



Tekst Tomasz Kulik Zdjęcia Szymon Dziawer

KICHA Z DĘTKI

O sposobach naprawy kół bezdętkowych już pisaliśmy. A jak naprawiać koła wyposażone w dętki, gdzie użycie pianki uszczelniającej w sprayu jest niemożliwe?

Talk znajdujący się wewnątrz kieszki nie pozwoli na zasklepienie uszkodzenia, gdyż pianka nie będzie mogła przykleić się do gumy. Zatem czeka nas demontaż koła i łatanie.

Wyjęcie dętki

W pierwszej kolejności należy odkleić oponę od obręczy (1), jeżeli sama się nie odkleiła podczas jazdy bez powietrza. W tym celu wystarczy deptanie opony możliwie blisko obręczy. Następnie przygotowujemy dwie łyżki. Pamiętajmy, że stopka opony nie jest rozciągliwa, gdyż jest zbrojona stalowym drutem. Zdjęcie opony jest możliwe wtedy, gdy stopka naprzeciwko miejsca pracy łyżki zostanie zsunięta na środek

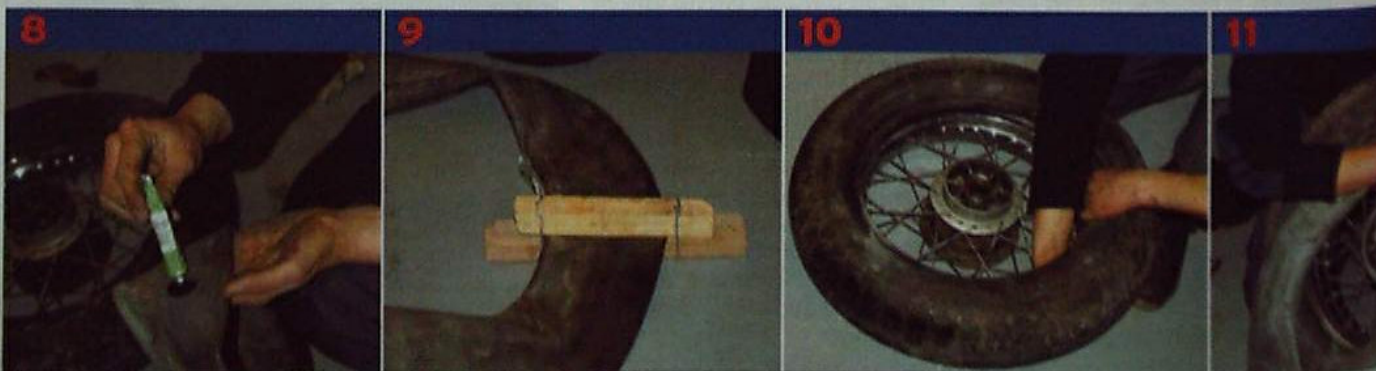
obrzeży, czyli tam, gdzie obręcz ma najmniejszą średnicę. Wbijamy łyżkę, a na drugim końcu średnicy koła naciskamy oponę, by zsunąć stopkę we wspomniane miejsce (2). Ruchem łyżki wyciągamy część stopki poza obwód obręczy. Tutaj pomocne są łyżki wyposażone w haczyki umożliwiające zaczepienie o szprychę i uwolnienie jednej ręki. Drugą ręką nadal przyciska oponę w miejscu naprzeciw. Teraz wbijamy drugą łyżkę obok (4). Odległość zależy od twardości opony, średnicy obręczy i naszej wprawy. Jeżeli po wyjęciu pierwszej łyżki opona ma tendencję do wracania na obręcz, to znaczy, że druga łyżka była wbita za blisko. Jeżeli zaś po wbiciu drugiej łyżki nie jesteśmy w stanie

wyciągnąć stopki opony na zewnątrz obręczy, to znaczy, że wbiliśmy łyżkę za daleko od pierwszej. Po wyjęciu pierwszej łyżki opona nie powinna wracać samodzielnie na obręcz. łyżkami operujemy do momentu, aż opona da się wyciągać ręką. Po wyciągnięciu na całym obwodzie stopki opony na zewnątrz obręczy czas na wywleczenie dętki (5). Odkręcamy nakrętkę oprawy wentyla i wyciągamy kieszkę.

Łatanie dziury

Zanim zabierzemy się do załatania dziury, trzeba ją zlokalizować. Zatem pompujemy dętkę i szukamy uszkodzenia dłonią lub wykorzystujemy naczynie z wodą. W warunkach polowych wystarczy kałuża, a bąbelki uciekającego powietrza zdradzą dziurę. Aby łatka przykleiła się solidnie, powierzchnia pod nią musi być chropowata. Wykorzystujemy papier ścierny gradacji 80-100 i matujemy miejsce pod łatkę nieco większe niż ona sama (6, 7). Następnie smarujemy to butaprenem, który jest już chyba kultowym klejem do gumy (8). Na rynku mamy obecnie wiele innych klejów, których sposób użycia jest szczegółowo opisany na opakowaniu. Dlatego skupię się na tym, który wszyscy znamy z nazwy, a nie zawsze ma on na opakowaniu instrukcję stosowania. Jest on również szeroko znany w kręgach osobników chcących widzieć świat bardziej kolorowy. Obie powierzchnie smarujemy cienko klejem

McGiver: W akcie desperacji jeżeli nie mamy łyżek i wykorzystujemy śrubokręty, to owińmy chociaż ich końce taśmą izolacyjną, by zmniejszyć ryzyko przecięcia dętki





(butaprenem) i odkładamy na minutę do przeschnięcia. Następnie dociskamy mocno do siebie i pozostawiamy ściśnięte przez co najmniej 10 min. W warunkach garażowych można wykorzystać dwie deseczki i imadło (9). Jeżeli używamy latek własnej produkcji, pamiętajmy, że powinny być one mniejszej grubości niż podłoże. Dlatego najlepiej wycinać je z dętki rowerowej, jeżeli nie mamy gotowej.

Wkładamy dętkę

Przed włożeniem dętki sprawdzamy dłońią wnętrze opony. Jeżeli wkładamy dętkę od strony zdjęcia opony (10), możemy mieć kłopot z umieszczeniem oprawki wentyla w otworze obręczy, zwłaszcza w przypadku twardej opony. Włożenie dłoni lub choćby dwóch palców z oprawką do wnętrza opony powoduje zasłonięcie otworu w obręczy stopką pozostającą na obręczy. W ten sposób łatwo poobcierać lub wręcz pokaleczyć sobie ręce. Pomagamy sobie łyżką jak na fotografii 11.

Przed wciśnięciem opony na obręcz warto podpompować dętkę kilkoma ruchami pompki w celu uzyskania minimalnego ciśnienia zapewniającego jej przekrój kołowy (czyli prawie flak, który pozwala się ścisnąć dwoma palcami) po to, by nie ryzykować przycięcia jej łyżką lub stopką opony przy ostatecznym składaniu koła. Dętka nieco napompowana nie „wejdzie” pod łyżkę ani oponę.

Opona

Po starannym ułożeniu lekko napompowanej dętki wewnątrz opony zabieramy się do jej montażu. Zaczynamy od miejsca naprzeciw wentyla. Do pewnego momentu oponę można wciskać ręcznie, dopiero w końcowej fazie używamy łyżek (12). Tutaj właśnie lekkie napompowanie dętki zabezpiecza nas przed przycięciem łyżką. Cały czas, gdy używamy łyżek, należy pilnować, aby stopka opony naprzeciwko była zsunięta na środek szerokości obręczy. Jeżeli przesadzimy z ciśnieniem w kieszce, zsunięcie stopki będzie utrudnione, a zaniedbanie owego zsunięcia jest przyczyną rozerwania drucianego wzmocnienia stopki opony, którego zadaniem jest utrzymywanie opony na obręczy po napompowaniu. Działając łyżką, wykorzystujemy dźwignię, z wielokrotną siłą przykładaną ręką. Dlatego łatwo o zniszczenie opony, zwłaszcza starszej. Taki egzemplarz kwalifikuje się wtedy do śmietnika, bo podczas jazdy może zeskończyć z obręczą (i nieszczęście gotowe).

Pompowanie

Po zmontowaniu koła pompujemy je, obserwując, czy opona równomiernie leży na obręczy i czy oprawka wentyla nie jest przekoszona. Ustawienie jej korygujemy, obracając oponę względem obręczy. Łatwiej się układa, gdy stopka w miejscu styku z obręczą jest posmarowana pastą montażową. W razie jej braku smarowanie zapew-

łyżki powinny być gładkie, wypolerowane, najlepiej z haczykami umożliwiającymi unieruchomienie wbitej pod oponę. Aby uchronić się przed uszkodzeniami chromu lub lakieru obręczy, stosujemy kawałki gumy lub skóry podkładane pod łyżkę (fot. 3)

ni nam rozmoczone mydło lub po prostu mydelko w płynie (albo płyn do mycia naczyń). Te środki nie rozpuszczają gumy (w przeciwieństwie do olejów i smarów). Środki smarne nie mogą być używane do prac z ogumieniem, gdyż wywołują starzenie się i pęknięcie gumy. Pierwsza faza pompowania powinna spowodować jedynie wejście stopki na swoje miejsce. Wtedy można pomóc oponie i dętkę ułożyć się właściwie przez odbijanie koła od podłoża, obracając je jednocześnie co kilkanaście stopni. Po „przekozłowaniu” (13) koła pompujemy dalej. Dobrze jest napompować do ciśnienia wyższego o 1-1,5 bar od przewidzianego w instrukcji dla naszego motocykla. Następnie spuszczaemy powietrze do wysokości ciśnienia właściwego dlatego, by opona na pewno prawidłowo leżała na obręczy i nie musiała dopasowywać się podczas jazdy. Oczywiście łatwiej jest, jeżeli pod ręką mamy kompresor. Ostatnią czynnością jest dokręcenie nakrętki oprawki wentyla i nakręcenie kapturka. Jeżeli z jakichś powodów całkowicie zdejmowaliśmy oponę z obręczy, pamiętajmy, by zamontować ją tak samo jak przed rozbiórką. Opona po naprawie powinna podczas jazdy obracać się w tym samym kierunku. Zmiana kierunku pracy opony skraca żywot bieżnika i kordu. ■

