

Innowacyjny olej Shell dla motocykli



CEZARY WYSZECKI

DORADCA TECHNICZNY
SHELL POLSKA

OLEJ NALEŻY DOBIERAĆ, KIERUJĄC SIĘ WSKAZANIAMI PRODUCENTA POJAZDU, A TAKŻE BIORĄC POD UWAGĘ SPECYFICZNE WARUNKI EKSPLOATACJI DANEGO MOTOCYKLA. WARTO TEŻ SIĘGAĆ PO OLEJE ZNANYCH MAREK, KTÓRE WCZEŚNIEJ PRZESZŁY TESTY W MOTORSPORCIE

Podstawowym zadaniem oleju silnikowego jest smarowanie. W teorii, przy odpowiednich parametrach, ten sam produkt powinien sprawdzić się zarówno w jednośladowcach, jak i samochodach. W praktyce są to jednak zupełnie inne jednostki napędowe, różniące się charakterystyką działania oraz pojemnością. Olej w motocyklu musi sprostać bardziej ekstremalnym warunkom pracy.

Chłodzone powietrzem lub cieczą (te wyższej mocy) silniki motocykli pracują w dużo trudniejszych warunkach niż silniki w pojazdach samochodowych. Dużo większa moc otrzymywana z mniejszej pojemności powoduje znaczące przeciążenia cieplne. Dodatkowym wyzwaniem jest fakt, że ten sam olej smaruje silnik, przekładnię i sprzęgło, które musi pracować niezawodnie.

Kiedy wymienić olej w motocyklu? Przed czy po sezonie?

W naszych warunkach motocykl jest pojazdem używanym sezonowo. To, jak przygotowujemy go do zimy, zależy od sposobu garażowania. Wiosną jedną z podstawowych czynności jest sprawdzenie poziomu oleju silnikowego, a jeszcze lepiej – jego wymiana. Należy pamiętać, że w układzie smarowania nieużywanego pojazdu może gromadzić się woda, powstają różne zanieczyszczenia, a sam środek smary ulega utlenianiu. Chociaż są to naturalne zjawiska, prowadzą do pogorszenia właściwości oleju.

Średni interwał wymiany oleju motocyklowego to dystans 3000 kilometrów. Rzeczywista częstotliwość wymiany zależy od intensywności korzystania z jednoślada, dlatego w sezonie może być nawet

kilka takich cykli. Dzięki zaawansowanym technologiom stosowanym w olejach do motocykli Shell Advance, a także współpracy z producentami motocykli Ducati i BMW oraz zaangażowaniu w sporty motorowe, okres ten uległ podwojeniu bez straty właściwości nawet w ekstremalnych warunkach pracy.

Shell Advance – rodzina nowoczesnych olejów silnikowych do motocykli

Shell Advance jest olejem przeznaczonym do motocykli z silnikami dwu- i czterosuwowymi. Został wytworzony na bazie gazu ziemnego (GTL) z zastosowaniem technologii Shell PurePlus, która pozwala uzyskać z gazu ziemnego krystalicznie czysty olej bazowy, pozbawiony niemal wszystkich zanieczyszczeń.



Uzyskany produkt charakteryzuje się niższą lotnością, lepszymi właściwościami w niskich temperaturach i stabilnością oraz brakiem typowych dla tradycyjnych olejów bazowych zanieczyszczeń w bloku silnika. Korzyści z jego stosowania najszybciej zauważą użytkownicy dwusuwów. Są nimi: mniejsze dymienie i zwiększona trwałość świec, co poprawia jakość spalania i dynamikę jazdy. W przypadku silników czterosuwowych unikalne dodatki dwukrotnie wydłużają okresy pomiędzy wymianami. Olej Shell Advance zapewni długotrwałą wydajność i czystość silnika, a także umożliwia lepsze przekazywanie mocy i obniża spalanie. ■

FOT: SHELL

Kontrola geometrii zawieszenia po wymianie amortyzatorów



ANDRZEJ WOJCIECH BUCZEK

DORADCA TECHNICZNY W FIRMIE IHR WARSZAWA,
PRZEDSTAWICIELA MARKI BILSTEIN W POLSCE

KONTROLA GEOMETRII ZAWIESZENIA JEST ZALECANA ZAWSZE PO INGERENCJI MECHANIKA W ELEMENTY ZA NIĄ ODPOWIEDZIALNE. TO, CZY WYMIANA AMORTYZATORÓW BĘDZIE TEGO TYPU NAPRAWĄ CZY NIE, ZALEŻY W DUŻEJ MIERZE OD KONSTRUKCJI POJAZDU

Fakt, że montaż nowych amortyzatorów poprawia właściwości jezdne samochodu, nie oznacza, iż zawsze wpływa na zmianę zbieżności. Co więcej, wiele samochodów ma możliwość regulacji zbieżności wyłącznie na osi przedniej, a zatem w ich przypadku wymiana amortyzatorów na osi tylnej nie ingeruje w zbieżność.

Kontrola zbieżności po zakończeniu naprawy wymagana jest wtedy, gdy podczas wymiany mechanik ingerował w elementy zawieszenia, od których zależy geometria. Są to np. drążki kierownicze, mimośrodowe połączenia wahaczy, ruchome połączenia kolumn amortyzatora ze zwrotnicami.

Przez ingerencję mechanika rozumiemy dwa przypadki. Pierwszy to wymiana tych elementów na nowe przy okazji wymiany amortyzatora lub zmiana ich wzajemnego położenia względem siebie albo innych części pojazdu.

Przypadek drugi to rozłączenie wspomnianych elementów w trakcie przeprowadzania naprawy. Chodzi o sytuacje, kiedy mechanik wykonał tę czynność wyłącznie dla uzyskania dostępu do innych połączeń, przyłożenia odpowiedniego klucza itp.

Geometria „na oko”

Wielu mechaników przed rozkręceniem elementów zaznacza odległości pomiędzy różnymi punktami orientacyjnymi, aby po powtórny montaż zachować



stare parametry. Jest to dobry sposób, ale ma charakter prowizoryczny i wystarcza, gdy dany warsztat nie dysponuje stanowiskiem kontrolnym. Klient po wykonaniu takiej naprawy musi jak najszybciej wykonać diagnostykę i pomiar zbieżności w innym warsztacie.

Wnioski

To, czy po wymianie amortyzatorów trzeba kontrolować (bądź regulować) zbieżność, zależy od dwóch czynników: pierwszym jest konstrukcja danego pojazdu, a drugim – zakres ingerencji mechanika w zawieszenie podczas naprawy.

Nie można zatem twierdzić, że zawsze po wymianie amortyzatorów trzeba zbieżność kontrolować. Konieczność zależy od techniki przeprowadzanej naprawy. Z drugiej jednak strony, przynajmniej raz w roku warto sprawdzić zbieżność profilaktycznie, ponieważ w trakcie eksploatacji może ona ulec rozregulowaniu (czasem wystarczy jazda po nierównych drogach lub zbyt gwałtowne pokonanie krawężnika podczas parkowania). Sprawne zawieszenie i prawidłowa zbieżność mają nie tylko pozytywny wpływ na bezpieczeństwo, ale pozwolą także cieszyć się przyjemnością z jazdy. ■

FOT: BILSTEIN