

Publikováno z **SteelPro** (<http://www.steelpro.cz/shop>)

[Domů](#) > Jak na řetěz?

# Jak na řetěz?

Od **spravce**

Vytvořeno **11/22/2012 - 12:28**

Vložil/a správce, řet, 11/22/2012 - 12:28



[1]

*Jen málokterá součástka motocyklu má takový význam, jako řetěz, který zajišťuje přenos hnací síly od motoru ke kolu. Pokud zrovna nemáte stroj s kardanem, je třeba věnovat sekundárnímu řetězu dobrou pozornost. Jeho konstrukce ani funkce není nijak zvlášť složitá, proto může kvalitní péče o řetěz zajistit uživateli motorky svépomocí ve vlastní garáži. Možná i kvůli tomu je rozšířena spousta zaručených, mnohdy zcela protichůdných a nesmyslných postupů a rad ohledně údržby. V následujícím článku se proto na řetězy a jejich funkci a údržbu podíváme trochu blíže.*

## Trocha teorie

Moderní válečkový řetěz se skládá z různého počtu navzájem pospojovaných jednotlivých **řetězků**. Ty jsou dvojího druhu, podle svého umístění **vnitřní** a **vnější**. Vnitřní řetězků řetězu tvoří dvě **destičky** spojené dvěma dutými **pouzdry**, které jsou kryty kovovým **válečkem**. Právě váleček tvoří hlavní styčnou plochu řetězu a ozubených kol, když zapadá do mezery mezi zuby řetězových kol. Vnější řetězků je tvořen dvěma vřetovými destičkami, do kterých jsou zalisovány dva **řepky**, které procházejí skrz dutá pouzdra vnitřního řetězků a oba řetězků tak propojují.

Aťkoliv je řetěz konstrukčně poměrně jednoduchý, na jeho výrobu jsou kladeny vysoké nároky, což se týká jak kvality materiálu a přesnosti výroby. V řetězu musí být **nejméně tři** jednotlivých dílů, řetězků se přitom musí navzájem volně pohybovat. K pohybu dochází mezi pouzdem a řepkou a mezi pouzdem a válečkem. Právě tato styčná místa jsou nejchoulostivějšími částmi řetězu a kladou vysoké nároky na kvalitní mazání, které zaručuje, že se váleček v řetězu nebudou nadměrným třením zvláštovat.

U soutěžních strojů není výdrž a životnost rozhodujícím kritériem, proto se používají netřsné a životní <http://steelpro.cz/shop/catalog/115> [2], které vydrží velmi dlouhou dobu v podobě kvalitně provedeného namazání pohyblivých součástí. Pro klasické úkony ale se dnes nejčastěji používají **netřsné a životní**. Třsnění v podobě malého pryžového kroužku se nachází mezi vnitřní a vnější destičkou a utěsňuje prostor mezi řepem a pouzdra, kam bylo již při výrobě vtaženo malé množství maziva. Mazivo tak zůstává uzavřeno uvnitř pouzdra, kde pomáhá snižovat tření styčných ploch a tím zvyšuje životnost až do. Třsnění navíc brání, aby se do pouzdra dostaly nečistoty, které by vnitř vytvořily brusnou hmotu, která by pak v pohybu odírala součástky a nečistotami způsobovala jejich vřede. **Třsnění kroužky** se liší svým profilem, nejčastěji se používají kroužky s profilem O a X <http://steelpro.cz/shop/node/150> [3], existují ale i Z nebo ZW <http://steelpro.cz/shop/node/153> [4]. **Z-kroužek** vykazuje oproti **O-kroužku** menší tření mezi články a, lepší mazivost (třsní pevněji) a Z-ring aťž tak má celkově o něco vyšší životnost, což se však projeví v jeho ceně.

Díky třsněním je údržba poměrně jednoduchá a nenáročná. Jedinou nevýhodou třsněních je, že gumičky způsobují **ztráty** v ohebnosti až do. U samotného převodu není zcela bez ztráty. Zatímco u netřsného aťž se při jeho správném stavu ztratí při přenosu síly z motoru na zadní kolo jen asi 2% výkonu, u třsněného aťž je ztráta vyšší, asi 5-6 %, proto se pro motokros doporučují aťž bez kroužků, kvůli nejvyššímu momentálnímu výkonu, kde rozdíly jsou kratší a tím je možnost aťž často čistit a mazat. Pro enduro se zase doporučují aťž s kroužkem, kde zase na momentální výkonnosti tolik nezáleží, ale klade se důraz na dlouhou životnost aťž.

## Životní a mazání

Aby aťž dlouho vydržel, musíme mu na oplátku věnovat trochu pozornosti. Otěpaná fráze "Kdo maže, ten jede" je tentokrát opravdu na místě. Správně **namazaný aťž** totiž jedním z hlavních předpokladů dlouhého života celé aťžové soustavy. Jak bylo předesláno v úvodu, ohledně způsobu mazání aťž koluje spousta mylných domněnek. Klíčovými místy aťž jsou pohyblivá místa, tedy styčná trojice řep-pouzdro-válek. K nejvyššímu **opotěbení** aťž vzniká, když jsou pohyblivé plochy na suchu a vlivem zvýšeného tření dochází k jejich obrušení a následnému nečistotám způsobenému vřede mezi články aťž. Jednoduše řečeno, suchý aťž se vytáhá jak křandý. Pokud řepeme a pouzdra je kluzná plocha u třsněného aťž ošetřená již z výroby mazivem. Pokud je tedy aťž v pořádku a kroužky jsou na svém místě, nedostane se nic ani ven, ani dovnitř. Na uživateli tedy je, aby se postaral hlavně o namazání plochy okolo pouzdra a váleku (mazivo je z důvodu lepšího odvalu po ozubených kolech nutné dopravit i pod váleky).

**Namazání** jsou v dnešní době určena **speciální maziva** a nelze jej provést žádnou náhradou, byť by vám ji doporučoval třeba 9 z 10 pouličních montérů. Zapomeňte tedy na všechny oleje, vazelíny a další přípravky z kategorie "co dílna dala" vlivem nesprávných mazadel může dojít k poškození (rozleptání) pryžových třsních kroužků! Nejlepší aťž pro offroad je **děsť sprej na mazání aťž** <http://steelpro.cz/shop/node/131> [5]. Sprej totiž obsahuje kromě maziva i speciální **rozpuštědlo**, které umožňuje zatečení maziva do všech potřebných skulin **Interval** mazání se samozřejmě odvíjí od podmínek provozu, u offroad disciplínách je to samozřejmě co nejčastěji. Suchý aťž lze odhalit pouhým okem, za jízdy navíc může pískat, křustit nebo vydávat jiné nepříjemné zvuky, kterými vám bude zanedbanou údržbou neodbytně připomínat. V neposlední řadě jsou to rychle opotěbovaná aťžová kola (kolečko <http://steelpro.cz/shop/catalog/17> [6], rozeta <http://steelpro.cz/shop/catalog/16> [7]).

Je-li před vlastním mazáním je nutné aťž důkladně **očistit**. Rozhodně není dobré mazat aťž hned po jízdě, je-li teplý. Aťž by se mohlo zdát, že u prohřátého aťž se mazivo dostane dobře do všech skulin, efekt by byl opačný, protože by se s mazivem dostaly mezi styčné plochy i prachové částice a nečistoty, které vytvářejí z maziva brusnou pastu. Proto vždy nejprve aťž očistíme. Nejlepší způsob je použít speciální čistidlo přímo od výrobce spreje na aťž, nebo to by mělo dokázat odstranit mastnotu aťž

vlastní produkce? nejlépe. My doporučíme <http://steelpro.cz/shop/node/133> [8], nebo <http://steelpro.cz/shop/node/869> [9]. Rozhodně ale nic nezkazíte ani osvědčeným kartáčkem <http://steelpro.cz/shop/node/156> [10], štětkou nebo hadrem ve spojení s petrolejem nebo aspoň vodou s nějakým obyčejným mycím prostředkem - všechno lepší než nechat štět z zaprasený. Vždy je ovšem nutné nechat štět z důkladně oschnout respektive hootit pinavé vody.

Když u nás máme štět jak detskou prdelku, můžeme přistoupit k promazání. Jak se vřetinou do téme v pokynech od výrobce sprejby se má ideálně stříkat především **vnitřní strany řádků**, nejlépe mezi destičky a váleček, a to za pomalého otáčení zadním kolem, abychom promazali štět po celé délce a po obou vnitřních stranách. Po namazání není správné hned vyjet, naopak je důležité nechat rozpouštědlo **vyrchat** (asi 15 minut), jinak by veškeré mazivo štět opustilo stejně snadno, jako se na něj právě pomocí rozpouštědla dostalo. Úplně nakonec se doporučuje štět alespoň hadrem **otřít** mazivo přece jen občas zůstane i tam, kde nemá, například na povrchu válečku by se tak mohly usazovat nečistoty, což by ozubeným kolečkem na životnosti nepomohlo.

No a máme namazáno, a pokud jsme zrovna nestržili prsty mezi rozetu a štět, ani to nebolelo!

## Životnost a výměna štětu

Ani důkladná a pečlivá údržba však neodvrátí okamžik, kdy se štět odebere do věčných lovišť - jednou to prostě přijít musí. Stejně jako intervaly údržby, i celková **životnost** štětu se liší podle druhu a výkonu motocyklu, způsobu zatížení štětu a také podle prostředí, ve kterém se jezdí.

A jak poznáme, že je štět po smrti? Jednoduchým pohledem. **Vytaháním** nepravidelný prvek a boční vřetiny v řádcích, za jízdy může křukat, šustit a vrzat, na jeho řádcích a válečkách se objevují viditelné zbrocené (oblýskané) plošky, zpuchelé kroužky propouštějí olej, v krajním případě mohou být i poškozené a popraskané válečky nebo dokonce destičky řádků. S štětem se navíc opotěbovávají i štětová kolečka, která ke konci své životnosti mají malé a štětem nepravidelně vytvarované ozubení **Kolečka štětu** mají na sebe navzájem zásadní vliv, proto se doporučuje vždy mít najednou celou **štětovou sadu**. V současnosti není problém si v on-line formulářích výrobce najít vhodnou sadu podle značky štětu a modelu motorky <http://www.reginachain.it/eng/products/motorcycles.shtml> [11], případně vám poradí přímo v servisu, kterému se vyplatí instalaci štětové sady svěřit.

Jako jiné mechanické součásti motorky, i nový štět musí projít **záběhem**, ke kterému dochází během prvních chvil jízdy. Během nich si štět ve svých styčných plochách sedá, nelze jej proto trápit kdovíjak ostrou jízdou. Prostě zezadu trošku klídek, brzy se vše usadí. Zajetí štětu se pak obvykle jeví definitivně doplněná tak, aby jeho **prvek** sbyl asi 25-30 mm (podle typu motorky a velikosti zdvihu zadního tlumení). **Při propnutí štětu** hrozí při propnutí zadní kyvky poškození ložisek štětových koleček, štět může dokonce i prasknout a napáchat tak nepěchu na karterech, v horším případě i na samotném řidiči, netěba si domýšlet **Při volně** štět pak má kvůli nesprávným vřetím na svých dosedacích a pohyblivých plochách podstatně sníženou životnost, takže ani opačný extrém není dobrý.

zdroj: vřetina <http://www.motorkari.cz> [12] + vlastní zdroj

© 2010 BABKA - Reklamní agentura Admin

URL zdroje: <http://www.steelpro.cz/shop/node/882>

## Odkazy:

[1] [http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/u585/regina\\_rh520.jpg](http://www.steelpro.cz/shop/sites/default/files/u585/regina_rh520.jpg)

[2] <http://steelpro.cz/shop/catalog/115>

- [3] <http://steelpro.cz/shop/node/150>
- [4] <http://steelpro.cz/shop/node/153>
- [5] <http://steelpro.cz/shop/node/131>
- [6] <http://steelpro.cz/shop/catalog/17>
- [7] <http://steelpro.cz/shop/catalog/16>
- [8] <http://steelpro.cz/shop/node/133>
- [9] <http://steelpro.cz/shop/node/869>
- [10] <http://steelpro.cz/shop/node/156>
- [11] <http://www.reginachain.it/eng/products/motorcycles.shtml>
- [12] <http://www.motorkari.cz/detail-diskuze/?cid=17350>