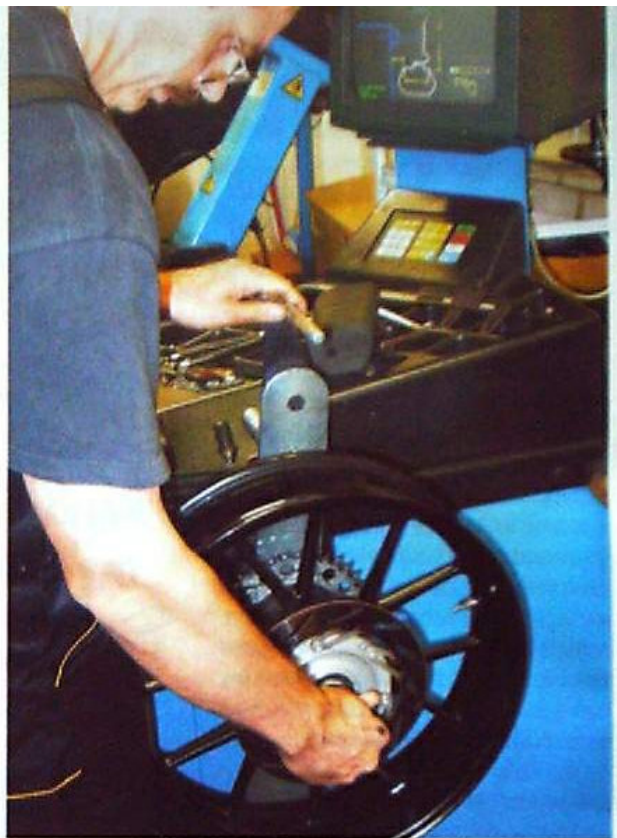


KICHA W PIGUŁCE

Kiedyś prawie każdy motocyklista sam naprawiał tak zwanego kapcia. Inna sprawa, że wtedy łatanie gumy było nieco łatwiejszym zadaniem i zdarzało się o wiele częściej niż dzisiaj.



Tekst
Szymon
Dziawer
Zdjęcia
Krzysztof
Wydrzycki

Dzisiejsze opony, zwłaszcza te bezdętkowe, wymagają nieco więcej wprawy i odpowiedniego sprzętu. Profesjonalna naprawa na poboczu drogi jest właściwie niemożliwa. Dlatego postaram się odpowiedzieć na często powtarzające się pytania w temacie motocyklowego ogumienia.

Co robić, gdy złapię gumę daleko od domu?

Zawsze dobrze zabezpieczyć się przed taką sytuacją wcześniej i mieć ze sobą jakiś „pakiet ratunkowy”. I nie chodzi tu oczywiście o telefon komórkowy z numerem na-

szego assistance. O ile opona nie została rozerwana lub rozcięta, a jedynie przebita niewielkim ciałem obcym, jak np.: gwóźdź, drut lub wkret, o tyle możemy własnymi siłami uporać się z tym problemem.

W przypadku opon dętkowych musimy mieć ze sobą łatki, a przede wszystkim komplet kluczy do odkręcenia koła oraz łyżki do opon. Dobrze też, jeżeli motocykl nasz ma centralną stopkę. Zdjęcie opony, ustalenie przyczyny ujścia powietrza i załatanie dętki nie jest skomplikowanym zadaniem. Jednak dla kogoś, kto nigdy wcześniej tego nie robił, może okazać się czarną magią. Przy próbach sa-

modzielnego demontażu opony na miodęgo adepta mechaniki czeka wiele zasadzek, których efektem mogą być: porwany kord opony, zgięta felga i często ponowne uszkodzenie dętki przy jej montażu. Dlatego jeżeli w naszym motocyklu mamy opony dętkowe, dobrze jest w wolnej chwili poćwiczyć demontaż koła pod okiem wprawionego w tej dziedzinie motocyklisty.

W przypadku opony bezdętkowej mamy o wiele łatwiejsze zadanie. Możemy skorzystać ze znanej z samochodów pianki do kół. Jej użycie jej banalnie proste. Po prostu po usunięciu powodu rozszczelnie-

1

Zestaw do awaryjnego łatania opon bezdętkowych. (W katalogu Louisa – 80 zł)



2

Pierwszym krokiem w naprawie przebitej opony jest zlokalizowanie i usunięcie przyczyny uszkodzenia



3

Następnie otwór oczyszcza się i powiększa



nia opony należy przez zawór wpompować do wnętrza zawartość sprayu. Inną metodą, bardziej skuteczną, jednak czasochłonną, jest załatanie opony za pomocą kauczukowego kolka. Po ustaleniu miejsca nieszczelności przebijamy oponę w tym miejscu specjalnym sztydem, oczyszczając dziurę. Potem miejsce oraz kolek smarujemy klejem. Ponownie używając sztydła, wprowadzamy kolek do wnętrza opony. Po wyciągnięciu sztydła ucinamy żyłką wystającą część kolka. Następnie za pomocą naboju (podobnych do tych stosowanych niegdyś w syfonie) pompujemy koło. Pozwoli nam to na dojeżdżanie do najbliższej stacji i dopompowanie koła do wartości ciśnienia zalecanego przez producenta.

W przypadku obu tych sposobów napraw musimy pamiętać, że jest to rozwiązanie tymczasowe. Na naprawionej oponie nie powinniśmy przekraczać 80 km/h i jak najszybciej wymienić ją na nową. Prawie żaden producent opon motocyklowych nie przewiduje ich naprawy, lecz jedynie wymianę. Dzieje się to w trosce o bezpieczeństwo. Nikt bowiem nie weźmie na siebie odpowiedzialności za łataną oponę, w momencie kiedy jedyny kontakt motocykla z nawierzchnią to dwa skrawki gumy niewiele większe od powierzchni pudełka zapalek.

Czy pompować opony azotem?

Azot w oponach niewątpliwie poprawia... samopoczucie właściciela, a napełnianie w taki sposób kół jest tylko i wyłącznie modą. Azot i tak stanowi 78 proc. otaczającego nas powietrza, tak więc pompowanie opon samym azotem - zresztą i tak niewykonalne nawet po uprzednim odessaniu powietrza z opony, wydaje się jedynie na-

bijaniem ludzi w butelkę, a właściwie w tym przypadku w dętkę.

Czy można założyć inne ogumienie niż zalecane przez producenta?

Większość firm produkująca opony motocyklowe wycofuje się z produkcji opon diagonalnych, jakie zalecane były do leciwych obecnie, ciężkich motocykli sportowo-turystycznych, i oferuje głównie opony radialne. Jeżeli nawet w ofercie znajdują się opony diagonalne, to w większości przypadków jest to ogumienie do stricte turystycznego użytkowania, więc główny nacisk postawiony jest na jego sporą żywotność. Długi przebieg - twarda guma, a więc co za tym idzie - nienadająca się do ostrzejszej jazdy. W wielu przypadkach pojawia się zatem pytanie, czy dopuszczalna jest zmiana z opon diagonalnych na radialne. W większości przypadków istnieje możliwość takiej zamiany rodzaju opasania opony. Może odbyć się to kosztem niewielkiego pogorszenia komfortu podróżowania, ale wpłynie zapewne na poprawę prowadzenia motocykla.

Czy można zmienić rozmiary ogumienia?

Szczerze odradzam takie zabiegi. Zwykle po zmianie zalecanej szerokości opon motocykl prowadzi się gorzej. W pewnym sensie jestem w stanie zrozumieć chęć posiadania szerokiego walca z tyłu, jednak trzeba pamiętać, że tak naprawdę coraz szersze tylne opony w motocyklach mają umożliwić przeniesienie coraz większych mocy przy wyjściach z zakrętu, natomiast wcale nie ułatwiają samego złożenia się w zakręt. Czasem jednak takie zabiegi potrafią poprawić własności jezdne. Np. Yamaha XJR 1200 fabrycznie wyposażona

Pozostało jeszcze wiele pytań związanych z oponami. Do tematu wrócimy w najbliższych numerach

w ogumienie o szerokości 130 - przód i 170 - tył po korekcie rozmiaru opon na 120 - przód i 180 - tył dużo łatwiej składa się w zakręty. Negatywnym przykładem jest założenie tylnej opony o szerokości 190 na felgę o szerokości 5,5" (Yamaha Fazer 1000). Własności jezdne motocykla znacznie się pogorszyły. Opona wypaczyła się na węższej feldzie, przez co motocykl składał się w zakręcie do pewnego momentu bardzo dobrze, jednak po przekroczeniu pewnego kąta pochylenia (prawdopodobnie w miejscu „załamania” opony) gubił przyczepność.

Czy zakładać opony używane?

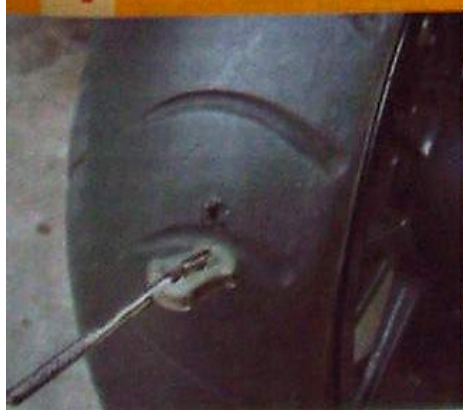
Zdecydowanie nie. Są to jedynie pozorne oszczędności. Nigdy nie znamy pochodzenia takiej opony ani przyczyny, dla której została ona zdjęta z motocykla. Spory zapas bieżnika o niczym jeszcze nie świadczy. Może okazać się, że opona taka jest po prostu stara i straciła już swoje właściwości. Opona także może być krzywa - czy to za sprawą uszkodzenia podczas jazdy, czy też niewłaściwego magazynowania.

Na jakie opony zmieniać?

Kiedy stoimy przed koniecznością zmiany opon w swoim motocyklu, możemy pokusić się o zmodyfikowanie modelu i marki ogumienia w naszej maszynie. W zależności od stylu jazdy, jaki preferujemy, możemy założyć do swojego motocykla opony o nieco bardziej sportowym charakterze, jeżeli wolimy ostrzejszą jazdę lub opony bardziej turystyczne, jeśli jeździmy spokojniej i zależy nam na większej żywotności naszych opon. Należy też pamiętać, że zawsze najlepiej jest zmieniać komplet (przednią i tylną oponę).

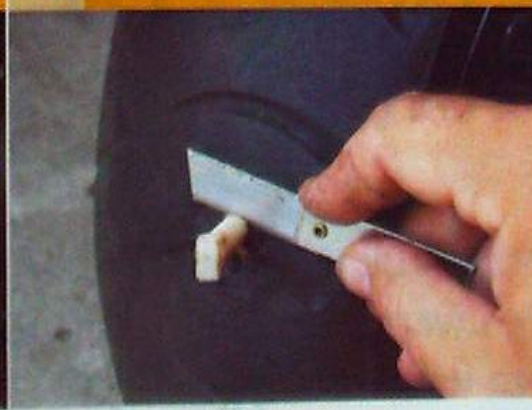
4

Po nasmarowaniu dołączonym klejem kauczukowy kolek wciskany jest w otwór



5

Wygodniejszy do użycia rodzaj kolka. Po wciśnięciu w oponę wystający fragment odciąć około 1 mm ponad oponą



6

Po kilku minutach koło można napompować gazem z naboju i udać się do... warsztatu wulkanizacyjnego

