

Preparaty do motocykli



BOGDAN PTAK

DYREKTOR DZIAŁU MENEDŻERÓW PRODUKTÓW MOTORYZACYJNYCH
FUCHS OIL CORPORATION (PL)

ZBLIŻAJĄCY SIĘ KONIEC SEZONU MOTOCYKLOWEGO TO CZAS, KIEDY UŻYTKOWNICY JEDNOŚLADÓW PRZYSTĘPUJĄ DO SERWISOWANIA SWOICH POJAZDÓW. PRODUCENCI ŚRODKÓW SMARNYCH OFERUJĄ NA TĘ OKAZJĘ ŚRODKI SMARNE ORAZ SZEREG KOSMETYKÓW DO CODZIENNEJ LUB OKRESOWEJ PIELĘGNACJI. NIEKTÓRE CZYNNOŚCI MOŻNA WYKONAĆ WCZEŚNIEJ I NIEWIELKIM NAKŁADEM PRACY



W układach zasilania w trakcie eksploatacji mogą tworzyć się osady, zarówno wtedy, gdy pojazd ma gaźnik, jak i wtryskiwacze. Osady mogą powodować nieprecyzyjne działanie i gorsze rozpylenie paliwa przez dysze wtryskiwacza, a przez to – gorsze spalanie niejednorodnej mieszanki paliwowo-powietrznej. Do paliwa

można dodać środek czyszczący, który poprawi pracę układu zasilania, a szczególnie – wydajność dysz wtryskiwaczy. Preparat **Silkolene One Shot Pro FST** należy dozować w proporcji 100 ml na 20 l paliwa. Zawartość buteleczki wlewa się do baku przed zatankowaniem, tak by wymieszało się z nią paliwo podczas

nalewania. Operację tę zaleca się przeprowadzać jeden lub kilka razy w roku zależnie od przebiegu.

Jeszcze przed końcem sezonu można nasmarować cięgna, takie jak linki gazu i sprzęgła – regularna konserwacja poprawi ich pracę. Do konserwacji stosuje się uniwersalny środek smarny

FOT. FOTO-MECCANICAZIM

w sprayu **Silkolene All-In-One** lub, jeszcze lepiej – **Silkopen**, zawierający grafit. Należy jednak pamiętać, że niektóre elementy gumowe (jeśli występują) mogą być wrażliwe na grafit. Spray All-In-One stosuje się także do zakonserwowania na zimę wszystkich metalowych elementów, szczególnie ruchomych.

Posezonowe umycie i smarowanie łańcucha napędowego nie odbiega od regularnie powtarzanej procedury. Pozostawienie brudnego łańcucha na zimę z pewnością przyniesie opłakane skutki. Warto więc dokładnie go wyczyścić, używając cleanera w sprayu i szczoteczki, a następnie nasmarować, np. **Silkolene Chain Lube**. Po nałożeniu smaru na łańcuch trzeba zebrać szmatką jego nadmiar i odczekać 15-30 minut, by ze smaru odparował rozpuszczalnik. Smary łańcuchowe Silkolene zawierają dużą ilość rozpuszczalników, które wnikają do tulejek ogniw.

Koniec sezonu może być okazją do pełnego przeglądu okresowego motocykla wraz z wymianą oleju silnikowego i przekładniowego (jeśli skrzynia biegów smarowana jest oddzielnie). Zużyty olej zawiera zanieczyszczenia i produkty spalania zmywane przez olej ze ścianek, kwasy, tworzące tlenki azotu i siarki ze spalin oraz wodę. Jeśli olej osiągnął lub jest blisko przebiegu kwalifikującego do wymiany, nie należy zostawiać go w silniku na zimę. Wraz z olejem wymianie podlega również filtr oleju. Zachęcam, by nie czekać z przeglądami do wiosny.

W maju opublikowano nową specyfikację JASO T903:2023, dotyczącą olejów do motocyklowych silników czterosuwowych. Zawiera ona między innymi wymagania dla najpowszechniejszej normy JASO MA2. W nowej specyfikacji obniżono dopuszczalną zawartość fosforu z 0,12% do 0,10% masy oraz obniżono limit maksymalnych strat odparowania (NOACK) z 20 do 15%. Zmiany te wprowadzono z myślą o ochronie katalizatorów. Nowa specyfikacja uaktualnia dopuszczalne klasyfikacje jakościowe API. Usunięto najstarsze poziomy jakości API SG i SH, co oznacza, że obecnie najniższy poziom to API SJ. Aktualizacja uzupełniła klasyfikacje o najnowsze API SP i SN Plus, zapewniające lepszą czystość

FOT. FUCHS



i odporność na utlenianie, szczególnie z uwagi na wyższe temperatury robocze w silnikach. Klasyfikacje te zapewniają też mniejsze zużycie, odporność na spalanie detonacyjne i kompatybilność z systemami oczyszczania spalin. Ponieważ specyfikacja JASO T903 zawiera wymagania dotyczące pracy mokrego sprzęgła, niezbędna stała się także aktualizacja procedury testów badawczych.

Użytkownicy pojazdów czasem zapominają o regularnej wymianie płynów hamulcowych – najważniejszych, z punktu widzenia bezpieczeństwa. Płyn hamulcowy ma własności higroskopijne i należy go regularnie wymieniać zgodnie z instrukcją pojazdu. Podobne zaniedbania mają miejsce w przypadku płynów w przednim i tylnym zawieszeniu. Zastosowanie doskonałych płynów amortyzatorowych **Silkolene RSF** (o bardzo wysokich współczynnikach lepkości) zapewni płynne i pewne tłumienie. Na sprawność hamulców poza płynem hamulcowym ma także wpływ czysta powierzchnia tarcz i klocków oraz płynne działanie zacisków hamulcowych. Podzespoły układu hamulcowego można wyczyścić sprayem **Silkolene Brake & Chain Cleaner**, pamiętając, by po ich wyczyszczeniu poczekać kilka minut przed rozpoczęciem montażu. Ten sam preparat dzięki własnościom myjącym i odtłuszczającym ma zastosowanie do czyszczenia łańcucha napędowego oraz dokładnego odtłuszczenia części.

O płynie w układzie chłodzenia warto pomyśleć, zanim temperatura otoczenia spadnie poniżej zera. Płyn **Silkolene Mag Cool** (technologia OAT) ma temperaturę zamarzania -40°C i jest zalecany do wszystkich motocykli, a szczególnie do najnowocześniejszych silników, w których konstrukcja głowicy zawiera stopy magnezowe.

Powierzchnie lakierowane i plastikowe konserwuje się preparatem **Silkolene Pro-Prep**, który pozostawia na nich cienki silikonowy film ochronny, opóźnia powstawanie korozji oraz hamuje przywieranie zanieczyszczeń.

Po zakończeniu sezonu, przed postojem zimowym dobrze jest zatankować bak do pełna (dotyczy zbiorników metalowych) i umyć motocykl. Napełniony pod korek zbiornik nie będzie narażony na korozję, a dodatek **Pro FST** poprawi tę ochronę.

Na rynku jest sporo odpowiednich środków myjących do motocykli. Zwykle skutecznie usuwają one tłuste osady pochodzenia olejowego, plamy z wycieków, brud, błoto czy kurz. Fuchs oferuje niedrogi **Silkolene Wash-Off**. Po spryskaniu brudnej powierzchni wystarczy chwilę odczekać, po czym myć ją miękką szczotką i spłukać wodą. Pamiętajmy, że producenci motocykli odradzają używanie myjek ciśnieniowych i silnego strumienia wody. Po umyciu pojazdu można przystąpić do konserwacji i zabezpieczenia go przed korozją. ■