Zmodyfikowane zasady zimowego przechowywania motocykla Royal Enfield

Zalecenia producenta dotyczącego zimowego przechowywania motocykla są sformułowane w instrukcji obsługi i są one następujące:

W przypadku, gdy motocykl nie będzie używany przez miesiąc lub dłużej zalecamy przedsięwzięcie następujących środków:

1. Przeprowadź wymagane naprawy i regulacje
2. Starannie umyj motocykl i przesmaruj zgodnie z tablicą serwisową.
3. Opróżnij z paliwa: zbiornik, przewód paliwowy i gaźnik.
4. Utrzymuj wlew paliwa zamknięty i rozpyl olej silnikowy wewnątrz zbiornika dla uniknięcia korozji.
5. Wykręć świecę zapłonową. Wlej ok. 50ml czystego oleju silnikowego przez otwór świecy. Przykryj otwór czystą szmatką i kilkakrotnie obróć wał korbowy. Wkręć z powrotem świecę zapłonową.
6. Wyczyść starannie łańcuch i pokryj go cienką warstwą oleju.
7. Wymontuj akumulator z motocykla. Oczyść bieguny z produktów korozji.
8. Utrzymuj poziom elektrolitu pomiędzy min. i maks. przez dolewanie wody destylowanej. Wytrzyj akumulator do sucha.
9. Przechowuj akumulator w chłodnym, suchym i dobrze wentylowanym pomieszczeniu.
10. Nie wystawiaj akumulatora na bezpośrednie działanie światła słonecznego, w pobliżu otwartego ognia i oddziaływanie temperatur powyżej 40^0C i poniżej 0^0C.
11. Zakryj wylot tłumika plastikową torebką, aby chronić go przed wilgocią. Ustaw motocykl na centralnej podstawce.
12. Pokryj cienką warstwą oleju żebra cylindra i głowicy.
13. Zastosuj preparat antykorozyjny na chromowane części. Uważaj żeby nie nanieść go na części gumowe i malowane.
14. Przechowuj motocykl w czystym zadaszonym miejscu, wolnym od wilgoci. Przykryj motocykl dla ochrony przed kurzem

Większość przytoczonych powyżej punktów ma swoje uzasadnienie, lecz w wypadku niektórych z nich pojawiły się nowe technologie lub preparaty, które pozwalają bardzo dobrze chronić motocykl w czasie przerwy zimowej, a z drugiej strony przyczyniają się do zmniejszenia uciążliwości czynności obsługowych. Dodatkową zaletą zaproponowanych poniżej rozwiązań jest możliwość szybkiego uruchomienia motocykla przy niespodziewanym szybszym nadejściu cieplejszych dni.
Na podstawie własnego doświadczenia wdrożyłem do powyższych punktów następujące modyfikacje:

Punkt 3.
Uważam opróżnianie zbiornika paliwa za niecelowe. Paliwo wypełniające całkowicie zbiornik bardzo dobrze chroni go przed korozją. Nie można tego powiedzieć o oleju silnikowym, który trudno jest rozpylić w zamkniętej objętości tak, aby dokładnie pokrył całą powierzchnię. Przyjęta metoda chroni nas przed wątpliwościami, co zrobić z paliwem, którego nie będziemy używali? Proces starzenia się paliwa polega w pierwszej fazie na wytrącaniu się laków i żywic. Każdy z nas widział te brązowe osady w komorze pływakowej. Wydaje mi się, że znacznie prościej jest napełnić zbiornik do pełna paliwem z dodatkiem stabilizatora paliwa np. firmy Wynn's – Fuel Stabilizer. Preparat ten powstrzymuje proces starzenia się paliwa i umożliwia nam uruchomienie silnika w dowolnej chwili bez żadnych dodatkowych czynności. Po napełnieniu zbiornika paliwem ze stabilizatorem należy na chwilę uruchomić silnik, tak by zmodyfikowane paliwo dotarło do wszystkich miejsc układu zasilania.

Punkt 5.
Proponowane czynności nie rozwiązują problemu. W przypadku gładzi cylindra jest to jakieś rozwiązanie pod warunkiem, że będziemy regularnie pokręcać wałem nie rzadziej, niż co 2 tygodnie. W przypadku Royala, drugim miejscem wewnątrz silnika narażonym na korozję są

łożyska toczne wału korbowego. Tym łożyskom nalanie oleju do cylindra nic nie pomoże. Dla nich jedynym ratunkiem jest kręcenie silnikiem, aby nie dopuścić do ich korozji. Na marginesie wspomnę, że skłonność łożysk tocznych do korozji bierze się z różnic w składzie chemicznym bieżni i elementów tocznych. Prowadzi to do różnic potencjału elektrycznego, które rozładowują się na drodze przepływu prądu elektrycznego i wywołują tzw. korozję elektrolityczną. Pokręcanie łożyskiem powoduje przerwanie tych zjawisk i rozprowadzenie oleju, który jest izolatorem. W moim motocyklu wykręcam świecę zapłonową dla zmniejszenia oporów przy pokręcaniu silnikiem. W miejscu świecy umieszczam kawałek czystej gąbki, który chroni silnik przed zasysaniem pyłów.
Samo pokręcanie silnikiem jest proste, gdy mamy do dyspozycji rozrusznik elektryczny. Bez świecy zapłonowej kręci on silnikiem bez nie powodując zużycia rozrusznika i akumulatora. Pokręcanie silnika nożnym rozrusznikiem nie jest już tak łatwe i przyjemne. Ja, choć mam motocykl bez elektrycznego rozrusznika stosuję w tym celu zewnętrzny rozrusznik własnej konstrukcji. Jest on przedstawiony na rys.1.

Rys. 1

Urządzenie jest składane i przewoźne dla oszczędności miejsca i wygody użytkowania, co pokazano na rysunkach 2 i 3.
Zainteresowanych szczegółami technicznymi tego urządzenia odsyłam do czasopisma Chopper Magazyn Nr 3 z bieżącego roku. Nie wnikając w szczegóły można powiedzieć, że urządzenie to przypomina swoja zasadą działania zapalanie silnika przez pchanie motocykla. Miłośnicy wyścigów motocyklowych znają też podobne, przewoźne urządzenia zasilane z akumulatorów.
Uwaga: Przy wszystkich typach elektronicznych układów zapłonowych, w czasie pokręcania silnikiem świeca zapłonowa musi być dobrze przytwierdzona do masy. W przeciwnym razie dojdzie do uszkodzenia modułu. W zapłonie bateryjnym również lepiej jest stosować się do

tego zalecenia dla ochrony styków przerywacza. W najprostszych wersjach wystarczy po prostu nie włączać zapłonu przy pokręcaniu silnikiem.

Rys. 2

Rys. 3

Punkt 7. Jestem przeciwnikiem wyjmowania akumulatora z motocykla bez wyraźnej konieczności. Każdorazowe przykręcanie i odkręcanie przewodów może przyczynić się do obluzowania zacisków osadzonych w tworzywie sztucznym a konsekwencji do wycieków elektrolitu. Przy niewprawnym podłączaniu i odłączaniu akumulatora dochodzi czasem do zwarć. Wszystkie czynności obsługowe, tj. uzupełnianie poziomu elektrolitu i okresowe doładowania nie wymagają wymontowania akumulatora z motocykla. Jedynie w sytuacji, gdy motocykl znajduje się w nieogrzewanym pomieszczeniu i nie ma możliwości utrzymania stanu pełnego naładowania należy akumulator wymontować z motocykla. Również oczyszczenie biegunów i ich konserwacja może być przeprowadzona na motocyklu.

Punkt 11.Co się tyczy zatykania wylotu układu wydechowego, to wszystko zależy od okoliczności. Jeżeli zrobimy to po dłuższej jeździe i układ jest całkowicie osuszony, to można taki sposób polecić po ostygnięciu układu. Jeżeli układ nie został w pełni nagrzany i tkwią w nim skropliny spalin, to zatkanie wylotu zintensyfikuje wewnętrzną korozję. Badania prowadzone dla samochodów doprowadziły do wniosku, że pełne osuszenie układu wydechowego następuje dopiero po około 20 km jazdy. Nie znam podobnych badań prowadzonych dla motocykli, ale wydaje mi się, że około 10 km wystarczy ze względu na inne proporcje układu wydechowego w motocyklu.

Na koniec życzę całej motocyklowej rodzinie, by zima była krótka a wiosna przyszła szybko i była ciepła.

Jerzy Mydlarz