Poradnik turysty motocyklowego część I.

Wstęp.

Poradnik który trafił w wasze ręce nie jest ani instrukcją obsługi motocykla ani też podręcznikiem dla mechaników. Napisany dość ogólnie porusza najważniejsze kwestie związane z eksploatacją każdego motocykla. Obserwując forum doszedłem do wniosku że przy takiej ilości utalentowanych i wspaniałych mechaników możemy tylko przypominać i delikatnie sugerować na co właściciel pojazdu powinien zwrócić uwagę przed wyjazdem z garażu. Niniejszym przypominamy i sugerujemy, a właściwie to Piotr Bryszewski, który jest autorem tego poradnika.

Zaplanowaliśmy dalszy wyjazd ? Nie jestesmy pewni czy nasz motocykl nie zawiedzie nas w czasie podróży ? W kilku zdaniach chciałbym opisac jak podejść do tematu (ze strony technicznej) dalszej turystyki motocyklem. Sprawność i niezawodność naszego motocykla jest zależna od jego najsłabszego elementu. Motocykl musimy podzielić na podzespoły.

1-silnik + skrzynia biegów + sprzęgło
2-instalacja elektryczna
3-zawieszenie
4-koła i ogumienie
5-uklad przeniesienia napędu(łańcuch+zębatki)
6-dzwignie, cięgła i linki sterujące podzespoły motocykla
7-układ wydechowy

Silnik- jest sercem motocykla, oceniamy łatwość rozruchu zimnego jak i ciepłego silnika. W jednym i drugim przypadku nie powinno być z tym problemów. Jeżeli np.zimny silnik z łatwością daje sie uruchomić a po nagrzaniu są już problemy wskazuje na niewłasciwą mieszanke wytwarzaną przez gaźnik, Takie same objawy mogą wystąpić przez zastosowanie niewłaściwej czy też uszkodzonej świecy zapłonowej. (pomijam juz takie usterki jak nieszczelne zawory, nie właściwa regulacja luzów na zaworach czy ginąca tzw. kompresja. Nastepnie oceniamy ogólny stan silnika, kopcenie- barwa dymu doświadczonemu mechnikowi dużo mówi co jest przyczyną kopcenia. Czarny, sadzowaty dym wskazuje na zbyt bogatą mieszankę tzn za dużo benzyny w stosunku do powietrza spowodowany np. zanieczyszczonym filtrem powietrza, zbyt późny zapłon. Dobrze dobrana świeca zapłonowa a właściwie kolor elektrod podpowie nam na jakiej mieszance pracuje nasz silnik. Czarny dym dla mechanika to nie problem. Jest o wiele gorze gdy silnik kopci na tzw niebiesko, biało, to świadczy o tym ze silnik pobiera i spala olej. W tym przypadku przyczyn może być wiele. Nadmierny luz tłok-cylinder, porysowana gładz tuleji, nieszczelne zawory. Luz trzonków zaworów w prowadnicach, nieszczelna komora spalania (uszczelka pod glowicą). Kopcenie silnika na niebiesko-bialo (jak zwał tak zwał) każdy widzi inaczej kwalifikują sinik do naprawy głownej. Raczej nie wybierał bym się gdzieś dalej motocyklem który bieże olej, Cała seria następstw tego typu problemów "umili" nam skutecznie jazdę i odbierze przyjemność podrożowania. Może się zdażyć że układ przewietrzania silnika ulegnie uszkodzeniu, (raczej w silnikach starszej konstrukcji) Wylot takiego układu często jest połączony z filtrem powietrza. Efektem awarii jest zalanie filtra olejem na skutek czego silnik zasysa powietrze z olejem. Stuki, dzwonienie i inne szmery nie naturalne dla pracy sinika muszą zostać zlokalizowane i zdiagnozowane. Trudno opisać odgłosy które poprostu są wynikiem pracy poszczególnych elementów silnika, ale wszelkiego rodzaju tzw. dzwonienia, metaliczne stuki nie są "normalne". Wycieki oleju, pocenie sie nalezy bezwglednie usunąć, Po pierwsze silnik zalany olejem zmieszany z błotem wygląda mało efektownie, a po drugie ze wzgledów bezpieczeństwa. Wyobraźmy sobie sytuacje że mamy nieszczelny Simering na wałku zdawczym, olej w nadmiernych ilosciach wycieka na łancuch a nastepnie na oponę. Guma zabrudzona olejem nie ma żadnej przyczepnosci !!

Sprzęgło- jest najważniejszym elementem z układu przeniesienia napedu, Najważniejszym i bardzo precyzyjnym (wbrew pozorom). Od jego pracy zależy przeniesienie mocy silnika, prędkość, płynne ruszanie z miejsca, lekka praca skrzynki biegów, przyspieszanie, hamowanie silnikiem, manewry parkingowe. Należy zwrócic uwagę na stan tarcz ciernych, przekładek, sprężyn dociskowych (one też ulegają zmęczeniu). Można nawet przyjąc zasadę że przy wymianie tarcz, wymianie podlegają także sprężyny. Pozwoli to uniknąc przykrych rozczarowań typu " nowe tarcze a sprzęgło nie działa poprawnie".
Olej i wymiana- należy bardzo ściśle przestrzegać zaleceń producenta co do wymiany oleju i filtra. Jezeli producent zaleca robic to co np. 3000 km to przed dalszą podróżą nie wahajmy się go wymienić gdy brakuje nam 300 km do przebiegu podanego przez producenta. Często jest stosowana metoda dolewek oleju (w silnikach, które ze wzgledu na stan techniczny pobierają olej). Kierowanie się myśleniem typu- nie będę wymieniał bo przez 3000 km dolałem w sumie 4 l świeżego oleju, gdzie stan oleju w silniku wynosi np. 2,5 L. Bez wzgledu na to olej musi zostać wymieniony. Nie wolno zapomnieć również o wymianie filtra oleju. Co bardziej gorliwi (znam takich) wymieniają filtr oleju nawet dwukrotnie w czasie przebiegu między wymianami oleju. Nie będę tego komentował ale podobno lepsze jest wrogiem dobrego!