

ŁAŃCUCHY

Tekst Szymon Dziawer Zdjęcia autor

Wymiana łańcucha to niełatwa czynność. Dlatego nie namawiamy do tego laików

W większości produkowanych dziś motocykli za przeniesienie napędu na tylne koło odpowiedzialny jest łańcuch. Niestety, jak większość elementów ma ograniczoną żywotność. Średni przebieg łańcucha oscyluje zazwyczaj w granicach 15-25 tys. km. Po tym przebiegu musimy go wymienić na nowy. Pamiętajmy, że wymiana samego łańcucha, bez wymiany zębatek nie ma najmniejszego sensu. Zużyte zębátky bardzo szybko uszkodzą nowy łańcuch i niepotrzebnie wpędzimy się w kolejne koszty.

Weryfikacja

Konserwując nasz łańcuch, powinniśmy zwracać uwagę na jego stan i stopień zużycia. Jeżeli cały zakres regulacji naciągu łańcucha już się skończył, zębátky przypominają raczej piłę tarczową niż koło zębate, a cały układ podczas jazdy pracuje głośniejsz niż „ci wariaci na motorach jeżdżący po no-

cy”, to znak, że najwyższy czas pożegnać się ze starym zestawem napędowym. Zdecydowanie odradzam skracanie w takim momencie łańcucha o ogniwo lub dwa! Nie przedłużamy tym jego żywota, a może nas spotkać przykra niespodzianka, kiedy tyse zębátky przestaną przekazywać napęd z dala od domu lub łańcuch pęknie, druzgocząc przy okazji część bloku silnika. Najłatwiej ustalić stopień zużycia łańcucha, odciągając go od tylnej zębátky. Jeżeli odstaje od niej w znacznym stopniu, to znak, że kwalifikuje się do wymiany. **1**

Przed wymianą

Jeszcze przed przystąpieniem do wymiany sprawdzimy, czy nasz nowy łańcuch ma odpowiednią liczbę ogniw. Pół biedy, jeżeli okaże się za długi - zawsze możemy go skrócić. Gorzej, jak zabraknie nam ogniwa - wtedy czeka nas niepotrzebny przestój. Przy wymianie zestawu napędowego ma-



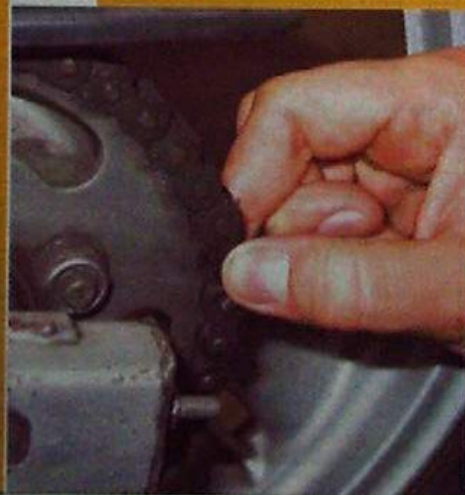
Typowa zapinka łańcucha x-ringowego. Zwróćcie uwagę na charakterystyczny kształt uszczelniaczy

my okazję poprzez dobór zębatek skorygować nieco przełożenie zdawcze naszego motocykla. W zależności od naszych preferencji możemy „zwołnić” motocykl - tak, aby uzyskiwał lepsze przyspieszenia (czy lepiej stawał na kole) lub „przyspieszyć” motocykl - aby przy danej prędkości silnik miał niższe obroty i był przez to nieco ekonomiczniejszy. Przy wyborze łańcucha nie kierujemy się tylko ceną zestawu napędowego. Często tańszy łańcuch starczy nam na przebieg o połowę krótszy niż przy użyciu dobrego, a co za tym idzie drogiego łańcucha. Warto dowiedzieć się również o alternatywne rozmiary łańcucha oraz jego wytrzymałość. Czasem (zwłaszcza w sporcie) zakładane są specjalnie wzmocnione łańcuchy 520 w miejsce fabrycznie montowanych 532 po to, aby zminimalizować masę i straty mocy. Kolejną sprawą jest wybór uszczelnienia ogni łańcucha. Chodzi tu o wybór x-ring czy o-ring. Łańcuchy o-ringowe (o przekroju gumowego uszczelnacza ogniwa w kształcie litery „o”) ustępują ostatnio lepszym łańcuchom x-ringowym (o przekroju uszczelniacza w kształcie litery „x”). Te drugie charakteryzują się większymi przebiegami oraz mniejszymi stratami (mniejsza powierzchnia tarcia) oraz, niestety, zazwyczaj wyższą ceną.

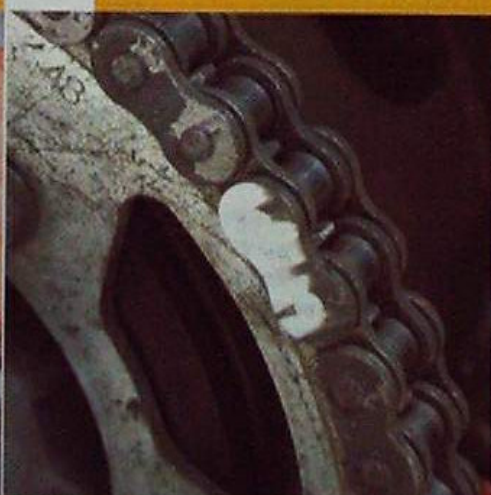
Wymiana zużytego łańcucha

Sprawdzamy, czy nasz łańcuch wyposażony jest w zapinkę, czy też jest zakuwany na stałe. Jeżeli dysponujemy zapinką, mamy ułatwione zadanie. Wystarczy wyjąć z łańcucha zawleczkę, rozmontować ogniwo i wymontować łańcuch. W przypadku tego

1 Jedną z najprostszych metod weryfikacji zużycia łańcucha jest sprawdzenie jego wyciągnięcia na tylnej zębátce



2 Zużyty łańcuch skruwany możemy rozciąć za pomocą szlifierki kątowej lub po zeszlifowaniu końcówek bolców wybić ogniwo



3 Nie zapomnijmy o zabezpieczeniu zębátky zdawczej przed odkręceniem. Nie zawsze jest to blaszka. Czasem służą do tego dodatkowe śruby



drugiego typu będziemy mieli problem z rozkuciem łańcucha. Tutaj możemy posunąć się do drastycznych środków i po prostu rozciąć go. **2** W sprzedaży występują również łańcuchy już skute, jednak do ich założenia będziemy musieli wymontować wahacz z naszego motocykla. Po zdjęciu łańcucha przystępujemy do wymiany kół zębatych. Przednia zębata zazwyczaj ma zabezpieczenie w postaci blaszki. **3** Przed odkręceniem śruby należy ją odgiąć. Po założeniu i dokręceniu nowej zębataki pamiętajmy o jej ponownym zabezpieczeniu. Tylną, o ile nie wyposażoną jest w podobny system zabezpieczenia jak przednią, przykręcamy śrubami, stosując klej do gwintów (np. Loctite) w celu zapobieżenia jej odkręceniu. Kiedy zamontowaliśmy już zębataki, przystępujemy do założenia łańcucha. Warto jest jeszcze przed tą operacją umyć dokładnie wahacz i okolice zębatek. Dobrze jest też od razu ustawić regulację napięcia łańcucha na pozycję najmniejszą, aby mieć większe pole manewru. Po włożeniu na swoje miejsce nowego łańcucha zakładamy ogniwo łączące, wkładając pomiędzy ogniwo zewnętrzne i wewnętrzne o- lub x-ringi. **4** W przypadku łańcucha zakuwanego musimy wyposażyć się w specjalistyczną zakuwarkę do łańcuchów. **5** Możemy też zaryzykować ręczne skucie ogniwa. W przypadku ogniwa z zawleczką w kształcie litery „U” musimy uwzględnić, że musi ona obracać się „brzuszkami” w kierunku ruchu łańcucha. Przy ogniwach zakuwanych (zwykle stosowanych w najmocniejszych motocyklach) po zamontowaniu ogniwa łączącego wciśkamy płytkę ogniwa na wystające bolce.

Tutaj musimy uważać, aby nie wcisnąć go za głęboko, bo możemy wówczas uszkodzić uszczelniacze. Niektóre spinki wyposażone są w specjalne zabezpieczenia, które zakłada się na czas zakuwania łańcucha, a które chronią gumki przed ściśnięciem. Po założeniu blaszki możemy przystąpić do zakuwania. O ile nie wyposażyliśmy się w zakuwarkę, o tyle zmuszeni będziemy zrobić to za pomocą młotka. Jedną z metod przy zakuwaniu jest stukanie przez dłuższą chwilę w końcówki wystających bolców (tak, aby się nieco rozgrzały), po czym energicznym stuknięciem rozklepanie. Przy tej operacji będziemy musieli przystawić sobie małe kowadełko lub większy młotek po przeciwnej stronie zakuwanego ogniwa. Możemy jednak nie uzyskać tak dobrego wyniku i pewnego połączenia jak w przypadku użycia zakuwarki. **6**

Konserwacja

Nowy łańcuch w większości przypadków jest fabrycznie zakonserwowany. Nie należy tego smaru usuwać. Możemy jeździć aż do momentu, kiedy smar nie spłynie z łańcucha lub w znaczący sposób się zabrudzi. Przed kolejnym smarowaniem dobrze jest go oczyścić. Pamiętajmy! Łańcuch myjemy naftą. Umycie go benzyną źle wpływa na gumowe o-ringi i spowoduje ich przedwczesne zużycie. Do smarowania najlepiej używać oleju przekładniowego, nanosząc go na łańcuch pędzelkiem. Wbrew ogólnie przyjętym standardom jest to najwłaściwsza forma smarowania łańcucha. Możemy oczywiście używać preparatów w sprayu. Przy doborze środ-

ka zwróćmy jednak uwagę, do jakiego typu łańcucha jest przeznaczony. Oprócz preparatów w sprayu istnieją też specyfiki do „gotowania” łańcuchów, tyle że zwykłych (nie o-ringowych). Umieszcza się go w pojemniku ze specjalnym smarem i stawia na ogniu. Po kilku minutach, kiedy smar już rozmięknie i dotrze do wszystkich elementów łańcucha, wyciąga się go i wiesza do „wysuszenia”. Tak zakonserwowany i przesmarowany montujemy z powrotem do motocykla.

Równie istotną sprawą jak smarowanie jest systematyczne kontrolowanie napięcia łańcucha. Zarówno zbyt mocno napięty, jak i za luźny skróci żywot całego układu. Dlatego należy sprawdzić w książce obsługi motocykla zalecany przez producenta luz łańcucha oraz procedurę jego pomiaru i napięcia. Zwykle wynosi on około 3-5 cm. **7**

7

Sprawdźmy w instrukcji obsługi motocykla, jaki luz producent zaleca dla naszego sprzętu. Zwykle powinien on wynosić od 3 do 5 cm



4

W przypadku łańcuchów o- i x-ringowych musimy pamiętać o umieszczeniu gumowych uszczelniaczy przed założeniem ogniwa. Przy zakuwaniu uważajmy, aby ich nie uszkodzić



5

Do zakucia łańcucha najlepiej jest posłużyć się specjalnie do tego stworzonym urządzeniem - tzw. zakuwarką



6

Tak wygląda prawidłowo zakute ogniwo łańcucha

