

Установка дерайлера

Итак, прикручиваем дерайлер к петуху. Думаю, с этим все справятся самостоятельно.

грабли: не поуродуйте винт b-tension (впоследствии упирающийся сзади в выступ на петухе) при установке дерайлера. Ну и с резьбой в петухе тоже поаккуратней - сталь по алюминию легко срывается.

Настройка ограничительного болта Н

Теперь настраиваем положение суппорта ограничительным винтом Н, относящимся к маленькой звездочке. (На дерайлерах RapidRise это наоборот, большая звездочка и винт L). Закрутите или выкрутите винт Н так, чтобы центральная плоскость верхнего ролика дерайлера совпала с внешней плоскостью звезды.

совет: Имеет смысл придерживать рукой дерайлер в ~ рабочем положении при настройке винта Н.

Прокладка рубашки и троса

Основную проблему представляет подбор длины рубашки от последнего упора на пере до дерайлера. Вставьте один конец рубашки в упор на пере, другой возьмите в руку примерно в рабочем положении (там где рубашка будет упираться в дерайлер) и поперебирайте по нескольким сантиметрам в обе стороны, добиваясь того, чтобы тросик максимально легко ходил внутри. Вообще говоря, изгиб рубашки зависит и от колпачков, которые вы используете. Родные шимановские колпачки (M-System) позволяют сделать максимально короткую рубашку с большим изгибом без потери в легкости движения троса. Имеет смысл их использовать. Слишком длинная рубашка - плохо, так же и слишком короткая. Хуже - слишком короткая. И не забывайте про эстетику. Отрезали подходящую длину, теперь выставляем регулировочный болт в среднее положение - возможно он нам понадобится при тонкой настройке дерайлера. Отщелкиваете манетку на последнюю передачу, и можно крепить тросик. Я бы советовал натягивать его пассатижами - рукам просто не хватает силы выбрать все люфты и усадить все что не село (рубашки в

колпачки, а колпачки в упоры рамы) на свои места. Натягиваем тросик, держим и закручиваем фиксирующий болт.

грабли: обратите внимание на положение прижимной пластины под болтом, трос должен прижиматься прямой частью пластины, а не загнутой

грабли: проверьте, попал ли трос в проточку, если она есть на корпусе дерайлера под прижимной пластиной.

грабли: следите за тем, чтобы не сдвинуть дерайлер от крайнего положения при фиксации троса.

Настройка натяжения троса

Убедившись, что трос надежно закреплен болтом на дерайлере, переключаемся манеткой на самую большую звездочку. Регулировочным болтом, в который упирается рубашка, выставьте дерайлер в такое положение, чтобы центральная плоскость верхнего ролика дерайлера совпала с центральной плоскостью звезды.

грабли: выкрутите ограничительный болт L хотя бы наполовину, чтобы он гарантированно не мешал настройке.

Настройка ограничительного болта L

Нажмите на тянущий рычажок манетки до разумного упора. Ограничительным болтом L добейтесь, чтобы центральная плоскость верхнего ролика дерайлера слегка выходила за крайнюю плоскость звезды.

Теперь можно надевать цепь.

Настройка силы натяжения цепи (B-Tension)

Если вы все-таки оставили длинную цепь, с которой можно включить любую передачу (см. [Длина цепи](#)), либо ставите новый суппорт, либо поставили кассету, на которой есть звезда

больше, чем на предыдущей: например, вместо кассеты Alivio (30 зубов макс.) поставили Deore (34 зуба макс.), то вам нужно отрегулировать угол наклона суппорта, чтобы он не цеплял направляющим роликом за звезды. На всех моделях суппортов Shimano от AceraX и выше, и SRAM от 3.0 и выше существует винт (см. фото слева), позволяющий отрегулировать угол наклона. Откручивая этот винт, вы приблизите направляющий ролик к звездам, закручивая - наоборот, удалите.

Добейтесь максимальной близости ролика к звездам, но чтобы ролик их не касался.

грабли: цепь должна быть надета.

Тонкая настройка переключения

Если все компоненты новые и трос с рубашками хорошо сели, то дальнейшей настройки не потребуется. Если же передачи подглюкивают или переключаются с задержками, потребуется еще некоторые действия, смотря по симптоматике.

Цепь в одну сторону переключается быстрее чем в другую - настроить натяжение троса. Если сбрасывается хуже - трос отпустить. Если закидывается плохо - трос натянуть.

Дерайлер "тормозит" при сбросе на несколько звезд. Где-то заедает трос. Ищите перегибы и загрязнения.

Дерайлер "тормозит" при сбросе "по одной" звезде. Слишком изношенная цепь, и/или недопустимый люфт направляющего ролика, и/или гнутый дерайлер/петух рамы, и/или недопустимый люфт дерайлера. Определить что - и менять/выгибать.

Цепь плохо сбрасывается на последнюю звезду - открутите на 1/4 оборота винт H. Возможно, слишком изношенная цепь, и/или недопустимый люфт направляющего ролика, и/или гнутый дерайлер/петух рамы, и/или недопустимый люфт дерайлера.

Цепь плохо закидывается на первую звезду - открутите на 1/4 оборота винт L. Возможно, слишком изношенная цепь, и/или недопустимый люфт направляющего ролика, и/или гнутый дерайлер/петух рамы, и/или недопустимый люфт дерайлера.

Цепь пытается заскочить/спрыгнуть на соседнюю звезду - отрегулировать натяжение троса (ослабить/натянуть - соответственно).

Цепь хаотично скачет/пытается скакать по соседним звездам - возможно слишком грязный дерайлер, возможно недопустимый люфт в шарнирах дерайлера. Определить что - и чистить/идти за новым.

грабли: не крутить регулировочные болты на манетке и дерайлере больше чем наполоборота за раз.

грабли: не крутить ограничительные болты "от фонаря".

Подстройка переключения "на ходу"

Уверены, что еще не [пора менять](#) задний суппорт или направляющий ролик?

Для начала очистите все шарниры суппорта от грязи - обычно хватает пролить WD-40, если у вас там нет залежей полезных ископаемых, конечно. ;) Убедитесь, что тросик перемещается без заеданий по всей длине.

Поставьте цепь на среднюю звезду кассеты (или одну из средних, если у вас четное количество звезд). Убедитесь, что положение манетки соответствует именно этой звездочке. Не забыли, что на системе цепь должна стоять на средней звезде? А теперь регулировочным полым болтом, через который входит тросик, отстраиваете натяжение троса так, чтобы плоскость направляющего ролика суппорта совпала с плоскостью той звезды кассеты, на которой стоит цепь.

Если у вас не новый суппорт, то в некоторых положениях он может плохо работать при такой настройке. Поэтому чуть-чуть подрегулируйте натяжение троса (буквально по четверти оборота регулировочного винта), чтобы улучшить качество переключения там где оно плохое, но не сильно ухудшить там где оно хорошее.

грабли: не крутить регулировочные болты на манетке и дерайлере больше чем наполоборота за раз.

Замечания

Сложилось мнение, что **менять** задний суппорт нужно, когда люфт (не путайте с естественной упругостью конструкции) на нижнем конце рамки с роликами превышает 0.5см. Хотя можно ездить даже с люфтом превышающим 1см, но начинаются очень серьезные проблемы с переключением.

А вот устойчивого мнения по поводу допустимого люфта **направляющего ролика** не сложилось.. На данный момент я считаю, что предельно допустимый общий поперечный люфт

ролика 1,5мм. Хотя и этого многовато. Реально глюки начинаются уже после 1мм. Но зато сложилось вполне конкретное убеждение, что пластиковые ролики, продающиеся в московских магазинах - плохие. Мой байк уже несколько лет оборудуется алюминиевыми роликами на промподшипниках и отлично себя чувствует.