

Řetěz – kontrola, napnutí, výměna



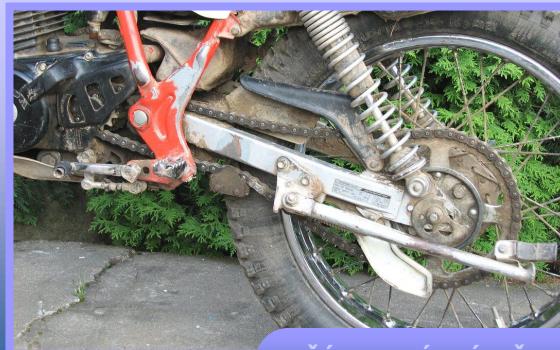
VŠEOBECNĚ



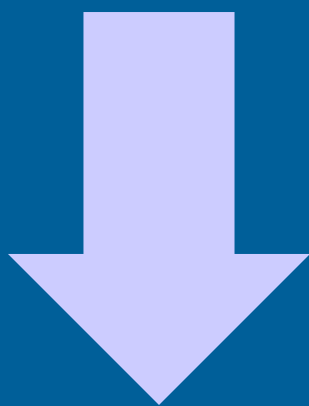
KONTROLA NAPNUTÍ



ZPŮSOB NAPNUTÍ

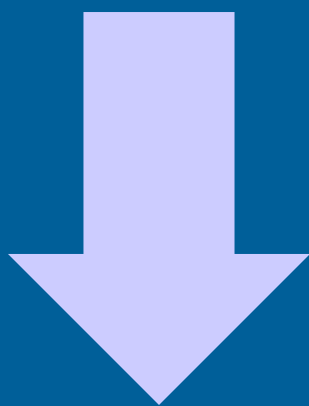


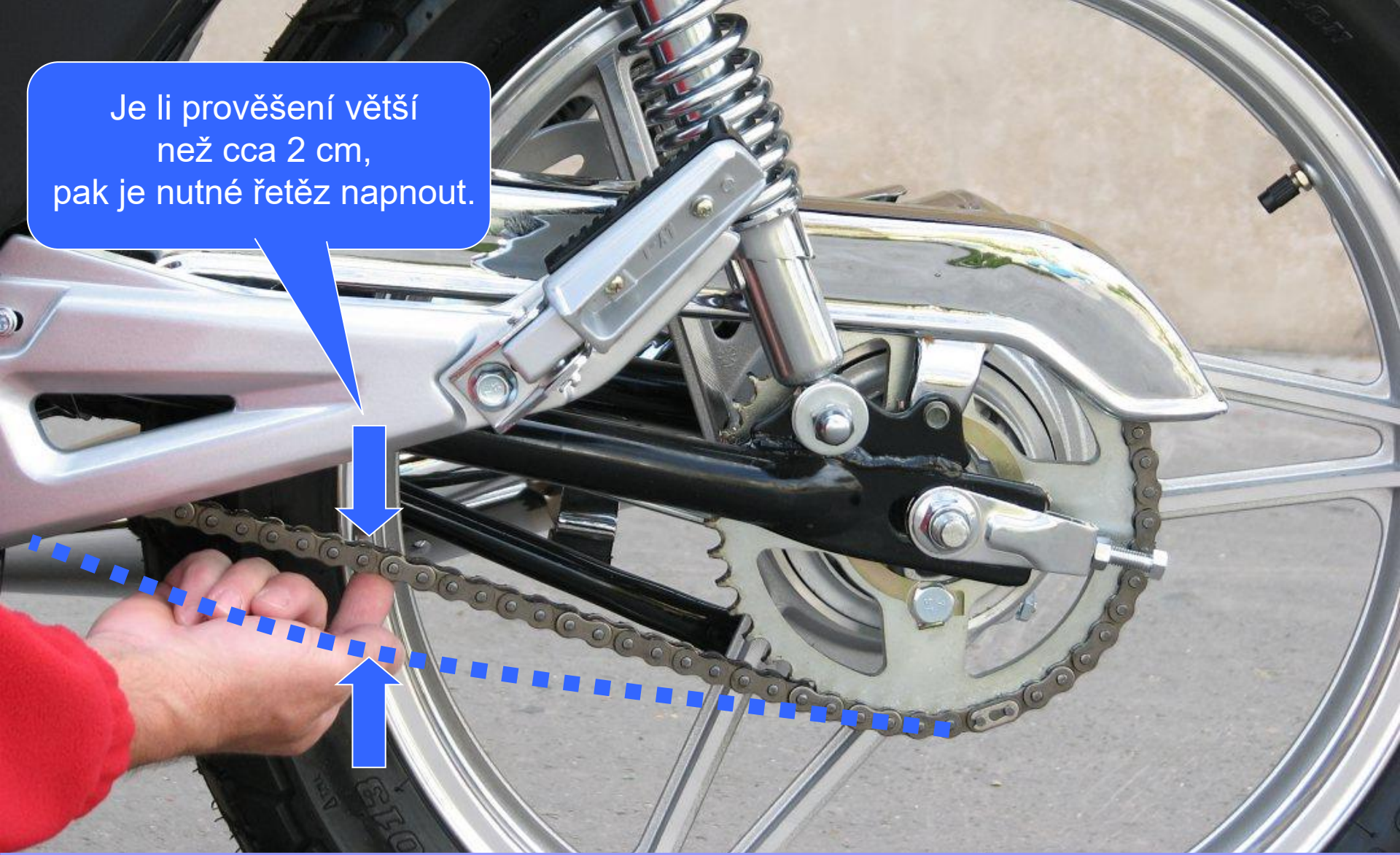
PŘÍPADNÁ VÝMĚNA





Sekundární hnací řetěz přenáší sílu motoru na zadní hnací kolo motocyklu. Vzhledem k přenosu značných sil podléhá řetěz opotřebení a vytahuje se. Negativně na životnost řetězu, myšleno všeobecně, působí i nečistoty a povětrnostní vlivy.



A close-up photograph of a motorcycle's rear wheel and chain drive. A person's hand is shown pressing down on the chain to test its tension. A blue callout box with a white border contains text in Czech. A blue arrow points from the callout box to the chain. A dashed blue line indicates the distance between the top and bottom of the chain when it is pressed down.

Je li prověšení větší než cca 2 cm, pak je nutné řetěz napnout.

Správné napnutí řetězu vyzkoušíme jednoduchým stlačením jeho spodní části směrem nahoru. Řetěz by uprostřed jeho délky mělo být možné stlačit přibližně o 20 mm. Je li prověšení řetězu výrazně větší, je nutné řetěz napnout. Při kontrole napnutí řetězu lze použít i jiné metody, případně u konkrétního typu motocyklu postupujeme podle návodu výrobce.

[OTÁZKA](#)

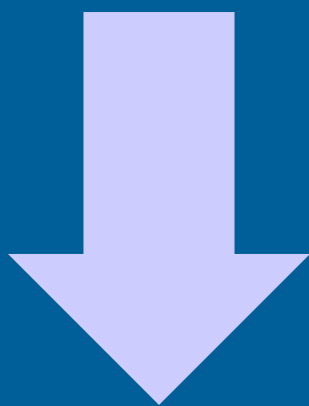
[VŠEOBECNĚ](#)

[KONTROLA NAPNUTÍ](#)

[ZPŮSOB NAPNUTÍ](#)

[PŘÍPADNÁ VÝMĚNA](#)

[NÁVRAT](#)



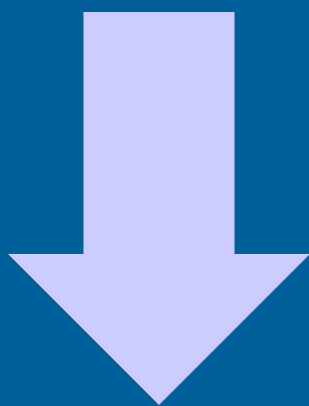
1.
Povolíme matici
osy kola.

2.
Povolíme
zajišťovací matici.

3.
Kolo posouváme vzad
otáčením napínacího šroubu
(na levé i pravé straně vidlice).

Ve vidlici je oválný otvor,
v němž lze osu kola posouvat.

Obecně lze říci, že řetěz napínáme posunutím celého zadního kola včetně rozety (tj. zadní ozubené kolo) vzad. Nejprve povolíme matici osy zadního kola a poté kolo posouváme vzad otáčením napínacích šroubů (nebo matek) souměrně na levé i pravé straně kola. Pro pohodlné docílení souměrnosti bývá u větších motocyklů na každé straně kyvné vidlice, v místě osy kola, vyražena milimetrová stupnice. Po dosažení správného napnutí řetězu zpětně dotáhneme matici osy kola. Na závěr pečlivě překontrolujeme, zda posunutí osy (hřídele, čepu) zadního kola vzad bylo skutečně souměrné na levé i pravé straně kyvné vidlice, a že nedošlo k „rozhození“ stopy motocyklu.



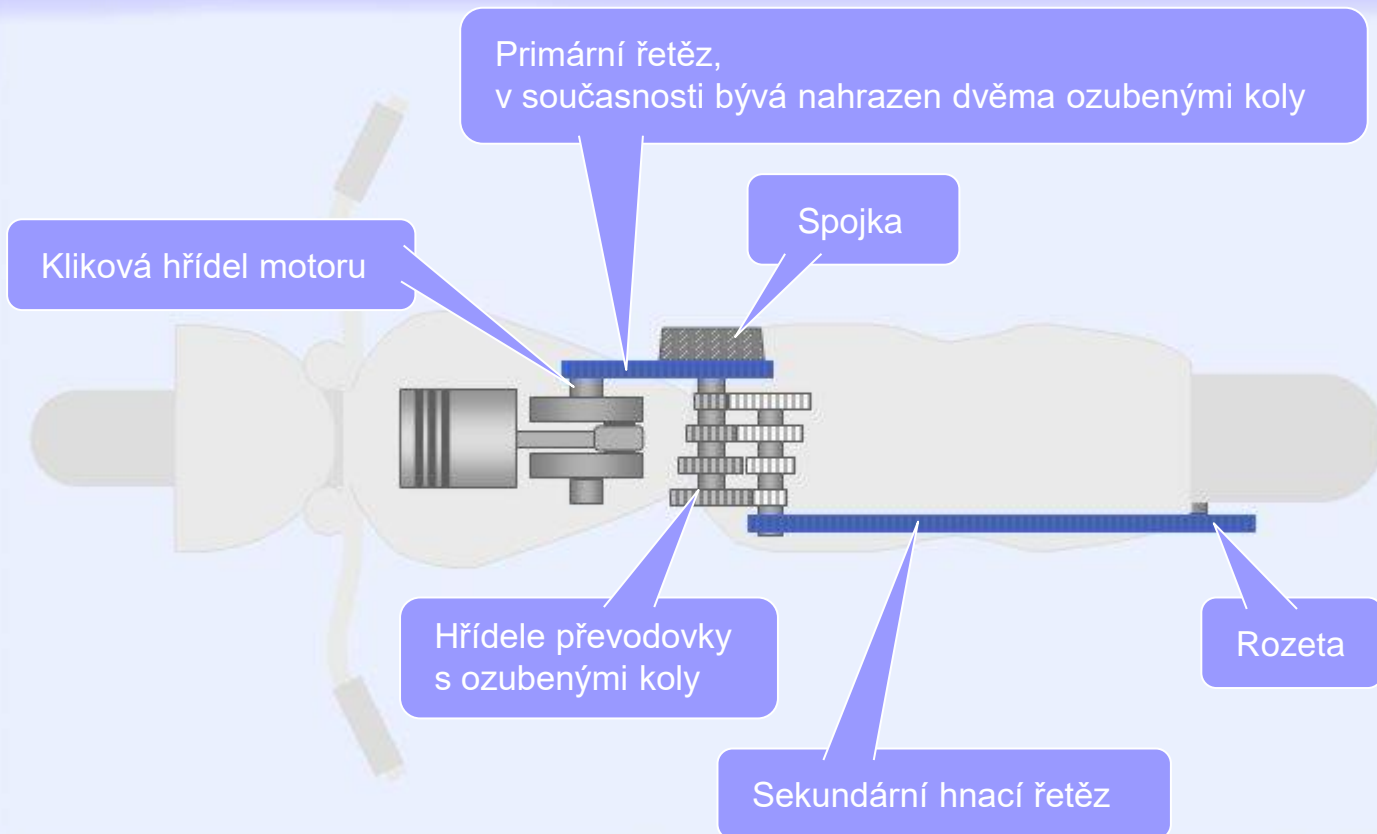


Značný vliv na životnost řetězu má způsob používání motocyklu.

Výrazně opotřeбенý a vytažený řetěz je nutné vyměnit za nový. V závislosti na způsobu používání motocyklu či na pokynech výrobce motocyklu se může jednat o výměnu po ujetí přibližně 5 000 až 10 000 km. Výměna řetězu může být podle potřeby doprovázena i výměnou obou řetězových kol.

KONEC

Pro interaktivní prohlížení užívejte odkazy a tlačítka
v předchozím textu.



Sekundární řetěz s řetězovými ozubenými koly (zadnímu se říká rozeta) samozřejmě není jediným převodným, či silu přenášejícím, ústrojím. Otáčivý pohyb klikové hřídele motoru bývá nejprve pomocí primárního řetězu, nebo dvou ozubených kol, převeden na spojku. Přes spojku je síla motoru převedena do převodovky a teprve z výstupní, hnané hřídele převodovky je sekundárním řetězem síla motoru převedena na zadní kolo motocyklu.

ZAVŘÍT

Sekundární hnací řetěz přenáší sílu motoru na zadní hnací kolo motocyklu. Vzhledem k přenosu značných sil podléhá řetěz opotřebení a vytahuje se. Negativně na životnost řetězu, myšleno všeobecně, působí i nečistoty a povětrnostní vlivy.



Patří sekundární hnací řetěz mezi bezúdržbové části motocyklu?

ANO

NE

Sekundární hnací řetěz přenáší sílu motoru na zadní hnací kolo motocyklu. Vzhledem k přenosu značných sil podléhá řetěz opotřebení a vytahuje se. Negativně na životnost řetězu, myšleno všeobecně, působí i nečistoty a povětrnostní vlivy.

OTÁZKA

VŠEOBECNĚ

KONTROLA NAPNUTÍ

ZPŮSOB NAPNUTÍ

PŘÍPADNÁ VÝMĚNA

NÁVRAT



Patří sekundární hnací řetěz mezi bezúdržbové části motocyklu?

ANO

NE

Vaše odpověď byla chybná

Řetěz pravidelně promazáváme, (existují speciální přípravky).

Dále je nutná i kontrola z hlediska mechanického poškození a kontrola správného napnutí řetězu (to se týká i řetězů s mazivem uzavřeným ve válečcích). Žádný řetěz nepatří mezi zcela bezúdržbové části.

ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

Sekundární hnací řetěz přenáší sílu motoru na zadní hnací kolo motocyklu. Vzhledem k přenosu značných sil podléhá řetěz opotřebení a vytahuje se. Negativně na životnost řetězu, myšleno všeobecně, působí i nečistoty a povětrnostní vlivy.

OTÁZKA


VŠEOBECNĚ

KONTROLA NAPNUTÍ

ZPŮSOB NAPNUTÍ

PŘÍPADNÁ VÝMĚNA

NÁVRAT



Patří sekundární hnací řetěz mezi bezúdržbové části motocyklu?

ANO

NE

Vaše odpověď byla správná

Řetěz pravidelně promazáváme, (existují speciální přípravky).

Dále je nutná i kontrola z hlediska mechanického poškození a kontrola správného napnutí řetězu (to se týká i řetězů s mazivem uzavřeným ve válečcích). Žádný řetěz nepatří mezi zcela bezúdržbové části.

ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

Sekundární hnací řetěz přenáší sílu motoru na zadní hnací kolo motocyklu. Vzhledem k přenosu značných sil podléhá řetěz opotřebení a vytahuje se. Negativně na životnost řetězu, myšleno všeobecně, působí i nečistoty a povětrnostní vlivy.

OTÁZKA

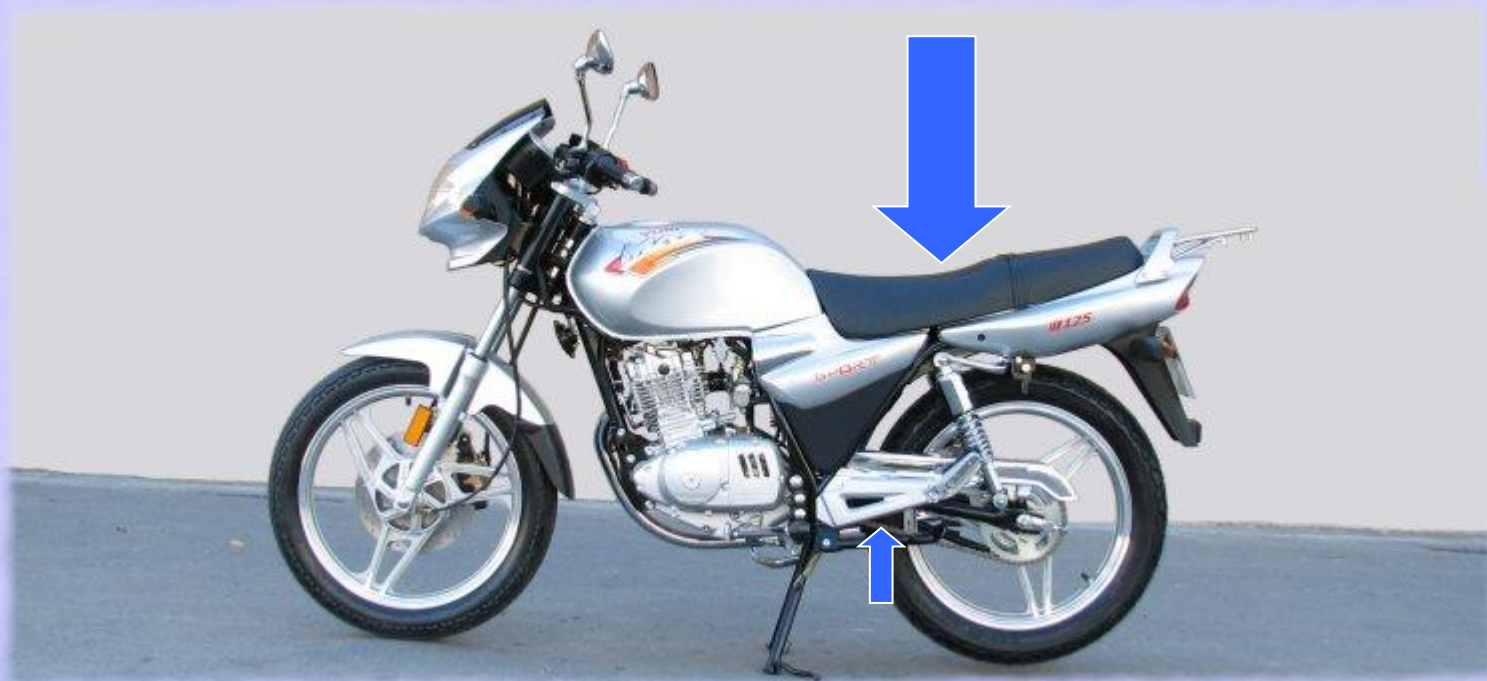
VŠEOBECNĚ

KONTROLA NAPNUTÍ

ZPŮSOB NAPNUTÍ

PŘÍPADNÁ VÝMĚNA

NÁVRAT



Musíme správné napnutí řetězu kontrolovat při zatíženém motocyklu (alespoň jednou osobou)?

ANO

NE

Správné napnutí řetězu vyzkoušíme jednoduchým stlačením jeho spodní části směrem nahoru. Řetěz by uprostřed jeho délky mělo být možné stlačit přibližně o 20 mm. Je-li prověšení řetězu výrazně větší, je nutné řetěz napnout. Při kontrole napnutí řetězu lze použít i jiné metody, případně u konkrétního typu motocyklu postupujeme podle návodu výrobce.

OTÁZKA

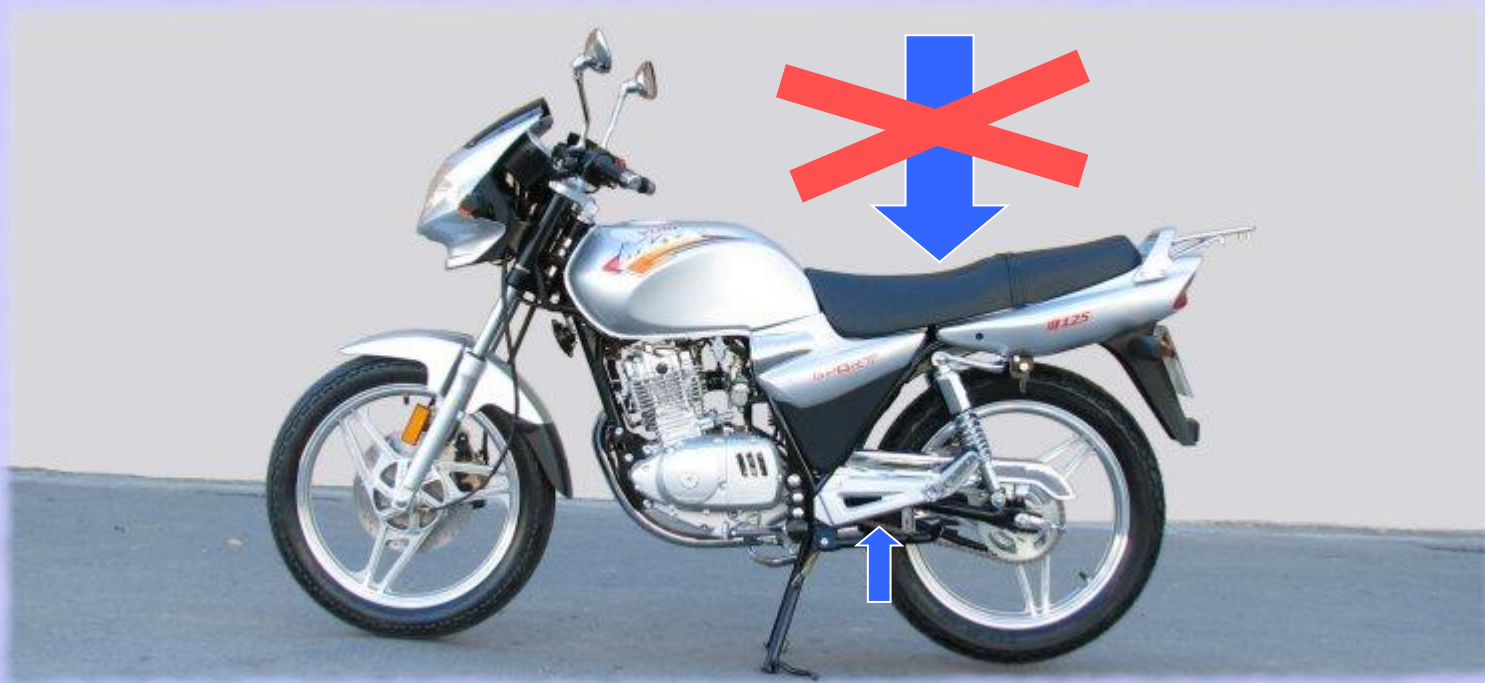
VŠEOBECNĚ

KONTROLA NAPNUTÍ

ZPŮSOB NAPNUTÍ

PŘÍPADNÁ VÝMĚNA

NÁVRAT



Musíme správné napnutí řetězu kontrolovat při zatíženém motocyklu (alespoň jednou osobou)?

ANO

Vaše odpověď byla chybná

NE

Napnutí řetězu se kontroluje v nezatíženém stavu. Při zatížení motocyklu dojde k pohybu kyvné vidlice spolu se zadním kolem a tím k samovolnému mírnému napnutí řetězu.

ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

Správné napnutí řetězu vyzkoušíme jednoduchým stlačením jeho spodní části směrem nahoru. Řetěz by uprostřed jeho délky mělo být možné stlačit přibližně o 20 mm. Je-li prověšení řetězu výrazně větší, je nutné řetěz napnout. Při kontrole napnutí řetězu lze použít i jiné metody, případně u konkrétního typu motocyklu postupujeme podle návodu výrobce.

OTÁZKA

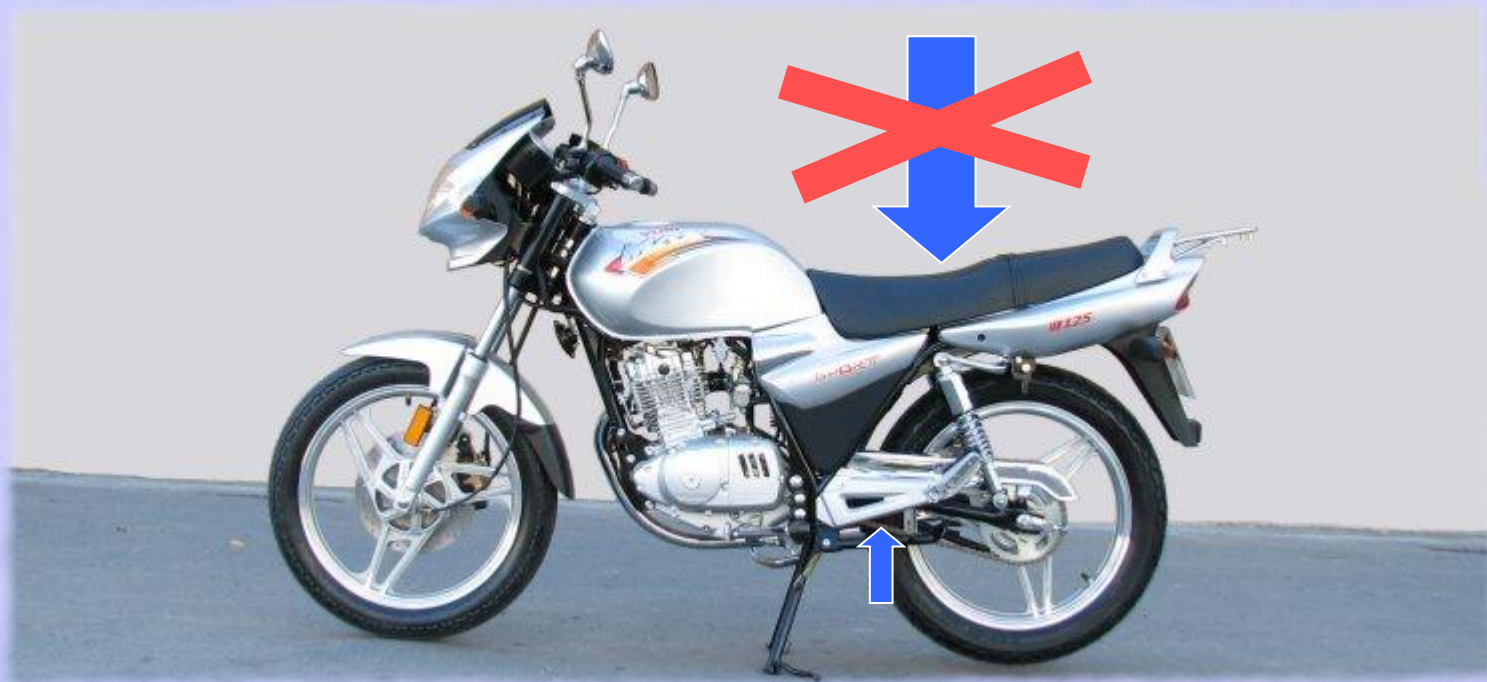
VŠEOBECNĚ

KONTROLA NAPNUTÍ

ZPŮSOB NAPNUTÍ

PŘÍPADNÁ VÝMĚNA

NÁVRAT



Musíme správné napnutí řetězu kontrolovat při zatíženém motocyklu (alespoň jednou osobou)?

ANO

Vaše odpověď byla správná

NE

Napnutí řetězu se kontroluje v nezatíženém stavu. Při zatížení motocyklu dojde k pohybu kyvné vidlice spolu se zadním kolem a tím k samovolnému mírnému napnutí řetězu.

ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

Správné napnutí řetězu vyzkoušíme jednoduchým stlačením jeho spodní části směrem nahoru. Řetěz by uprostřed jeho délky mělo být možné stlačit přibližně o 20 mm. Je-li prověšení řetězu výrazně větší, je nutné řetěz napnout. Při kontrole napnutí řetězu lze použít i jiné metody, případně u konkrétního typu motocyklu postupujeme podle návodu výrobce.

OTÁZKA

VŠEOBECNĚ

KONTROLA NAPNUTÍ

ZPŮSOB NAPNUTÍ

PŘÍPADNÁ VÝMĚNA

NÁVRAT

1.
Povolíme matici
osy kola.

2.
Povolíme
zajišťovací matici.


3.
Kolo posouváme vzad
otáčením napínacího šroubu
(na levé i pravé straně vidlice).

Ve vidlici je oválný otvor,
v němž lze osu kola posouvat.

Správně napnutý řetěz nemá při stlačení jeho spodní části směrem nahoru větší vůli než asi 15 – 20 mm. Přesnou hodnotu najdeme v návodu na údržbu motocyklu. Pozor ale, i přepnutí řetězu působí negativně, například při propérování motocyklu.

ZAVŘÍT

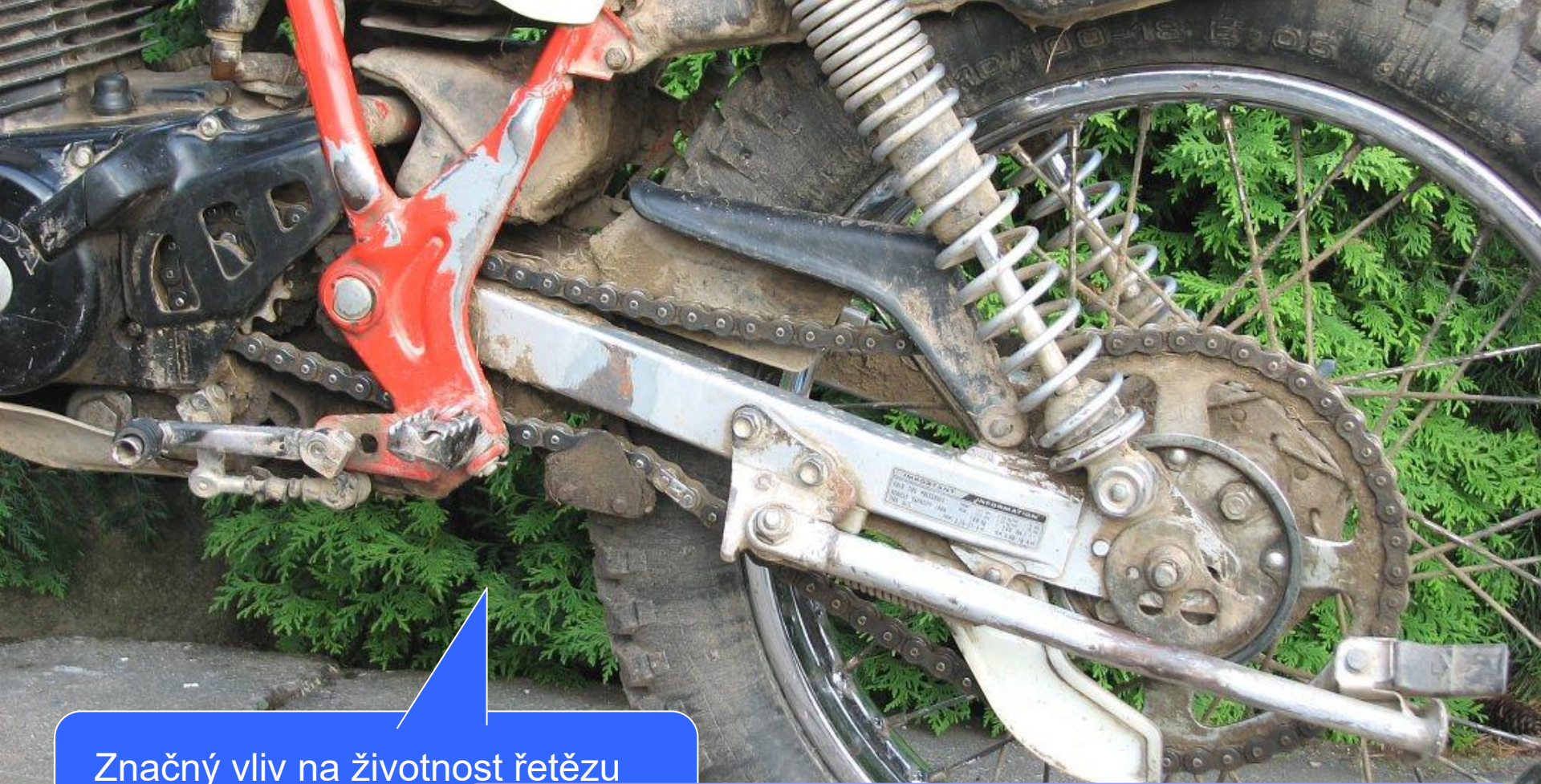
Obecně lze říci, že řetěz napínáme posunutím celého zadního kola včetně rozety (tj. zadní ozubené kolo) vzad. Nejprve povolíme matici osy zadního kola a poté kolo posouváme vzad otáčením napínacích šroubů (nebo matek) souměrně na levé i pravé straně kola. Pro pohodlné docílení souměrnosti bývá u větších motocyklů na každé straně kyvné vidlice, v místě osy kola, vyražena milimetrová stupnice. Po dosažení správného napnutí řetězu zpětně dotáhneme matici osy kola. Na závěr pečlivě překontrolujeme, zda posunutí osy (hřídele, čepu) zadního kola vzad bylo skutečně souměrné na levé i pravé straně kyvné vidlice, a že nedošlo k „rozhození“ stopy motocyklu.



Na obrázku se může zdát, že zašroubování napínacích šroubů na levé i pravé straně vidlice souměrné není. Může se však jednat o úhel pohledu. Rozhodující bude naměřená vzdálenost v milimetrech (na daném motocyklu není k dispozici stupnice v místě osy kola).

ZAVŘÍT

Obecně lze říci, že řetěz napínáme posunutím celého zadního kola včetně rozety (tj. zadní ozubené kolo) vzad. Nejprve povolíme matici osy zadního kola a poté kolo posouváme vzad otáčením napínacích šroubů (nebo matic) souměrně na levé i pravé straně kola. Pro pohodlné docílení souměrnosti bývá u větších motocyklů na každé straně kyvné vidlice, v místě osy kola, vyražena milimetrová stupnice. Po dosažení správného napnutí řetězu zpětně dotáhneme matici osy kola. Na závěr pečlivě překontrolujeme, zda posunutí osy (hřídele, čepu) zadního kola vzad bylo skutečně souměrné na levé i pravé straně kyvné vidlice, a že nedošlo k „rozhození“ stopy motocyklu.



Značný vliv na životnost řetězu má způsob používání

Vlivem nečistot a povětrnostních vlivů může dojít k vážnutí jednotlivých článků řetězu. Nepomůže li očištění a následné promazání řetězu, nebo jsou li články řetězu na některých místech deformované, je nutná výměna řetězu za nový.

ZAVŘÍT

Výrazně opotřebený a vytažený řetěz je nutné vyměnit za nový. V závislosti na způsobu používání motocyklu či na pokynech výrobce motocyklu se může jednat o výměnu po ujetí přibližně 5 000 až 10 000 km. Výměna řetězu může být podle potřeby doprovázena i výměnou obou řetězových kol.

Pozor na hodnoty určující rozměry řetězu



ZAVŘÍT

Výrazně opotřeбенý a vytažený řetěz je nutné vyměnit za nový. V závislosti na způsobu používání motocyklu či na pokynech výrobce motocyklu se může jednat o výměnu po ujetí přibližně 5 000 až 10 000 km. Výměna řetězu může být podle potřeby doprovázena i výměnou obou řetězových kol.



ZAVŘÍT

Výrazně opotřebený a vytažený řetěz je nutné vyměnit za nový. V závislosti na způsobu používání motocyklu či na pokynech výrobce motocyklu se může jednat o výměnu po ujetí přibližně 5 000 až 10 000 km. Výměna řetězu může být podle potřeby doprovázena i výměnou obou řetězových kol.



Při kontrole motocyklu si všimnete takto vypadající rozety. Bude nutná její výměna?

ANO

NE

Výrazně opotřebený a vytažený řetěz je nutné vyměnit za nový. V závislosti na způsobu používání motocyklu či na pokynech výrobce motocyklu se může jednat o výměnu po ujetí přibližně 5 000 až 10 000 km. Výměna řetězu může být podle potřeby doprovázena i výměnou obou řetězových kol.



Při kontrole motocyklu si všimnete takto vypadající rozety. Bude nutná její výměna?

ANO

Vaše odpověď byla správná

NE

Už podle tvaru ozubení je zřejmé, že rozeta vpravo „má dost“. Jde o extrémně opotřebenou rozetu, kterou je nutné vyměnit za novou.

ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

Výrazně opotřebený a vytažený řetěz je nutné vyměnit za nový. V závislosti na způsobu používání motocyklu či na pokynech výrobce motocyklu se může jednat o výměnu po ujetí přibližně 5 000 až 10 000 km. Výměna řetězu může být podle potřeby doprovázena i výměnou obou řetězových kol.



Při kontrole motocyklu si všimnete takto vypadající rozety. Bude nutná její výměna?

ANO

Vaše odpověď byla chybná

NE

Už podle tvaru ozubení je zřejmé, že rozeta vpravo „má dost“. Jde o extrémně opotřebenou rozetu, kterou je nutné vyměnit za novou.

ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

Výrazně opotřebený a vytažený řetěz je nutné vyměnit za nový. V závislosti na způsobu používání motocyklu či na pokynech výrobce motocyklu se může jednat o výměnu po ujetí přibližně 5 000 až 10 000 km. Výměna řetězu může být podle potřeby doprovázena i výměnou obou řetězových kol.

