



MOTOCYKLOVÉ ŘETĚZY ČZ

Montáž, demontáž a údržba řetězu

ČZ Řetězy, s. r. o.

Tovární 202

386 01 Strakonice

tel.: 383 342 063

fax: 383 322 172



OBSAH

1	Bezpečná demontáž starého řetězu	3
1.1	Znaky opotřebení u řetězu	3
1.2	Demontáž spojovacího článku	4
1.2.1	Spojovací článek typu Clip V	5
1.2.2	Spojovací článek typu Clip P	5
1.2.3	Spojovací článek typu Rivet	5
2	Montáž nového řetězu ČZ	6
2.1	Jak postupovat při montáži řetězu ČZ	7
2.2	Všeobecné zásady pro montáž řetězového převodu	7
2.3	Spojení řetězu ČZ	9
2.3.1	Spojení spojovacím článkem typu Clip V	9
2.3.2	Spojení spojovacím článkem typu Clip P	10
2.3.3	Spojení spojovacím článkem typu Rivet	11
2.4	Zkrácení řetězu ČZ	12
3	Údržba a ošetřování řetězu ČZ	14
3.1	Čištění motocyklového řetězu	14
3.1.1	Čištění netěsných řetězů ČZ	14
3.1.2	Čištění těsných řetězů ČZ	15
3.2	Mazání řetězů ČZ obecně	16
3.2.1	Mazání netěsných řetězů ČZ	17
3.2.2	Mazání těsných řetězů ČZ	17
4	Montážní přípravky pro řetězy ČZ	18
4.1	VZR 2	18
4.2	VZR 6	19

1 Bezpečná demontáž starého řetězu

Na motocyklu je několik bezpečnostně důležitých součástí, při jejichž špatné, nedůsledné, nebo neodborné montáži může dojít nejen k poruše a poškození motocyklu, ale i ke zranění motocyklisty. Mezi tyto důležité součástky musíme zařadit i řetěz pohánějící zadní kolo motocyklu.

1.1 Znamky opotřebení u řetězu

- napínací mechanismus zadního kola je již na konci seřizovacího rozsahu
- řetěz má hlučný a neklidný chod
- na válečcích nebo na destičkách jsou praskliny
- okolo některých kloubů řetězů se objevuje cihlově zbarvené okolí, které signalizuje zadírání materiálu
- chybí některé součásti řetězu – váleček, těsnicí kroužek
- destičky jsou na obvodu příliš opotřebovány od vodítek řetězu
- kontrolní měrka značí konec životnosti
- řetěz je nadměrně zasažen korozí



Obrázek 1: Nadměrně opotřebované destičky



Obrázek 2: Takto zkorodovaný řetěz by měl být co nejdříve vyměněn, neboť hrozí destrukce řetězu.



Obrázek 3: Měření stupně opotřebení řetězu kontrolní měrkou

Jestliže na řetězu shledáme jednu nebo více z uvedených závad, musí být nahrazen novým. Nadměrně opotřebovaný řetěz v sobě skrývá vždy nebezpečí náhlé poruchy, jež může zapříčinit škodu na motocyklu nebo zdraví.

1.2 Demontáž spojovacího článku

Firma ČZ nabízí svým zákazníkům tři druhy spojovacích článků. Každé z těchto tří provedení se liší konstrukcí a postupem montáže do řetězu.

Typ V a typ P



Typ RIVET



Obrázek 4: Spojovací články k motocyklovým řetězům ČZ

TYP CLIP V	TYP CLIP P	TYP RIVET
415 S	428 OR	520 DZO
415 HT	428 MX	520 DZX
086	520 MX	520 SDZZ
420 S	520 EC	525 DZO
420 MX	520 ORM	525 DZX
428 S	520 RDO	525 SDZZ
520 M	520 ORH	530 DZO
	520 ORMX	530 DZX
		530 SDZZ

Tabulka 1: Přehled spojovacích článků ČZ a jejich přiřazení k jednotlivým typům řetězů ČZ

1.2.1 Spojovací článek typu Clip V

Pomocí kleští odstraníme destičku pojistnou a spojovací článek volně rukou rozebereme.

1.2.2 Spojovací článek typu Clip P

Pomocí kleští odstraníme destičku pojistnou a následně poklepáním na volné konce čepů uvolníme destičku spojovací. Po této operaci lze spojovací článek vyjmout z řetězu. K demontáži lze použít také montážní přípravek VZR 6.

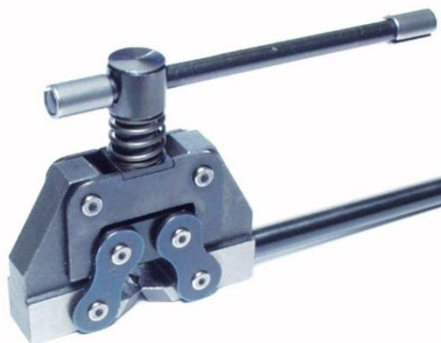
1.2.3 Spojovací článek typu Rivet

U řetězu spojeného nerozebíratelným způsobem je demontáž obtížnější. Řetěz musíme demontovat přípravkem, který silou vytlačí zanýtovaný čep ven z destičky vnější. Pro řetězy ČZ použijte firemních demontážních přípravků typu VZR 2 nebo VZR 6. Demontáž můžeme provést v libovolném místě na řetězu a není potřeba hledat místo původního spojení.

Přípravek VZR 2 použijte jen v případě, kdy demontovaný řetěz nebudete již nikdy spojovat a používat. Použitím přípravku VZR 2 může při vytlačování čepu dojít k posunutí pouzdra v destičce vnitřní, a tím k nežádoucí změně rozměru řetězu.

V praxi se používají různé jiné destrukční metody na demontáž řetězu, než jsou výše uvedeny. Tyto metody v žádném případě nedoporučujeme vzhledem k snadnému poškození některých dílů motocyklu. Používejte vždy doporučeného demontážního přípravku.

Typ VZR 2



Typ VZR 6



Obrázek 5: Montážní přípravky doporučené ke spojování a rozpojování řetězů ČZ

2 Montáž nového řetězu ČZ

Než přistoupíme k montáži nového řetězu, je žádoucí zkontrolovat technický stav dílů přicházející do styku s řetězem, jako jsou např. řetězová kola a různá vodítka. Tyto díly musí být stejně jako řetěz vždy v dobrém technickém stavu. U motocyklů typu motocross nebo hard enduro je třeba měnit díly přicházející do styku s řetězem a samotný řetěz dle stavu jejich opotřebení. Vlivem specifického prostředí, v němž tyto motocykly obvykle jezdí, není možné určit exaktní pravidla na výměnu.

U silničních motocyklů a cestovních endur mají uživatelé rozhodování o výměně řetězu a souvisejících dílů jednodušší. Je-li řetěz na konci své životnosti, také řetězová kola jsou s největší pravděpodobností opotřebovaná a je téměř nutností je vyměnit včetně vodítek.

Na výměně řetězových kol se nevyplácí šetřit, protože opotřebovaná kola velmi podstatně snižují životnost nového řetězu a navíc samotná jízda může být neklidná. Též opotřebovaná vodítka snižují životnost řetězu zejména tím, že „vyjeté“ drážky vytvářejí hroty, jež pak mohou poškodit nebo zcela zničit těsnící kroužky řetězu. Opět platí, že opotřebovaná vodítka způsobují neklidný pohyb řetězu a tím i neklidnou jízdu. Vzhledem k poměru ceny řetězu k ostatním dílům řetězového pohonu doporučujeme vždy výměnu všech těchto dílů za nové.

2.1 Jak postupovat při montáži řetězu ČZ

Nasadíme řetěz na řetězová kola a volné konce řetězu umístíme do míst, kde se na motocyklu nachází nejvíce prostoru pro manipulaci při spojení. Práci si usnadníme, když motocykl umístíme do takové polohy, aby bylo možné volně otáčet zadním kolem. Osa zadního kola musí být uvolněna z naposledy nastavené polohy napínacího mechanismu, protože nový řetěz je kratší než demontovaný opotřeбенý a nebylo by možno nový řetěz spojit.



Obrázek 6: Pro měření délky řetězu i pro montáž spojovacího článku je vhodné konce řetězu umístit na řetězové kolo.

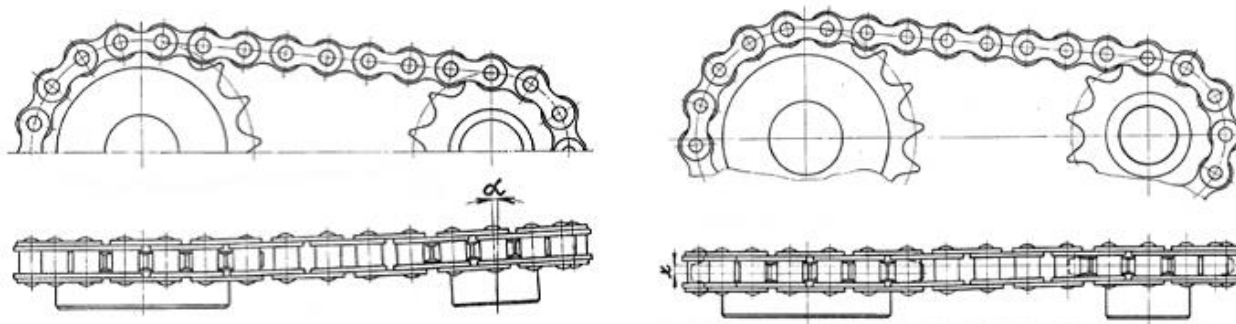
2.2 Všeobecné zásady pro montáž řetězového převodu

Aby řetěz na motocyklu správně fungoval, nestačí jej pouze správně spojit. Řetězový převod, jak již bylo zmíněno, tvoří řetěz, řetězová kola a vodítka řetězu. Všechny tyto díly tvoří funkční celek, na jehož přesnosti a správném nastavení závisí výsledná životnost řetězu a bezpečnost provozu. Dbejte, aby prvky převodu, přicházející do kontaktu s řetězem, byly ve správné poloze a nezpůsobovaly vychýlení řetězu. Řetěz musí mít průvěs volné větve nastavený přesně dle údajů výrobce motocyklu.

U některých typů motocyklů velmi záleží na přesném nastavení. Nikdy u nového řetězu nenastavujte průvěs nižší, než udává výrobce. Tímto seřízením docílíte pouze přidření stykových ploch čepu a pouzdra a zkrátíte si celkovou životnost řetězu. Dbejte také na to, aby řetěz při svém pohybu nenarážel do jakékoliv překážky na motocyklu. Časté a opakující se nárazy (i zdánlivě malé) snižují dynamickou pevnost řetězu a zvyšují hluk.

Řetězová kola přenášejí požadovaný výkon na řetěz. Rozteč článků řetězu a rozteč zubů řetězových kol musí spolu odpovídat. Pokud tomu tak není, dochází k nadměrnému opotřebení. Tento případ nastává, když jsou do převodu použita opotřebovaná řetězová kola a nový řetěz, nebo naopak. U řetězových kol je také důležitá jejich šířka zubů a správný osový zákryt. Zákryt by měl být kontrolován při každé výměně řetězových kol, zda nedošlo při montáži k jejich špatnému ustavení. Zákryt také velmi ovlivňuje symetrické nastavení osy zadního kola v kyvné vidlici. Pokud řetěz nenabíhá při otáčení na zuby řetězových kol správně, projeví se to v opotřebení boků zubů řetězových kol a vnitřní strany destiček řetězu.

Řetězová vodítka slouží k usměrnění a uklidnění řetězu při jeho pohybu. Opotřebovaná vodítka mohou zapříčinit poškození těsnících kroužků a neklidný chod převodu.



Obrázek 7: Pro správný a dlouhodobý provoz řetězu je nutné, aby řetězová kola byla v zákrytu a nebyla namontována, jak prezentuje obrázek vlevo.



Obrázek 8: Opotřebované a zdeformované zuby řetězového kola je nepřijatelné užívat v kombinaci s novým řetězem.



Obrázek 9: Ukázka z demontáže řetězu, který je silně opotřebovaný a neudržovaný. Řetěz byl provozován bez pravidelného mazání a produkty zadíráání a rezavé barvy se „vyprášily“ na řetězové kolečko a motor. Takto poškozený řetěz měl být již dávno vyměněn.

2.3 Spojení řetězu ČZ

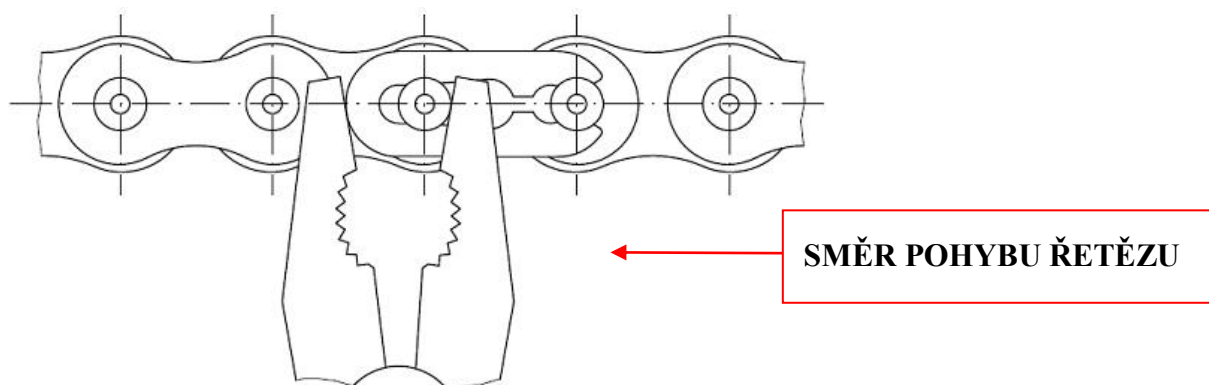
2.3.1 Spojení spojovacím článkem typu Clip V

Spojovací článek typu Clip V navrhl výrobce ČZ jen pro řetězy netěsněné, jak prezentuje Tabulka 1. Hlavní charakteristikou tohoto spojovacího článku je destička spojovací s otvory, jež umožňují volně a bez síly nasadit destičku na čepy.

Postup montáže: Do volných otvorů konců řetězu nasuneme spojovací článek. Je vhodné jej nasouvat ze směru od kola k sobě pro snadnější manipulaci. Při nasouvání čepů do otvorů si počínejte obezřetně, aby nedošlo k setření maziva, jež se nachází v pouzdrech u volných konců řetězu. Je zde též možné aplikovat mazivo ve spreji. Čím méně maziva v kloubu zůstane, tím nižší má kloub životnost.

Po nasunutí spojovacího článku nasadíme na volné konce čepů destičku spojovací a dotlačíme ji rukou tak daleko, dokud nebudou vidět drážky v čepích pro destičku pojistnou. Následně do těchto drážek nasuneme pružnou destičku pojistnou.

DŮLEŽITÉ: Po montáži vždy pečlivě zkontrolujeme úplnost spoje, zda destička pojistná zcela zapadla do drážek a je namontována ve správném směru pohybu řetězu. Následně během provozu, nejlépe při pravidelném mazání řetězu, kontrolujeme spojovací článek.



Obrázek 10: Montáž spojovacího článku typu V a P

2.3.2 Spojení spojovacím článkem typu Clip P

Použitím spojovacího článku typu Clip P docílíme sice rozebíratelného spojení, ale zároveň získáme pevný spoj, jenž je důležitý u těsněných řetězů, neboť zabráníme úniku maziva při provozu. Další pozitivní vlastností typu Clip P je zvýšená dynamická pevnost. Z tohoto důvodu je doporučen i pro závodní provedení řetězů netěsněných. Charakteristické vlastnosti spoje přináší destička spojovací, kterou je nutné na čepy lehce nalisovat. Spojení je manuálně o trochu náročnější a je nutné použít nářadí.

Postup montáže: Před vlastní montáží pečlivě promažeme otvory koncových pouzder řetězu. K promazání použijeme část maziva v příbalovém sáčku (pokud je k řetězu dodáváno) a aplikujeme je do otvoru pouzder pomocí tenkého předmětu. Jako alternativu lze použít kvalitní komerční vazelinu na vysoké tlaky.

Při montáži těsněného řetězu nejdříve na každý čep spojovacího článku navlečeme po jednom z těsnících kroužků a přiloženým mazivem (nebo vazelinou) je dobře namažeme. Následně do otvorů obou volných konců řetězu nasuneme spojovací článek. Je vhodné nasouvat jej ze směru od kola k sobě pro snadnější manipulaci. Při nasouvání čepů do otvorů si počínejte obzvláště obezřetně, aby nedošlo k setření maziva v otvorech. Po nasunutí spojovacího článku nasadíme na volné konce čepů těsnící kroužky, které opět dobře promažeme. Dalším krokem montáže je nasazení destičky spojovací na kraje čepů. Dotlačení destičky do polohy zároveň se spodní hranou drážky pro destičku pojistnou musí být provedeno montážním přípravkem VZR 6.



V nouzi je možné destičku natlačit na čepy pomocí kleští. Pro obtížnost zachování přesné pozice destičky, tj. aby nedošlo k přílišnému zamáčknutí těsnícího kroužku, se tato metoda nedoporučuje. Pokud se přesto k této metodě uchýlíme, je důležité překontrolovat vzdálenost natlačení destičky měřidlem, aby byly rozměry totožné jako u sousedního článku řetězu. Závěrečnou fází montáže je nasunutí destičky pojistné do drážek v čepích, jež je totožné jako u spojovacího článku typu Clip V.

DŮLEŽITÉ: Po montáži vždy pečlivě zkontrolujeme úplnost spoje, zda destička pojistná zcela zapadla do drážek a je namontována ve správném směru pohybu řetězu. Následně během provozu, nejlépe při pravidelném mazání řetězu, kontrolujeme spojovací článek.

2.3.3 Spojení spojovacím článkem typu Rivet

Spojovací článek typu Rivet se používá u těsněných řetězů určených pro náročný provoz a jeho užitím vytvoříme nerozebíratelné spojení. Spojení je manuálně nejnáročnější oproti ostatním typům spojovacích článků a musíme zde zásadně použít speciálního montážního přípravku ČZ – VZR 6.

Postup montáže: Před vlastní montáží pečlivě promažeme otvory koncových pouzder řetězu. K promazání použijeme část maziva v příbalovém sáčku a aplikujeme je do otvoru tenkým předmětem. Nepoužívejte u těchto spojovacích článků jiné mazivo, než které je přibalené u řetězu.

Na každý čep spojovacího článku navlečeme po jednom z těsnících kroužků a přiloženým mazivem je dobře namažeme. Následně nasuneme spojovací článek do otvorů obou volných konců řetězu. Je vhodné nasouvat jej ze směru od kola k sobě pro snadnější manipulaci. Při nasouvání čepů do otvorů si počínejte obzvláště obezřetně, aby nedošlo k setření maziva v otvorech. Po nasunutí spojovacího článku nasadíme dobře promazané těsnící kroužky na volné konce čepů.



Obrázek 11: Pečlivé promazání otvoru pouzdra, čepů i těsnících kroužků při montáži zaručuje dlouhou provozní spolehlivost. Doporučujeme vytrít přebytek maziva z otvorů v čepech, aby došlo k dobrému roznyťování konce čepů.

Dalším úkonem je nasazení spojovací destičky na konce čepů. Destičku lze nasadit jen za hranu osazených čepů. Pro dokončení celého postupu spojení řetězu spojovacím článkem typu Rivet je nutno použít montážní přípravek VZR 6. Přesný postup práce při montáži je podrobně uveden v návodu k montážnímu přípravku.



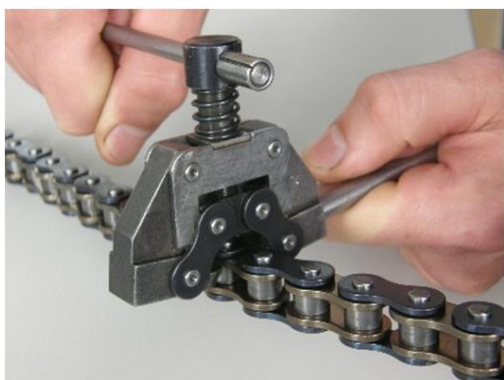
Obrázek 12: Pro zaručení kvality montáže spojovacích článků typu Clip P a Rivet použijte montážní přípravek VZR 6. Pro kontrolu správného roznyťování Rivet článku použijte měrku, která je součástí balení.

2.4 Zkrácení řetězu ČZ

Obsahuje-li nový řetěz vyšší počet článků, než požadujeme, je nutné řetěz upravit zkrácením. Než ke zkracování přistoupíte, doporučujeme přepočítat počet článků na starém řetězu, jehož si přejeme vyměnit za nový. Neprovádějte prosté porovnání délky se starým řetězem, neboť

opotřebením je délka starého řetězu při stejném počtu článků zpravidla jiná, než jak je tomu u řetězu nového.

Destičku vnější v místě požadovaného rozpojení označíme, načež pomocí montážního přípravku VZR 6 řetěz rozpojíme dle příslušného návodu. Alternativním způsobem zkrácení řetězu je odbroušení zanýtované hlavy čepů na označené destičce. Následně podložíme destičku vnější u protilehlé strany odbroušeného čepu a na odbroušené části vyklepneme průbojníkem čep z destičky vnější. Tento postup opakujeme i u druhého čepu. Pro podložení destičky vnější lze v nouzi použít např. matici M8.



Obrázek 13: Zkrácení řetězu pomocí ČZ přípravku typ VZR 2. Není vhodný na zkracování těsných řetězů.



Obrázek 14: Montážní přípravek VZR 6 je vhodný na zkracování všech typů řetězů s roztečí 15,875 mm.



Obrázek 15: Alternativní řešení rozpojení řetězu

3 Údržba a ošetřování řetězu ČZ

Řetěz se skládá z mnoha součástek, které spolu tvoří soustavu otočných kloubů. V každém kloubu se vzájemně pohybuje čep a pouzdro a za určitý čas je přirozené, že tyto součásti vykazují jisté opotřebení. Řetěz je na motocyklu umístěn v místech, kde je během jízdy snadno znečišťován abrazivním materiálem z povrchu, po kterém motocykl jezdí. Prodlužování řetězu v provozu je způsobeno vzájemným opotřebením pouzder a čepů, čímž se zvyšuje vůle v kloubu. Žádné jiné součásti nemají na prodlužování řetězu vliv.

3.1 Čištění motocyklového řetězu

Nedodržením instrukcí výrobce lze čištěním způsobit poškození řetězu.

VAROVÁNÍ: Je zakázáno čištění řetězu přípravky s obsahem kyselin – odrezovače aj. Nesmí se používat chemické prostředky s PH nižším než neutrálním. Nedodržením tohoto varování dochází k destrukci součástek řetězu vlivem vodíkové křehkosti materiálu. Vysokým nebezpečím pro životnost řetězu je posypová sůl v zimním období nebo na řetěz vyteká kyselina z akumulátoru.

3.1.1 Čištění netěsněných řetězů ČZ

Netěsněný řetěz má výhodu v nízkém odporu při pohybu. Jeho klouby jsou však otevřené a snadno tak do nich pronikají nečistoty. Paradoxem je, že právě tyto řetězy se používají v těch nejtěžších podmínkách při motocrossu a enduru. Přestože u některých typů řetězů se na



povrchu čepů používají velmi tvrdé CRK povlaky pro snížení opotřebení, je nutné o řetěz náležitě pečovat.

Řetězy pro sportovní účely motokrosu/endura mají specifické podmínky provozu v blátě a prachu a není možno stanovit přesné intervaly údržby a mazání. Nejlepší volbou je znečištěný řetěz umýt tlakovou myčkou a obyčejnou vodou od bláta, písku a dalších nečistot usazených na povrchu řetězu. Nejúčinnější je, když tlaková voda zasáhne mezeru mezi destičkou vnitřní a vnější, aby došlo k vypláchnutí vnitřku kloubu, byť vyčištění v kloubech není nikdy dokonalé. Po vyčištění vodou je ideální zbytek vody z řetězu vyfoukat tlakovým vzduchem. Nedisponujeme-li možností použít tlakový vzduch, alespoň několikrát prudce otočíme zadním kolem, aby zbylá voda z řetězu odkapala.

Popsaný postup je ideální, když je na ošetření řetězu dostatek času a máme k dispozici prostředky k čištění. Pokud však, např. mezi rozjížděkami závodu, není mnoho času na řádnou údržbu, je možné řetěz od suchého bláta nebo prachu očistit drátěným kartáčem a namazat nástřikem sprejového mazadla. Když je ale řetěz plný mokrého bláta, je nejlepší volbou řetěz vůbec nečistit, nemazat a údržbu provést až po závodě.

Netěsněné řetězy pro silniční provoz se používají jen u slabých kubatur. Zde se motocykl pohybuje po relativně čistých površích a bývá znečištěn většinou pouze prachem, jenž ulpí na mazivu. Pro odstranění znečištěného maziva můžeme použít sprejové čističe, nebo jen obyčejný hadr a řetěz mechanicky očistit. Čistič ani hadr ale nezaručí úplné odstranění nečistot uvnitř řetězu. Pokud má uživatel možnost vyčistit řetěz ponorem do odmašťovací lázně, je to nejlepší způsob, jak odstranit všechny nečistoty i uvnitř řetězu. Nevýhodou je, že řetěz před čištěním musí být z motocyklu demontován a následně musí být provedena likvidace použité odmašťovací lázně.

3.1.2 Čištění těsněných řetězů ČZ

U těsněného řetězu odstraňujeme nečistoty jen z povrchu řetězu, neboť kloub je utěsněn. Hlavní zásadou při čištění těsněného řetězu je odstranit nečistoty a přitom nepoškodit těsnicí pryžové kroužky.

Pokud je řetěz znečištěn blátem např. při enduro provozu, nejúčinnější je řetěz omýt tlakovou vodou. Při silničním provozu, kde je na řetězu obvykle pouze nalepený prach na aplikovaném

mazadle, je možné použít sprejových čističů. Velkou nevýhodou sprejových čističů je často agresivní odmašťovací látka, jež nebývá přívětivá k materiálu pryžového těsnění. Při testování v ČZ Řetězy, s. r. o., bylo shledáno velkých rozdílů v jakosti sprejových čističů, a to od zcela neutrálních až po velmi agresivní. Agresivní sprejové čističe po čase způsobují degradaci pryžového těsnění a mnohdy poškozují i galvanické pokovení destiček řetězu. Dalším negativem silného odmašťovacího účinku je poškozování mazacího filmu mezi pryžovým těsněním a destičkami, čímž se zvyšuje tření a snižuje těsnící schopnost těsnění.

Pro čištění řetězů v silničním provozu doporučujeme nepoužívat žádné agresivní prostředky a čištění neprovádět zbytečně často. Snižuje se tím životnost celého řetězu. Nejlepší volbou je provádět čištění řetězu pouze otřením hadrem.

Pro čištění řetězu těsněného nepoužívejte benzin, petrolej, ředidla apod. Velmi zásadně poškozují pryžové těsnění. Nepoužívejte v žádném případě k čištění drátěný kartáč a ostré předměty, jejichž užitím můžete narušit pryžové kroužky. Nepoužívejte mytí tlakovou párou.



Obrázek 16: Silně zablácený netěsněný i těsněný řetěz je nejlepší a nejsnadnější vyčistit tlakovou myčkou se studenou vodou bez chemikálií.

3.2 Mazání řetězů ČZ obecně

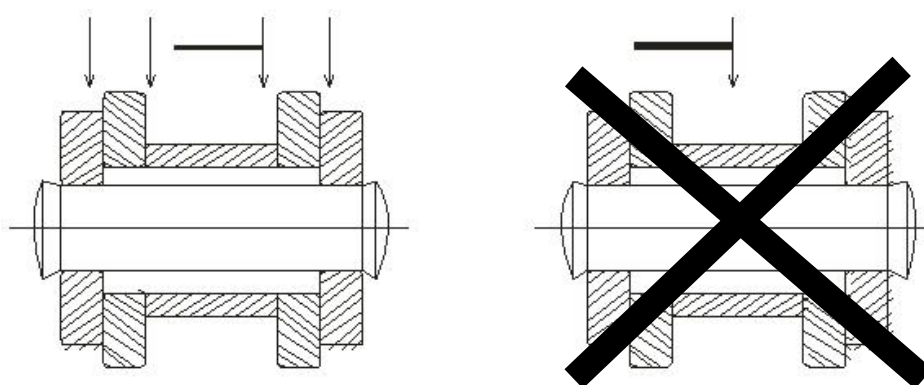
Pravidelným a svědomitým mazáním řetězu dosáhneme jeho dlouhé životnosti a bezpečnosti. Nenamazané klouby řetězu se rychle a nerovnoměrně opotřebovávají, řetěz se prodlužuje, pracuje neklidně a zbytečně spotřebovává výkon motoru.

Na trhu existuje mnoho výrobců mazadel a ještě více produktů na mazání řetězů ve spreji. Sprej je mimořádně výhodný, protože můžeme mazivo dávkovat a směřovat do míst, kam je

to nejvíce potřebné. Většina maziv ve spreji dobře zatéká a za jízdy neodstříkují a neznečišťují další části motocyklu. Existují ještě další možnosti mazání řetězu např. pokapání řetězu olejnicou nebo natření řetězu štětcem s olejem. Tyto způsoby jsou pro výkonné motocyklové řetězy a ekologické předpisy zcela nevhodné.

3.2.1 Mazání netěsněných řetězů ČZ

U netěsněného řetězu aplikujeme mazivo ve spreji mezi vnější a vnitřní destičky, aby dobře zateklo do kloubu. Dalším důležitým místem pro namazání je prostor mezi pouzdrem a válečkem. Mazivo aplikujeme do prostoru mezi válečkem a destičkou vnitřní, aby se váleček dobře otáčel při náběhu na řetězové kolo. Interval mazání u netěsněných řetězů je velmi individuální, protože záleží na prostředí, v kterém řetěz pracuje. Netěsněné řetězy je nutné často kontrolovat a mazat. Po namazání vyčkejte s jízdou alespoň 10 – 15 min., aby mazivo dobře do řetězu zateklo a odpařilo se rozpouštědlo obsažené v mazivu.



Obrázek 17: Příklad správného nanesení maziva mezi vnitřní a vnější destičku a mezi pouzdro a váleček řetězu.

3.2.2 Mazání těsněných řetězů ČZ

Těsný řetěz má výhodu, že není nutné (a ani to není možné) mazat klouby řetězu, neboť jsou trvale promazány a utěsněny z výroby.

Mazat těsný řetěz znamená aplikovat mazivo do prostoru válečku, což je totožné jako u netěsněného řetězu – promazáváme odvalující se váleček. Dále je nutné aplikovat mazivo do prostoru, kde se nacházejí těsnící pryžové kroužky. Mazadlo na těsnících kroužcích vytváří ochranný film proti slunečnímu záření, vodě, nečistotám a snižuje tření mezi destičkou



a kroužkem. Destičky není nutné mazat, můžeme na ně ale aplikovat sprejové mazivo pro lepší ochranu proti korozi (velice dobré při provozu v zimních měsících). Mazání těsněného řetězu pro silniční použití doporučujeme provádět každých 600 – 900 km. Interval mazání řetězu je poplatný prostředí, v němž řetěz pracoval a na kvalitě použitého maziva ve spreji.

U off-road provozu je mazání individuální a není možné určit exaktní interval čištění. Po aplikaci maziva vyčkejte s jízdou alespoň 10 – 15 min., aby mazivo dobře do řetězu zateklo a odpařilo se rozpouštědlo obsažené v mazivu.

Při provozu motocyklu v zimním období je potřeba zvýšit četnost ošetření řetězu z důvodu výskytu posypové soli. Ošetření spočívá v častějším omytí řetězu vodou, neboť jediné voda dobře odplaví ulpělou sůl. Po umytí je nutné řetěz nechat oschnout a následně dobře namazat. Na neošetřených plochách řetězu vytváří sůl rychlou a silnou korozi, jež může vyústit až v prasknutí řetězu.

Pokud odstavujeme motocykl z provozu v zimních měsících, doporučuje se řetěz očistit a promazat, aby byl chráněn proti vzdušné korozi.

Při nanášení sprejového maziva dávejte pozor na čistotu brzdových kotoučů, jež v kombinaci s mazivem pozbývají brzdného účinku a může dojít i k trvalému zničení funkce třecích segmentů. Dbejte také na to, aby nebyla mazivem zasažena pneumatika, jež následně může při provozu motocyklu nebezpečně smýkat.

4 Montážní přípravky pro řetězy ČZ

Firma ČZ dodává ke svým výrobkům dva druhy montážních a demontážních přípravků následujících specifických vlastností.

4.1 VZR 2

Přípravek VZR 2 je určen pouze k demontáži již opotřebeného řetězu, který nebude již dále využíván. Pracuje na principu kleští, jejichž čelisti zachytí vnitřní článek a otočný šroub s hrotem vytlačí čep. Jelikož čelisti jsou zachyceny za vnitřní článek a síla na vytlačení čepu se přenáší právě přes vnitřní článek, existuje vysoké nebezpečí deformace rozměrů vnitřního

článku. Práce s tímto demontážním přípravkem je velmi jednoduchá a rychlá. Jeho další nespornou výhodou je možnost použití pro různé rozteče a vnitřní šířky řetězů.



Obrázek 18: Demontážní přípravek VZR 2

4.2 VZR 6

S přípravkem VZR 6 je možno řetěz demontovat i spojovat. Demontáž tímto přípravkem nijak neovlivní rozměry řetězu, a tudíž je přípravek VZR 6 vhodný i ke zkracování nového řetězu. Postup práce při jednotlivých pracovních úkonech je popsán v příbalovém návodu.

Přípravek VZR 6 je velice kompaktní, práce s ním je jednoduchá a je použitelný pro všechny typy spojovacích článků ČZ v rozteči 15,875 (5/8“).



Obrázek 19: Montážní přípravek VZR 6