

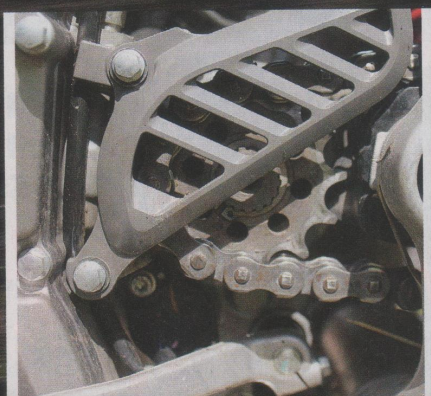
WYCZY



Zużycie podstawowych elementów eksploatacyjnych w motocyklu off-roadowym nie tyle zależy od ich jakości, rodzaju terenu i pokonanego dystansu, co od stylu jazdy motocyklisty, przełożeń i pojemności motocykla.

PARTNERZY CYKLU:
Suzuki Motor Poland
Intermotors
Dunlop
Liqui Moly
Grandys Duo
Shoei

Najdroższe, ale i najtrwalsze są zębatki ze stali chromowo-molibdenowej, hartowanej na wskroś. Warto w nie zainwestować, ale należy przy tym wziąć pod uwagę także wymiany łańcucha, który w wyczynowym sprzęcie zwykle wystarcza na nie więcej niż 100 motogodzin.



W KOSZTUJE

ILE LAT ŻYJE MYSZ? TO ZALEŻY OD KOTA! TO STWIERDZENIE ZNAKOMICIE PASUJE DO PYTANIA, JAK DŁUGO WYTRZYMAJĄ PODCZAS UPRAWIANIA OFF-ROADU ELEMENTY NAPĘDU I ZAWIESEŃ, ILE BĘDZIE KOSZTOWAĆ ICH EKSPLOATACJA.

Tekst: JAKUB ADAM BIGORA Zdjęcia: PAWEŁ KUCHARSKI, SZYMON DZIAWIER

Podobno pasjonat, a przede wszystkim człowiek z klasą, nie powinien zbyt drobiazgowo zajmować się finansami, ale aktywni motocykliści to często rozsądni klienci i dobrzy znawcy mechaniki. Są „za pan brat” z wszelkimi kosztami utrzymania motocykla off-roadowego. Wiedzą o tym, ile to kosztuje, warto mieć od samego początku.

Napęd

Zestaw napędowy to istotny element. Przesadna oszczędność może odbić się na bezpieczeństwie. Zerwanie łańcucha to nie przelewki: wywrotka, pęknięcie karteru przy wálku zdawczym – to możliwe i bardzo kosztowne uszkodzenia. Zacznijmy od zębatek: stalowa, przednia zębátka kosztuje 30-40 zł, ze stali hartowanej na wskroś – 160 zł. W przypadku zębátki zdawczej, nie jest to inwestycja opłacalna. Ceny tylnych zębátok stalowych i aluminiowych są porównywalne (ok. 120 zł). Różni je wytrzymałość (stalowa wystarcza na ok. 100 mH, aluminiowa – na ok. 30 mH) i waga (odpowiednio 1 kg wobec 400 g). Wyżej plasują się zębátki, których wnętrze wykonano z aluminium i połączone ze stalowymi zębami. Zapewniają one identyczną trwałość przy niższej od zwykłych, stalowych zębátok wadze (700 g). Cena – ok. 230 zł. Na najwyższej półce mamy do czynienia ze stalą Cr-Mo

hartowaną na wskroś. Zębátki tylne Ironman ważą ok. 500 g i wytrzymują nawet 1000 motogodzin. Za takie parametry trzeba zapłacić 430 zł. Warto zainwestować, choć należy wziąć pod uwagę także wymiany łańcucha, który w wycynowym sprzęcie zwykle wystarcza na nie więcej niż 100 motogodzin.

Najmniej kosztuje łańcuch „beoringowy” (DiD 520 – od 140 zł), który poza niższą ceną jest lżejszy – średnio o 100 g od łańcucha o-ringowego (DiD 520 VX2 – od 240 zł). Jednak oszczędność zdecydowanie nie opłaca. W terenie błotnistym trwałość łańcucha bez uszczelnień będzie nawet dziesięć razy mniejsza niż typu o-ring czy x-ring. W terenie suchym łańcuch o-ringowy wystarcza na 100-200 motogodzin. Przy zastosowaniu zwykłych zębátok, co 100 motogodzin wymieniamy cały zestaw napędowy (koszt ok. 380 zł). Pamiętajmy, że łańcuch musimy także czyścić i smarować (np. preparatem Liqui Moly Racing Chain Lube – 400 ml za 36 zł, dostępne różne kolory sprayu).

Zawieszenie

Ze względu na trudne warunki, w jakich używane są motocykle terenowe, często dochodzą dodatkowe koszty. Elementem, który zwykle poddaje się zanieczyszczeniom, są łożyska kół i uszczelniacze przedniego zawieszenia. Liczmy się z ich wymianą co 50 lub 100 motogodzin – to

zależy od warunków, w jakich użyjemy motocykla. O ile możemy poszukać tańszych zamienników łożysk kół i wymieniać je częściej, o tyle oszczędzanie na uszczelniaczach zwykle mści się na portfelu, zwłaszcza gdy naprawę zlecamy serwisowi. Średni koszt wymiany

uszczelniaczy w zawieszeniu upside-down niewyjętym z motocykla to nawet 200 zł. Na uszczelniacze przedniego zawieszenia średniej klasy wydamy ok. 70 zł, ale doliczymy także 2 litry oleju do amortyzatorów, np. Liqui Moly Racing Fork Oil 10W Medium – 30 zł za 0,5 litra. Za

Oszczędzanie na uszczelniaczach przedniego zawieszenia zwykle odbija się na kieszeni. W serwisie średni koszt ich wymiany w zawieszeniu upside-down niewyjętym z motocykla to nawet 200 zł.





Opona przednia nie przenosi momentu obrotowego i może zużywać się nawet dwa razy wolniej niż tylna (wymiana co 4-5 tys. km)



Opona tylna musi przenieść moment napędowy. Wystarcza na jakieś 3 tysiące kilometrów spokojnej jazdy.



W przypadku klocków hamulcowych, lepiej dopłacić do produktów ze spieków metali, choćby najtańszych. Dwa, trzy komplety starczą na 100 motogodzin.

komplet łożysk do koła przedniego i tylnego zapłacimy od 130 do 200 zł zależnie od jakości i producenta.

Hamulce

Klocki hamulcowe są niepozorną, ale znaczącą częścią motocykla wyznawczego. Przekonał się o tym każdy, kto założył najtańsze klocki organiczne rodem z Tajwanu i wybrał się w deszczowy dzień na tor motocrossowy. Zaletą takich klocków jest cena (nawet 80 zł za komplet). Wadą – opóźniona reakcja i bardzo szybkie zużycie (podczas ostrej jazdy tylko kilka motogodzin). Lepiej dopłacić do klocków ze spieków metali, choćby najtańszych. Średnia cena kompletu dobrej firmy to ok. 170 zł. W ciągu 100 motogodzin zużyjemy dwa lub trzy komplety.

Opony

Komplet dobrych opon do typowego motocykla terenowego en-

duro to koszt co najmniej 440 zł (Dunlop Geomax MX-51 80/100-21 za 200 zł + 110/100-18 za 240 zł). Jeżeli jeździmy głównie po twardszym podłożu, warto wybrać model Geomax MX-71. Jeżeli nie jesteśmy pewni rozmiaru, można skorzystać z wyszukiwarki opon dostępnej na stronie Dunlop.pl. Opona tylna wystarcza na jakieś 3 tys. km spokoj-

Nie wszystkie oszczędności popłacają. Najdobitniej można się o tym przekonać na przykładzie klocków hamulcowych czy zawieszenia.

nej jazdy. Opona przednia nie przenosi momentu obrotowego i może zużywać się nawet dwa razy wolniej (wymiana co 4-5 tys. km), ale dla uproszczenia przyjmijmy, że ogumienie starcza na 3000 km (100 motogodzin).

Podsumowanie

Dochodzą jeszcze może drobniejsze koszty, jak mycie i nasączenie filtra powietrza (przyda się olej Liqui Moly Racing LuftFilter Oil – 34 zł za 0,5 l), lecz i je trzeba uwzględnić.

Generalna zasada jest taka: zużycie podstawowych elementów eksploatacyjnych nie tyle zależy od ich jakości, odpowiedniego doboru do rodzaju terenu (w przypadku opon i klocków) i pokonanego dystansu, co od stylu jazdy motocyklisty, przełożeń i pojemności motocykla. Zasada druga: nie wszystkie oszczędności popłacają ■

