

POPRAVILO STANE LE 10 % CENE NOVEGA

Uradni serviserji najraje prodajo nov rezervni del, ker tako več zaslužijo.



Marko KOBANU je pri podjetju Amortizer specializiran za motocikle in za delo na CNC strojih: »Morda je le 0,5 odstotka amortizerjev takšnih, da je popravilo (skoraj) nemogoče. No, tako bom rekel, vse se da narediti. Če so okvare radikalne, potem lahko naredimo nov kos ali najdemo ustrezno tehnično rešitev. Je pa ceneje reagirati pravočasno, ko amortizer izgublja funkcijo, pušča olje. Pravočasno servisiranje pomeni, da zamenjamo vse tesnilne elemente in hidravlično tekočino. Popravilo je v tej točki najcenejše, le dobrih 100 evrov.«



Vilice in amortizerji so zelo natančno izdelane komponente, ki ne prenesejo kovaškega mehanika.

Motorist ima rad, če je na amortizerju kolesce za nastavljanje prednapetosti vzmeti. Delo na pritegovanju vzmeti je preprostejše, lažje in ni nevarnosti, da si poškoduješ členke na prstih. Tudi pri BMW-ju je ravno ta »servo sistem« ena najpogostejših predčasnih okvar amortizerja - v 90 odstotkih. V podjetju Amortizer iz Dola pri Ljubljani to napako hitro in učinkovito rešijo, ker uporabijo kakovostnejši material in dokončajo tiste operacije, ki jih je proizvajalec slabše izpeljal. Popravilo s servisom vred običajno stane deset odstotkov cene novega amortizerja, okoli 130

»Zamenjajte v kompletu z novim!« Tako zapišejo tovarne v knjižico o uporabi motocikla, če redni pregled pokaže, da amortizer pušča.

Strokovnjak, ki se razume v amortizerje in ima v delavnici vso potrebno strojno opremo, se bo le zasmel. Vsak amortizer se da popraviti, da deluje enako kot nov. V Sloveniji je cena človeškega znanja in dela še vedno razumna, zato servis ni drag.

evrov plus davek.

Izkušnje iz zadnjih nekaj let kažejo, da amortizerji (mislimo tudi na vilice) po neki kilometraži spustijo ali dokončno crknejo. Pozna se, da proizvajalci varčujejo. Najslabša slika je pri manjših skuterjih, kjer so amortizerji tako drobni in skrajno ceneno izdelani, da se jih ne da popravljati. Italijanski proizvajalci motociklov imajo tudi dokaj slabo navado, da uporabljajo cenejše komponente, pa čeprav na amortizerju piše, da ga je izdelal Sachs. Marzocchi pa je bil zadnja leta itak na slabem glasu, ker so imeli za vratom resno grožnjo stečaja. Öhlins pa je druga skrajnost. Redni servis je potreben in obvezen zaradi natančne izdelave in nežnejših komponent, zaradi katerih so notranja trenja zmanjšana.

Analiziranje amortizerjev, ki jih popravljajo pri podjetju Amortizer, edinem slovenskem specialistu za vzmetenje z 32 leti izkušenj, kažejo, da je umazanija največkrat vzrok okvare. Če lastnik pri umivanju motocikla zanemari vzmetenje, bo življenjska doba tesnilnih elementov krajša. Tesnila so nežna in ko spustijo olje, je to znak za alarm. V tej točki je popravilo najcenejše, le 90 evrov plus davek.

Če lastnik to točko zamudi, kmalu pride do mehanskih okvar v notranji sestavi amortizerja in če je potrebna menjava batnice, se cena popravila povzpne na 140 evrov plus davek.

Le posegi v elektronske amortizerje so zahtevnejši in zato dražji. Spet so okvare največkrat posledica vlage, ki vdre v elektronske komponente ali v servo motor. Običajno je vzrok v premalo skrbno izvedenem tesnjenju. Pač, spet posledica šparanja v procesu izdelave. ■

Elektronika na amortizerju

Levo: kadar začne nagajati z elektroniko opremljen amortizer, je običajno krivec vlaga v elektronski komponenti. Zgodaj odkrit problem se da rešiti.



Servo pri BMW-ju.

Najpogostejša okvara pri BMW-ju je na servo sistemu pritezanja vzmeti. Svinčnik kaže na globoke raze, ki jih vzmet naredi na kovinskem vložku servo sistema.



Naprava za testiranje

Kadar je potrebno poseči v notranje elemente amortizerja ali spremeniti lastnosti pri dušenju, pri Amortizerju opravijo tudi testiranja na ustreznih napravah.