
Motor info - Motorfiets winterklaar maken

Checklist en achtergrondinformatie voor als je in de winter doorrijdt met de motor

Last update:23-Aug-04

Wie bij lage temperaturen al eens met de motor gereden heeft, zal zeker gevoeld hebben dat ook een motorfiets last heeft van de koude. De veersystemen lijken wat stroever dan voorheen, het motorblok draait niet meer zo soepel rond als kort geleden nog het geval was en de versnellingsbak lijkt ook al helemaal uit zijn humeur te zijn. Suggestieve indrukken veroorzaakt door de koude? Niet helemaal als je het ons vraagt.

De werking van al de componenten van een motorfiets en hun samenspel is op het eerste gezicht een ingewikkelde materie. Het functioneren van het geheel proberen begrijpen lijkt een hele opgave, maar wat voor de meeste problemen geldt, gaat ook hier op: deel het op te lossen vraagstuk op in kleine, bevattelijke stukken en los ze één voor één op. Op een gegeven ogenblik blijkt dat je toch de klus hebt geklaard.

Uitgaande van die stelling gaan we deze nu eens uitproberen op het vraagstuk waarom onze motor onder bitter kou minder vlot lijkt te presteren.



Stug lopende motor

Een motorblok lijkt soms wel een levend wezen, dat soms opgewekt is en op andere momenten zijn minder goede geluimdheid duidelijk laat merken. Een motorblok dat onder koude omstandigheden moet functioneren, doet dat meestal niet met volle overtuiging; dat hebben we allemaal al wel eens opgemerkt. De reden daarvoor ligt niet bij één of andere karaktertrek, maar doodeenvoudig omdat het slechts optimaal functioneert wanneer het de optimale bedrijfstemperatuur heeft bereikt. Die is nu eenmaal nodig om alle onderdelen perfect te laten samenwerken. Onder echt koude omstandigheden lukt het het motorblok niet meer om die temperatuur te bereiken: de rijwind koelt het snel af terwijl de aangezogen koude lucht ook al weer niet bevorderlijk werkt om het op temperatuur te krijgen. Wie met een vloeistofgekoeld motorblok leeft, heeft zeker al gemerkt dat de temperatuurmeter in de winterse koude nog maar met tegenzin wil opklimmen langs zijn schaalverdeling en onder winterse omstandigheden dus nooit de waarden zal aangeven die als normaal worden beschouwd. Dat probleem verhelpen is heel gemakkelijk, maar eerst willen we jullie wijzen op het gevaar dat er verbonden is aan het rijden met een onderkoeld motorblok. Omdat de componenten nooit de kans krijgen om hun normale werkingstemperatuur te bereiken, werkt het geheel niet optimaal samen en slijt daardoor veel sneller dan onder optimale omstandigheden het geval is. Bovendien levert een motorblok dat niet warm genoeg is nooit het vermogen dat het anders wel in huis heeft. Je kan het proces een beetje vergelijken met een sportman die zijn spieren niet heeft opgewarmd voor hij zijn prestatie moet neerzetten.

Niet zelden is dat de oorzaak van serieuze blessures en komt de sportman in kwestie nooit aan het prestatieniveau dat hij anders kon bereiken. De oplossing ligt voor de hand: we moeten zorgen dat de motor ondanks de koude toch voldoende warmte in zich kan opslaan. In de eerste plaats kunnen we dat bereiken door het motorblok wat langer te laten warmdraaien voor we er mee gaan rijden. Eenmaal we de motorfiets in beweging zetten, zakt die temperatuur echter razendsnel want de rijwind doet zijn ding door langs de radiator of de koelribben te strijken. De hoeveelheid rijwind die rechtstreeks die componenten weet te bereiken moeten we proberen beperken. Bij een vloeistofgekoelde motor is dit het makkelijkst. Net als bij racemotoren kunnen we namelijk een gedeelte van het radiatoroppervlak met tape afplakken. Wees daarbij niet te gul met de tape en begin met een klein stuk aan de onderzijde van de radiator. Hou daarna nauwkeurig de temperatuur van je koelvloeistof in de gaten want aan een oververhit motorblok heeft niemand iets. Denk er aan dat naarmate je sneller rijdt de motor meer zal afkoelen en probeer zo wat mogelijkheden uit tot wanneer je motor de optimale bedrijfstemperatuur zo dicht mogelijk benadert. Bij luchtgekoelde motoren werkt deze remedie echter niet. Rechtstreeks tape op de cilinders aanbrengen is uit den boze omdat die onvermijdelijk vroeg of laat zal gaan smelten. Een constructie maken en die voor de cilinders vastmaken -bijvoorbeeld uit een stevig stuk karton- is in dit geval de goede oplossing. Let wel op met een luchtgekoelde motor wat die heeft meestal geen temperatuurmeter aan boord. Een mogelijkheid is wel om een olietemperatuurmeter te monteren, dan heb je tenminste iets om je op te richten. Reeds vanaf je eerste testrit zal je merken dat je motor terug soepel op het gas zal reageren en veel krachtiger uit de hoek komt. Wat een soelaas na al dat slechte humeur dat het blok tot voor kort tentoon spreidde!

Zwaar schakelende versnellingsbak

Indien je de eerste aanpassing hebt uitgevoerd kan het zijn dat je meteen al een verbetering in het schakelgedrag van je versnellingsbak bemerkt. Tenslotte wordt de goede werking van die bak meestal belemmerd door de olie die dikker blijft onder lage temperaturen en warmt het blok diezelfde olie op. Blijf je desondanks sukkelen met een stug schakelgedrag, dan kan het zijn dat je de verkeerde olie in die bak hebt staan. Elke olie heeft namelijk een optimaal werkingsbereik en het kan best zijn dat de olie die in jouw motor steekt niet de goede specificaties heeft. Sla er je instructieboekje eens op na en in veel gevallen zal dat je aantonen welke olie voor welke omgevingstemperaturen geschikt is. In de volksmond wordt het verschil tussen de diktes van olie wel een aangegeven met zomer- en winterolie. In meer technische termen spreekt men van bijvoorbeeld een oliedikte van 20W 40 of 10W 40. Het eerste cijfer geeft aan of de olie beschikt is voor koudere of warmere omstandigheden. Hoe kleiner de eerste waarde hoe lager de omgevingstemperatuur mag zijn waarbij de olie zijn beoogde vloeibaarheid behoudt. Zo maar gaan in het wilde weg gaan experimenteren met oliediktes is echter niet echt aan te bevelen. Volg de instructies uit je instructieboekje naar de letter op en je zal niet gauw voor problemen komen te staan. Het gebruik van verkeerde olie kan leiden tot het vervallen van je garantie, dus ga ook in dit geval zeker niet over één nacht ijs.

Stroeve vering

Ook in de vering van je motor zit olie en ook die wordt dikker naarmate de temperatuur zakt. De demping van de veerelementen wordt dus stugger aangezien die olie door kleine openingen moet vloeien om de dempingskrachten op te wekken; dit gebeurt nu langzamer door het minder vloeibaar zijn van de olie. Die olie proberen op temperatuur te brengen is een onbegonnen zaak; We zullen dus een andere weg moeten zoeken om de veerwerking weer wat soepeler te laten verlopen. Wie het geluk heeft dat de demping van zijn vering instelbaar is, hoeft niets meer te doen dan deze wat zachter in te stellen. Onthoudt de correctie, want op het moment dat het weer wat beter wordt, zal je ze ongetwijfeld weer op haar normale waarde willen instellen. Heb je geen instelbare veerelementen dan kan je enkel je toevlucht nemen tot de grote middelen. In de voorvork kan je een dunnere olie gaan toepassen, maar achteraan zal je vrede moeten nemen met de standaard afstelling. De olie vervangen van achterschokbrekers lukt je enkel als je de hele zaak uit elkaar haalt en dat is een werkje dat je beter aan een specialist overlaat en dus de nodige tijd en centen kost. Het is beter om daaraan helemaal niet te beginnen want als we eerlijk zijn is Koning Vorst in onze contreien maar een kort leven beschoren. Gelukkig maar, want anders waren de motorrijders zeker niet zo talrijk. 't Is nu al eenzaam genoeg op de baan als het winter is...

Motorfiets winterklaar maken

Checklist voor als je in de winter **doorrijdt**

1) Verzamel de benodigde gereedschappen en materialen

- Haal de benodigde chemicaliën: tectyl, schoonmaakmiddelen, WD40
- Gebruik geen siliconenspray. Als dit op je lak komt, en je moet de lak ooit gaan bijspuiten, hecht de lak absoluut niet. Ook niet na grondig schuren.

2) Motor reinigen

- Om ervoor te zorgen dat je straks niet een vuil-laag insluit, is het goed om de motor grondig schoon te maken.
- Vuil op je motor laten zitten ter bescherming? Ik denk het niet: vuil is altijd poreus (modder / stof). Poreuze materialen houden vocht vast. Vocht blijft dus langer op je motor, en heeft dus langer de tijd om te gaan roesten. Daarom gaan wielkasten van auto's altijd het eerst rotten op de plaatsen waar het vuil achterblijft. De enige plaats waar het geen kwaad kan, is in de buurt van het ketting: daar is het vuil zo doordrongen van olie en vet, dat vocht geen kans heeft.

2) Olie-viscositeit checken

- Is je olie dun genoeg om in de winter te rijden (check dit met je instructieboekje). Bijv. 10W50 olie is waarschijnlijk te dik bij lage temperaturen

3) Koelvloeistof checken

- Als je een water/luchtgekoelde motor rijdt: Check of je koelvloeistof tegen lage temperaturen bestand is. Als je het zelf niet kunt meten, kunnen ze het altijd even voor je doen bij de auto-garage op de hoek of bij de dealer. Ter illustratie: auto's zijn vaak minimaal tot -25°C beschermd.

4) Waterdicht

- Omdat je wilt voorkomen dat er water in je stuur-console loopt, wat vervolgens kan bevriezen, kun je je consoles het best beschermen met siliconen spray. Siliconen stoten water af, en voorkomen dat er water tussen de knopjes komt.
- Denk er aan dat je met siliconen bij gelakte delen vandaan blijft (overspuiten / lak bijwerken kun je dan wel vergeten). Laat ook je handvatten siliconenvrij.

5) Pekel-bescherming

- Om alle (onbeschermd) delen te behoeden voor het pekkel, kun je het beste het volgende doen:
 - Spuit het gehele blok (exclusief cilinders) in met Amber Tectyl (van valvoline, bruine tectyl). Je kunt ook kleurloze tectyl gebruiken, maar die is niet zo sterk als de amber-versie en wordt hard. Bovendien kun je niet zien of er door steenslag stukjes tectyl zijn weggeslagen. Met bruine tectyl kun je altijd zien of er beschadigingen in de tectyllaag zijn gemaakt, en kun je ze weer bijwerken.
 - Spuit de overigen onbedekte metalen delen in met Amber Tectyl (banjo-bouten van de remmen, velgen, overige boutjes, chroom, voorvork (niet de binnenkant!))
 - Spuit geen tectyl op de cilinders en uitlaten, dat brandt in.
 - Je kunt eventueel WD40 op de uitlaten spuiten. Deze moet je dan wel uitwrijven! Dit moet je regelmatig blijven herhalen om de uitlaten goed te beschermen.
 - Je kunt Alu-zink spray op onverchromde uitlaat-bochten spuiten

- Blijf met alles af van de remschijven/blokken (behalve remmen-reiniger)
- Na de winter kun je tectyl weer heel gemakkelijk verwijderen met wasbenzine of terpentine

6) Voorvork-keerringen

- Voorvork-olie-keerringen zijn erg kwetsbaar in de winter. Het kunststof van de keerringen wordt namelijk hard, en daardoor fragiel. Upside-down voorvorken hebben hier een stuk minder last van, want die "baden" altijd in de olie, wat ze enigszins soepel houdt.
- Je kunt de stofkappen van even oplichten, en een paar druppelen olie bovenop de keerringen laten vallen om de keerringen soepel en nat te houden.
- Als je je motor wegzet, moet je je voorvork even goed afvegen, om aanslag van de voorvork af te houden.
- Als de keerringen een klein beetje zweten, raad ik aan deze niet te vervangen gedurende de winter, maar te wachten tot het weer warmer wordt. De kans dat ze weer gaan zweten is namelijk erg groot door bovengenoemde redenen.

7) Bandenspanning

- Niet verhogen, niet verlagen, gewoon op normale spanning houden.
- Houd er goed rekening mee dat bij lage temperaturen de banden **niet** goed warm worden, en je grip dus erg veel minder is dan in de zomer. Ga dus met wat meer voorzichtigheid een bocht door, ook als het niet glad is.

8) Ketting

- Omdat pekelen en water een aanslag doen op de smering in je ketting, dien je je ketting goed in de gaten te houden. Smeer twee maal zo vaak als in de zomer.
- Voor degenen die een automatische ketting-smeerder hebben (Loobman, Scottoiler, etc): denk er aan dat niet elk systeem ook de buitenkant van de schakels smeert. Om roest te voorkomen, kun je je het best je ketting af en toe ook even aan de buitenkant inspuiten met bijvoorbeeld WD40.

9) Ketting

- In de winter krijgt een accu altijd het meest op z'n donder. Zorg dat de accu goed opgeladen blijft. Als je altijd korte stukjes rijdt, krijgt de accu misschien geen kans op zich goed op te laden - controleer de accu daarom regelmatig, of leg hem sowieso af en toe aan de druppellader als je de motor even niet gebruikt.

10) Zichtbaarheid & rijgedrag

- Bij raar weer gaan veel automobilisten als een idioot rijden. Ik hoef je niet te vertellen dat motorrijders erg snel over het hoofd gezien worden door automobilisten. Motorrijders worden daarom helemaal over het hoofd gezien als het regent / mist / sneeuwt etc.. Zorg daarom dat je goed zichtbaar bent. Hier zijn legio oplossingen voor:
 - opvallende kleding / helm,
 - reflecterende delen op je motor, kleding en helm,
 - andere kleur koplamp (geel of blauw),
 - permanente zij-verlichting (knipperlichten branden permanent, op een lager niveau),
 - etc..
- Ga er per definitie van uit dat overige weggebruikers je niet zien. Rijd opvallend (gebruik de hele rijstrook door "zwabberen" op de weg).

Bronnen:

- Source: http://www.motornet.be/rijden/onderhoud/030113_tuning.html