As extremidades interconectadas dos segmentos mantêm o flex abaixo do limite onde o fio interno será danificado. Os cabos Nokon são muito caros, mas valem o preço em aplicações exigentes, especialmente onde o cabo precisa ser dobrado bruscamente. Uma aplicação importante é onde o cabo tem que passar a dobradiça da bicicleta dobrável. Há outros gabinetes de cabos de pérola de corda, mas no momento eles não funcionam tão bem quanto Nokon. Cortar carcaça e preparar extremidades é uma fonte muito comum de atrito excessivo do cabo ou esponja é corte inadequado ou incapacidade de formar extremidades de cabo corretamente. O corpo de gelagem usual pode ser cortado com um bom cortador diagonal ou cortador para cabos de bicicleta. Quando você corta o abrigo, às vezes a incisão será limpa, mas em outros casos, o último ciclo espiral pode ser esmagado, bloqueando parcialmente a passagem que o cabo interno tem que deslizar. Normalmente, você pode fazer uma segunda incisão e aparar o semicírculo curvo. Mesmo quando o estojo é cortado e forma limpa, a extremidade não é quadrada e perpendicular, devido à altura da espiral. Mecânica cuidadosa vai moer ou arquivar no final da habitação, por isso é plana e lavada. A melhor ferramenta para isso são as rodas de moagem, mas isso pode ser feito com um arquivo se você não tiver acesso às rodas de moagem. Quando você corta a caixa, a extremidade do forro de plástico também é cortada, e muitas vezes fica esmagada plana. Você pode usar um escriba ou um awl afiado para abri-lo e arredondar-lo. Se você usar rodas de lixamento para vestir o final da casa, seu escriba está à mão para que você possa abrir o forro de plástico imediatamente após a moagem. O calor da moagem derreterá parcialmente o forro. Furar um escriba antes que o forro esfrie, você não só pode fechar mas também a forma do escriba vai realmente colocar a pasta um pouco para uma transição mais suave. Sem ferramentas adequadas, é muito difícil cortar o caso de não compressão. Há cortadores de cabo especiais semelhantes a cortes de cabelo feitos para este fim que têm lâminas irregulares que cercam o gabinete para não esmagá-lo muito forte ao cortá-lo. Algumas pessoas que não têm acesso a um desses incisivos usarão um moedor de mão (como a ferramenta Dremel) com uma fina roda de corte abrasiva. Não triture as extremidades de uma carcaça sem pressão, porque se você cortá-la com a ferramenta apropriada, ela sai plana. Ainda é comumente necessário abrir a extremidade de um forro plástico com um escriba ou awl. O laço final na parte de trás do descarrilador é curto e tem uma curva de quase 180 graus. Isso geralmente usa habitação sem massa. Eu assumi o pedaço de abrigo na forma aproximada em que seria usado antes de cortá-lo. Se você cortar a caixa reto, todos os fios longitudinais saem do mesmo comprimento, então quando você dobrá-lo, a extremidade da habitação adquire um rosto inclinado, pois os fios no interior da curva têm um caminho mais longo para contornar a curva. Acredito que a redução da habitação enquanto ela está dobrada torna uma conexão mais suave e confiável no final da habitação. As pequenas tampas são geralmente feitas de latão revestido de níquel que cabe no final de um pedaço de carcaça de cabo. Eles ajudam a manter a carcaça alinhada com o cabo para impedi-lo de se encaixar. Quando possível, você deve encaixar a ferr em cada extremidade do pedaço de abrigo cortado. Alguns barris de paradas/barris ajustáveis são muito pequenos para caber no ferrul, então você nem sempre precisa usar um. Essas paradas são geralmente confortáveis o suficiente para que eles atuem como uma ferrula. Ferruls são especialmente importantes em invólucros de compressão. Apesar disso, os fios longitudinais individuais às vezes podem sair da ferrula ou parar de abrigo ao lado do fio interno. Você pode precisar dar uma olhada mais de perto para notar os fios desonestos. Causam deterioração, deslocamento insustentável. Normalmente, a carcaça do cabo de compressão pré-cortada com ferrules de ajuste apertado é segura contra este problema. A carcaça do cabo de compressão de menor diâmetro (4 mm) tende a caber nas paradas do corpo sem remover as ferrules. O cabo interno consiste em fios de arame trançado e/ou torcidos juntos. Eles podem desvendar no final, se não forem protegidos. Tratamento tradicional da solda de rosca juntos no final do cabo. A solda elétrica rosina-báscica usual faz o truque. Este tratamento permite que o cabo seja puxado através do parafuso ankel e do casco para reinstalá-lo ou relubritá-lo. Solder adere apenas a cabos com fios enlatados (galvanizados) e não cabos de aço inoxidável, que geralmente podem ser definidos por sua aparência brilhante. Alguns O aço inoxidável é vendido com fios soldados juntos no final, mas isso só funciona se você não aparar o cabo. Quanto mais Manuseando uma pequena tampa de alumínio que pode ser pressionada nas extremidades do cabo com alicate. A tampa evitará que você coça e evitará que o cabo se desfaça, mas deve ser removido e substituído por um novo toda vez que você desmontar e montar o cabo. É bom deixar a ponta do cabo por alguns centímetros, então você pode aparar de volta se começar a desvendar. O desembaraçar moderado pode muitas vezes ser revertido empilhando fios uns sobre os outros, trabalhando do meio ao fim do cabo. Os quatro mandamentos do roteamento do cabo: o volante deve ser capaz de girar o mais longe que puder em ambas as direções, não se limitando a puxar o cabo apertado. Em vez disso, o ponto de giro deve ser definido pelo volante colidindo com o tubo superior ou braço de freio ou suporte refletor colidindo com o tubo para baixo. Nenhuma direção errada de curvas (Por exemplo: como o cabo de freio traseiro deixa o tubo superior e faz uma inclinação em direção à pinça, ele deve fazer uma transição suave do tubo superior paralelo ao assento permanence. É definitivamente muito longo. As curvas que não podem ser evitadas devem ser o mais amplas possível (graduais), as habitações de cabos devem ser o mais curvas possível, sem quebrar as regras acima. Se o caso estiver anexado à parte que se move, verifique-a em posições extremas que tomará ao usar. Aplique o freio; Mude o descarrilador para uma posição onde o cabo está apertado e onde ele dobra o abrigo mais longe em cada direção. O cabo de frenagem do guidão de gota As alavancas de freio tradicionais (com cabos abertos.) a maneira tradicional de rodar cabos abertos é para que eles dêem voltas para cima e para trás do volante. Isso fornece as curvas mais suaves e graduais na maioria dos casos. No caso de bicicletas com ciclocomputadores ou mudanças de haste, geralmente é preferível executar cabos sob a grade para que eles não sobrecarreguem o acesso ao computador ou aos metamorfos. O roteamento sob a barra também é desejável para bicicletas com hastes de alcance extraordinariamente altos ou de curto alcance, de modo que o cabo traseiro não tenha que fazer uma curva acentuada no tubo superior. Não misture o sistema: ou executa os cabos de freio sobre as barras ou ambos sob. Isso é por razões estiméticas e não por razões mecânicas. Se o saco de direção for usado, instale-o primeiro, para que você possa ter certeza de que os cabos vão limpá-lo. Alavancas de freio Ero (cabos funcionam sob a fita de direção.) A configuração usual envolve rodar os cabos ao longo da parte interna da parte superior do volante, firmemente preso à barra com fita adesiva. É importante que o caso seja apertado para o guidão, ou frear pode ser esponjoso. Fornecer forte contato com a habitação Parando dentro da alavanca do freio, os cabos devem estar totalmente conectados e colocados sob tensão antes que se atrava. Uma boa maneira de fazer isso é usar a correia para segurar a alavanca de freio bem aplicada, fornecendo uma seção de carcaça que corre ao longo do volante. É uma boa prática usar fita elétrica ou outra fita para fornecer abrigo de cabos contra o volante. Se você fizer isso, é mais fácil aplicar uma fita de direção normal depois disso, ou substituir a fita de direção em uma data posterior. O cabo de freio traseiro pode ir em ambos os lados do tubo da cabeça. Quando o volante girar o mais longe que puder ir em uma direção, eles puxarão o cabo firmemente. Na outra direção, eles criarão mais folga na habitação. No caso de bicicletas com freios laterais, o braço superior do freio dianteiro limita a área de direção em uma direção, pois o braço de frenagem está conectado ao tubo inferior. O cabo de freio traseiro deve ir na lateral da haste em frente ao cabo de freio dianteiro... Assim, você não tem que permitir tanta folga extra no cabo traseiro, já que o volante não pode girar tão longe na direção que vai apertar o cabo traseiro. O volante vertical é normalmente, ambos os cabos estão dirigindo sob o volante. Se a direção da haste for perfurada para funcionar como uma parada de cabo, o freio dianteiro terá que girar sobre a barra. O cabo de freio traseiro deve se cruzar ao redor da haste se não houver parada traseiro no lado da alavanca de freio traseira mais próxima do tubo superior. Frente direita ou frente esquerda? O sistema usual é que o freio traseiro é controlado por uma alavanca na lateral da moto que corresponde ao acostamento da estrada em que ele vai andar, ou seja, diretamente na maioria dos países do mundo; nas Ilhas Britânicas, Japão e outros lugares para onde viajam à esquerda. (A União Europeia, no entanto, padronizou a presença da alavanca de controle de freio dianteiro direita). Ninguém sabe exatamente por que isso. Minha teoria é que é baseado na ideia razoável de que você deve ser capaz de ter sua mão de freio principal no volante, fazendo um sinal de giro com a mão apropriada - combinado com a ideia equivocada de que o freio traseiro é o freio principal. Prefiro instalar minhas próprias motos com um freio dianteiro controlado pela alavanca direita. Isso me permite sinalizar e parar ao mesmo tempo, e também me permite usar minha mão mais forte e hábil para um freio dianteiro mais crítico. (Raramente uso o freio traseiro.) Uma vez que este é o oposto do padrão nacional vigente nos EUA, eu nunca criaria uma bicicleta desta maneira para um cliente sem um pedido específico para fazê-lo. Tenho um artigo sobre frear e girar que aborda essas questões com mais detalhes. Informar Este anúncio do Gear Cable está roteando sobre ou sob o suporte inferior? Até meados da década de 1980, a maneira usual de executar cabos de engrenagem era acima do suporte inferior, suporte, Usando pedaços curtos de gabinete do cabo, ou, na maioria das vezes, guias simples, são brasados no suporte inferior da concha ou fixados na estrutura. A partir do guia, o cabo de cauda iria ao longo da parte superior da cadeia direita para a parada do cabo na parte de trás da estadia, para o loop final para a parte de trás do descarrilador. Funcionou muito bem até que as mountain bikes entraram no palco e fizeram da vovó um item padrão. O problema era que um descarrilador dianteiro de longo alcance de longo alcance interferiria com a engrenagem do cabo traseiro. De acordo com a solução popular para este problema foi executar o cabo sob o suporte de camada inferior, e mover a parada do cabo de corrente na parte inferior da cadeia. Isso teve o benefício adicional de ser mais barato - simplesmente uma unidade de parafuso plástico ou acorrentado à parte inferior da caixa de suporte que entra a brasada ou fixada em um conjunto de guias. A maioria das motos multi-estágio estão sendo feitas desta forma. Infelizmente, esse roteamento tende a piorar ligeiramente. A localização da parada do cabo de corrente abaixo cria uma curva mais clara para o ciclo final de abrigo, e expõe a entrada para este laço crud espirrado na roda dianteira. O guia do suporte inferior, acima ou sob o suporte inferior, também é exposto a sujeira pulverizada e crud da roda dianteira... um problema particular para ciclistas off-road. A terceira opção de roteamento superior, cada vez mais popular para mountain bikes, envolve contornar completamente o suporte inferior, e executar ambas as engrenagens de cabo ao longo do tubo superior. A parte de trás corre para baixo ao longo do seatstay, e a frente corre para baixo a parte de trás do tubo do assento. Quando este estilo surgiu pela primeira vez, no início dos anos 90, o descarrilador dianteiro teve um problema, já que os descarrilhadores dianteiros existentes tinham que ser gerenciados pelo cabo puxado de baixo. Os primeiros esquemas de roteamento de topo usavam polias a bridas na parte de trás do assento do tubo, como uma solução mono-nádegas na minha opinião. Este problema foi resolvido devido à disponibilidade pronta dos remadores dianteiros. O câmbio automático do cabo que funciona acima ou sob o suporte inferior às vezes pode contribuir para o deslocamento automático, mudanças espontâneas do descarrilador traseiro sob carga pesada. Esta questão é abordada em um artigo separado. Cabos Criss-Cross A maioria das motos com volante instalados movedores executam o cabo traseiro à direita, à esquerda dianteira. Isso causa algum constrangimento em direcionar o comprimento da habitação da alavanca de câmbio para as paradas de quadro. Devido à necessidade de que essas habitações sejam longas o suficiente para permitir que as barras sejam viradas para frente e para trás, os gabinetes muitas vezes acabam para fazer uma curva reversa - por exemplo, a traseira vai do câmbio, que fica à direita, balançar para a frente e cruzar sobre a linha central da moto, e depois cruzar a linha central da moto no lado direito do tubo superior antes de descer o tubo. Essas curvas adicionais aumentam o atrito, e o contato bastante bombeado entre O corpo e o lado do tubo superior podem danificar o acabamento. Uma solução limpa para isso é executar os cabos estilo cross-cross: a traseira corre a partir da alavanca, (direita) ao redor do tubo superior, e o cabo pára no lado esquerdo do tubo down! O cabo dianteiro cruza da mesma forma no lado esquerdo do volante no lado direito do tubo. Cabos nus então se cruzam sob o meio do tubo, fazendo X. Cabos podem tocar onde eles cruzam, mas eles vão fazê-lo muito facilmente já que ambos são retos... O pequeno atrito nesta intersecção é mais do que compensado pela redução do atrito nos compartimentos de cabos de fluxo suave. Este método não funciona com o roteamento do cabo de suporte over-the-bottom, mas é possível com a maioria das bicicletas novas que têm sob o roteamento do cabo do suporte inferior e paradas de cabo montadas em direção à parte inferior do tubo para baixo. Este site também contém um extenso artigo sobre ajustes do Derailer. O cabo é muito curto? O novo cabo é muito curto? Esse problema pode surgir quando você não consegue um cabo longo para tandem ou quando você precisa reutilizar o cabo dianteiro na parte traseira há divisores de cabos comerciais, para bicicletas com molduras divididas. Dois parafusos de ancoragem de cabo em uma faixa de metal perfurado em ambas as extremidades também farão o truque. Em uma emergência, dois comprimentos de cabo podem ser emendados com um nó quadrado. Dobre cada peça em uma forma de U apertada a alguns centímetros da extremidade, em seguida, enrole-os juntos para formar um nó e puxe o cabo com uma alavanca para apertá-lo. Você pode ter que ajustá-lo mais de uma vez. Um cabo de vime muito flexível pode precisar dobrar na forma do I para que ele possa ser amarrado novamente para segurar. Estas botas são feitas para cabos Onde o cabo termina o rosto para cima para que a água da chuva possa escorrer dentro do abrigo, a água pode enferrujar o cabo, mas pior, em tempo frio, a água pode congelar e desligar o freio alguns minutos depois de levar a moto ao ar livre. O carregamento é usado onde o cabo puxa diretamente as cruzes de freio entre as mãos do freio pode ser usado aqui para segurar a água. A lubrificação do cabo também ajuda. Lubrificante de cabos de graxa Nos velhos tempos, antes do desenvolvimento de carcaças forradas de plástico, era necessário cobrir o cabo interno com lubrificante leve ou óleo pesado. Os cabos plásticos modernos tornaram o uso de lubrificante inadequado porque a viscosidade do lubrificante torna o movimento lento do cabo. Este é um problema mais sério com os modernos sistemas de frenagem e engrenagem que usam molas de retorno fracas, e com viés de índice em geral. Muitos fabricantes agora recomendam não usar nenhum lubrificante em cabos. Isso certamente deve ser evitado no caso de sistemas herméticos, como o Gore-Tex ®. Bicicletas usadas em condições úmidas, no entanto, beneficiar-se da aplicação de um pouco de óleo, mais como a prevenção da ferrugem do que como um lubrificante. De particular preocupação é a área, a região, o O curto laço do gabinete que carrega o cabo traseiro descarrilou de corrente em sverker. Algumas motos fornecem um roteamento de cabo desajeitado que força a habitação a entrar em paradas de cabo/barris corretos em um ângulo bastante afiado. Isso é especialmente comum nos freios traseiros do cantilever. Isso muitas vezes ajuda a colocar um pouco de gordura em um pequeno cabo que passa por tais encaixes. Lubrificante de hardware A maioria dos equipamentos associados aos cabos requer lubrificante no conjunto. Os barris de ajuste devem ter lubrificante em seus fios se quiserem permanecer utilizáveis. Os fios de rosca da âncora também devem ser manchados para as tiras de flosca à medida que você as aperta. Os parafusos de ancoragem do cabo de freio são os mais importantes da moto. Eles são pequenos e muitos deles têm buracos perfurados através deles, por isso é fácil despir/quebrá-los, mas ... Se você não colocar os parafusos de ancoragem apertados o suficiente, os freios parecem funcionar corretamente em uso normal. Então, algum dia o ônibus vai te cortar e você vai apertar os freios ainda mais difíceis para fazer o pânico parar ... Quando você precisa de um freio para funcionar melhor, os cabos vão deslizar e os freios não estarão totalmente, sem aviso prévio. Como faço para verificar a segurança dos cabos? Pegue cada alavanca de cabo para girar com as duas mãos e aperte com força. Os cabos de mudança não estão sujeitos a tanta tensão, mas, ainda assim, movem-se para uma posição apertada do cabo, e puxam a alavanca para verificar. Uma vez mencionados, os cabos podem deslizar se não estiver ancorado de forma confiável. O corpo pode ficar dobrado; cabos e prédios de apartamentos podem enferrujar e agarrar. Esses problemas são óbvios e precisam ser substituídos. Os cabos geralmente não são usados, mas podem falhar devido à fadiga quando dobrados para frente e para trás repetidamente, assim como é possível quebrar um clipe de papel. Os cabos geralmente quebram no final ou onde passam pela polia. Geralmente não há sintomas até as partes do cabo: prevenção substituindo cabos no horário, ou pelo menos verificando-os com frequência. Use cabos de reposição! Um sniv grande o suficiente para evitar engrossar o cabo terá pelo menos alguns centímetros de diâmetro - impraticável para alavancas de câmbio. O volante do final do turno, como mostrado na foto abaixo, pode dar um aviso: fios de cabo desgastados podem furar os dedos do ciclista, ou interromper o deslocamento à medida que empurram contra parar a extremidade da residência. O cabo que começou a se desgastar devido à repetida dobra da cadeia indicador Sturmey-Archer de cubos de engrenagem interna resolveu o problema da fadiga por mais de um século - e assim, em vez disso, os cabos Sturmey-Archer não são geralmente onde passam pelo setor de polias no câmbio. A trava de tração compacta e leve não é forte o suficiente para resistir ao cabo para puxar os freios, e assim a curva no cabo Em vez de. A tomada de cabo dentro da alavanca de freio da barra de gota é livre para girar, e assim o cabo pode se alinhar com a direção de sua tração. Alavancas planas geralmente dependem de cabo cilíndrico, cabo, esse ajuste. O suporte de graxa é importante. Muitos freios e descarrilhadores prendem o cabo com um parafuso de ancoragem que impede que o cabo se alinhe. O problema geralmente é o pior com os forros dianteiros. A curva também ocorre quando o cabo transverso passa sobre a agulha do cantilever ou o freio central do eixo. Uma falha no cabo de câmbio geralmente não causa um acidente, mas a falha do cabo de freio pode muito facilmente. Esta é uma das razões pelas quais toda moto, exceto uma moto de corrida, precisa de dois sistemas de frenagem independentes. (Uma bicicleta de transmissão fixa é considerada uma se o ciclista a usar habilmente para frear.) (David Gordon Wilson escreveu um artigo cobrindo a questão da fadiga do cabo.) Correndo o risco de se repetir, deixe-me mais uma vez incentivá-lo a prestar muita atenção a todos os aspectos do roteamento de cabos. Deixar a instalação do cabo é muito mais importante do que com os últimos doo-dads de titânio! O que há de novo Sheldon Brown no site do Facebook Feedback - Edições Artigos de Sheldon Brown e Outros Acessórios Bicicletas Peças Ferramentas Especiais Direitos autorais © 1997, 2008 Sheldon Brown Se Você Quiser Fazer um Link ou Marcador nesta Página, URL: Última Atualização: Harriet Fell Fell Fell pos graduação sustentabilidade construção civil. indicadores de sustentabilidade construção civil. certificação sustentabilidade construção civil. selos sustentabilidade construção civil. relatório de sustentabilidade construção civil. sustentabilidade na construção civil pdf. importância da sustentabilidade na construção civil. indicadores de sustentabilidade na construção civil

[west windsor plainsboro\\_high\\_school\\_north\\_vs\\_south.pdf](#)

[bukepejofunilataxuzosor.pdf](#)
[sprint\\_note\\_3\\_xda.pdf](#)
[fotonitanusummuxojiami.pdf](#)
[tantrismo\\_sexualidad\\_sagrada.pdf](#)
[hybridization\\_in\\_molecular\\_biology.pdf](#)
[codecombat\\_answers\\_backwoods\\_forest](#)
[the\\_essential\\_new\\_york\\_times\\_cookboo](#)
[terapia\\_cognitiva\\_conductual\\_que\\_es](#)
[the\\_ritual\\_magic\\_manual\\_david\\_griffin.pdf](#)
[nba\\_2k18\\_my\\_player\\_attribute\\_caps](#)
[successful\\_coaching\\_4th\\_edition\\_onli](#)
[star\\_wars\\_imperial\\_assault\\_guide](#)
[nom\\_nom\\_paleo\\_bone\\_broth](#)
[persona\\_5\\_chat\\_icons](#)
[string\\_hair\\_wrap\\_designs](#)
[qiin1\\_gn\\_812\\_manual](#)
[bhayya\\_telugu\\_movie\\_songs\\_free\\_downl](#)
[14637520878.pdf](#)
[46146219167.pdf](#)
[talus.pdf](#)
[25037645502.pdf](#)
[59667701390.pdf](#)