

Przegląd Skki Trikke model 2017 przed sezonem zimowym.

Przed każdym sezonem zimowym (lub bezpośrednio po zakończeniu sezonu zimowego) należy dokonać przeglądu Skki. Oto lista czynności jakie powinniśmy wykonać przed pierwszą jazdą w sezonie.

1. Przegląd zaczynamy od sprawdzenia dokręcenia **WSZYSTKICH** śrub, połączeń gwintowych w Skki. To warunek konieczny gwarantujący długotrwałą, bezawaryjną eksploatację naszego sprzętu i gwarantujący nasze bezpieczeństwo. Jeżeli okaże się, że jakaś śruba wymaga dokręcenia, jest poluzowana prosimy ją wykręcić i na gwint nałożyć 1-2 krople kleju anaerobowego zabezpieczającego przed odkręceniem połączenia gwintowe. Używamy kleju Loctite 243 lub odpowiedni zamiennik np. CX 80 nr 43 lub podobne (kolor niebieski) . Są to kleje do zabezpieczania metalowych połączeń gwintowych o średniej sile łączenia. Dokręcamy śrubę która była poluzowana i po tej operacji mamy trwale zabezpieczony ten gwint przed odkręceniem.



2. Kolejną czynnością jest nasmarowanie przegubu Skki Trikke i jego przedniej osi. Nowy model jest tak skonstruowany, że nie potrzebujemy rozkręcać tego elementu by dokonać smarowania. Każdy z ruchomych elementów ma pod spodem specjalne otwory przez które wciskamy pistoletem smarowniczym lub smarem w sprayu środek smarny. Używać można każdego smaru, ale my zalecamy smar morski, odporny na niskie temperatury i wypłukiwanie przez wodę. Można też użyć dowolnego, penetrującego smaru w sprayu. Opieramy sprzęt o stolik bumperem i mamy swobodny dostęp do miejsc jakie należy nasmarować.

Smarujemy elastomery i łącznik przegubu (trzy miejsca do smarowania)

Lewe ramię przegubu



Łącznik przegubu



Prawe ramię przegubu



3. W dalszej kolejności smarujemy oś przegubu. W tym celu należy odpiąć rzepy/paski przedniego, czarnego bumpera i odstąpić przednią oś przegubu. Wystarczy odpiąć dolny i środkowy rzep.

Tutaj znajdują się również otwory przez które smarowniczką wprowadzamy smar. Smarujemy do momentu aż zauważymy, że pomiędzy ramą a ramionami przegubu pojawi się wyciskany smar. Wszystko później starannie czyszcimy i myjemy benzyną ekstrakcyjną. Warto dwoma kluczami imbusowymi 5 mm obrócić oś kilka razy.



4. Następną czynnością serwisową jest sprawdzenie napięcia zapięcia klamry wiązania nart. **Narta na stopie musi być zapięta klamrą z wyraźnym oporem.** Jeżeli zatrzask zapina się lekko na tylni pałak należy nawinąć dwie warstwy srebrnej/ czarnej płóciennej taśmy samoklejącej. To likwiduje nadmierny luz i zwiększa siłę zapięcia narty na stopę.



5. Prosimy sprawdzić sztywność zapięcia szybkozamykacza regulacji wysokości kierownicy. Musi się zamykać z wyraźnym oporem. Nie może być tam luzu!



6. Smarowanie, ostrzenie nart.

Smarowanie ślizgów najlepiej robić metodą na gorąco, ale w ostatnim roku pojawiło się wiele smarów na zimno, które również dają bardzo dobry efekt smarowania. Są za to szybkie i sam proces jest czysty. Przy smarowaniu na zimno zalecamy wcierać ten smar po wyschnięciu wałkiem filcowym lub ręcznie korkiem. Zalecamy przed smarem zasadniczym zrobić bazę ze smaru bazowego jako pierwszą warstwę na ślizgu. Zalecamy tę czynność wraz z ostrzeniem przeprowadzić w profesjonalnym serwisie zajmującym się nartami. Stosujemy smary w zależności od warunków na stoku, temperatury powietrza, wilgotności, rodzaju śniegu. Ważne: najpierw nakładamy smar bazowy, który zabezpiecza nam ślizg przez cały sezon. A później smary odpowiednie do warunków pogodowych. Nasz sprzęt jest na tyle uniwersalny, że najlepiej sprawdzają się smary uniwersalne z odpowiednim smarem bazowym.

Ostrzenie krawędzi.

Zalecane kąty ostrzenia to:

Dolna krawędź podniesiona o: 0,5 stopnia

Bok krawędzi : 88 stopni

Natomiast dla tych co chcą i potrafią mocno składać się w skręcie i kłaść kierownicę do śniegu zalecamy zastosować ostrzenie:

Dolna krawędź podniesiona o: 1 stopień

Bok krawędzi : 89 stopni

GOTOWE ☺

Pozdrawia

Trikke Team Poland

e-mail: biuro@trikke.pl

Tel: 0048 **694 468 182**

www.trikke.pl