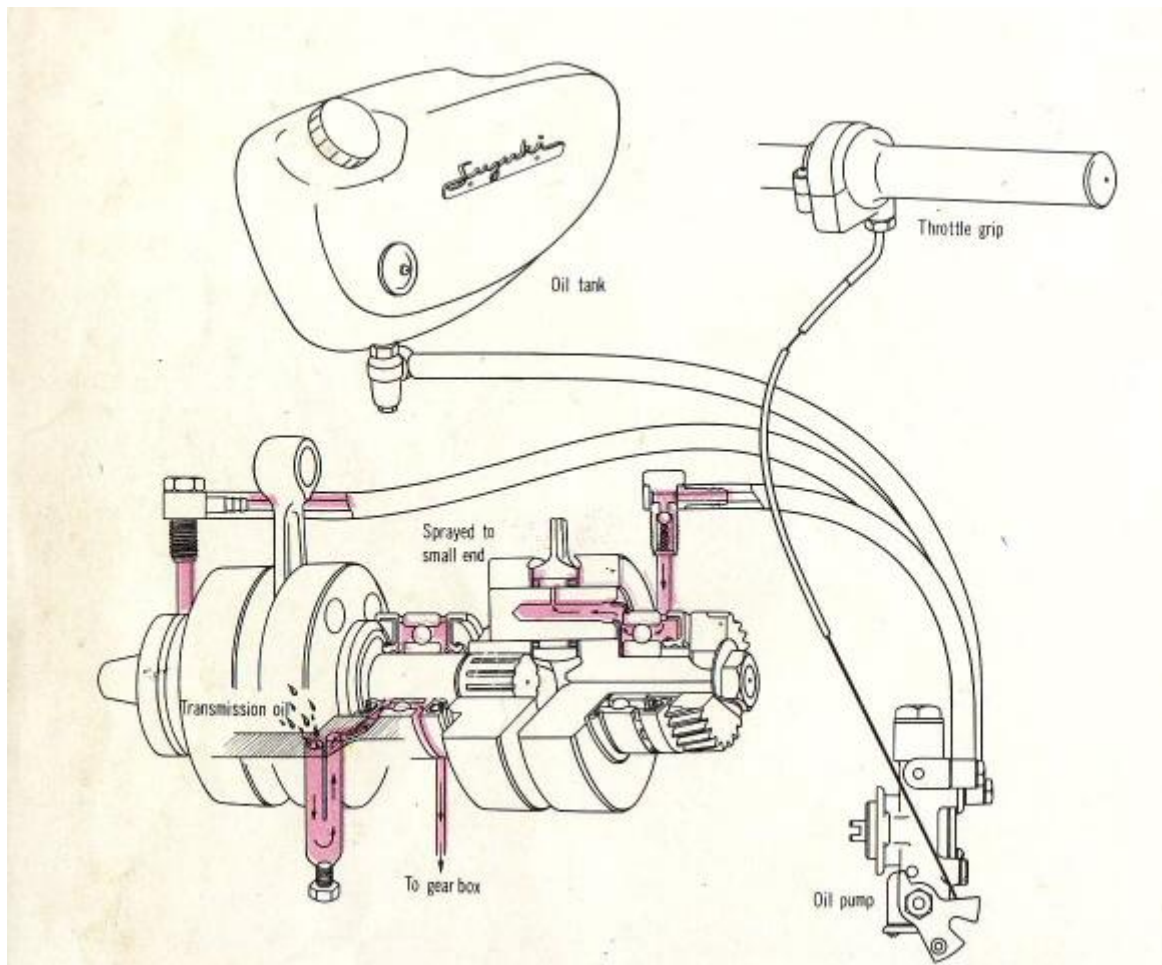


Transmissiesmering bij een tweetakt:



Het systeem smeert de versnellingsbak, de koppelingdelen en bij veel types één van de krukaslagers, zoals is te zien op bijgaande schematische tekening van de tweecilinder.

Het is een compleet gescheiden systeem van het motor smeersysteem. Aan deze olie worden heel andere eisen gesteld dan aan de motorsmeerolie.

Er worden dus ook heel andere eisen gesteld aan de eerste de beste automotorolie. Ten eerste draait immers ook de koppeling in deze olie. Olie smeert, maakt dus glad en dat kan de koppeling nu juist niet gebruiken!

Aan motorfiets olie worden additieven toegevoegd om deze problemen op te vangen. Ook is motorfiets olie t.o.v. bv. auto olie geschikt gemaakt voor hogere toerentallen. Het belangrijkste van de transmissie olie is echter naast de "natte koppelingbestendigheid" de druk die het kan hebben. De olie in de versnellingsbak heeft nl. als taak de tandwielen te smeren. Als de tanden van twee tandwielen in elkaar grijpen zal de olie er tussenuit willen persen. Dat mag niet. Er zitten dus additieven in de olie om dit tegen te gaan. Dat zijn heel andere additieven dan in welke andere olie ook.

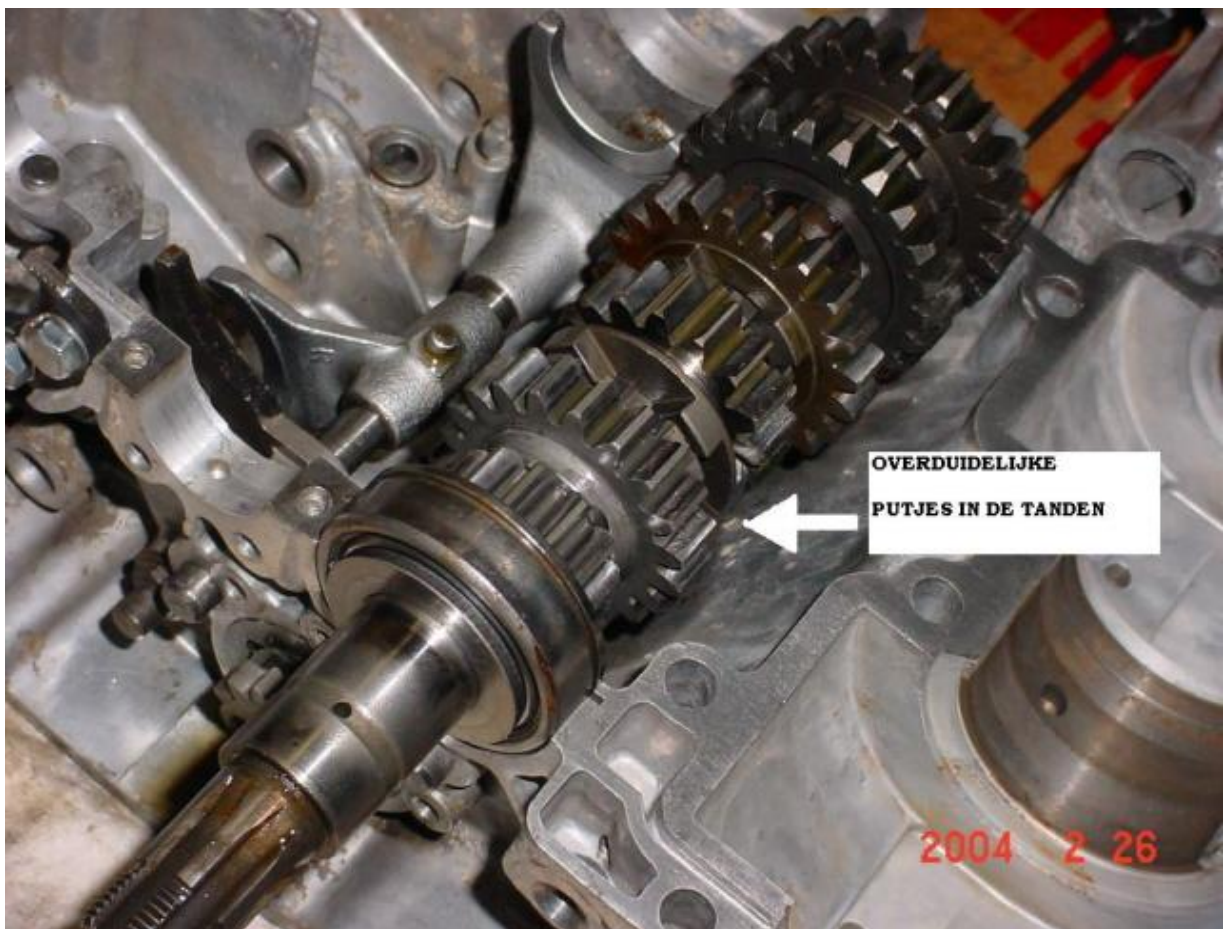
Hieruit blijkt ook wel dat auto olie hiervoor ongeschikt is. Deze olie is niet voor dit werk gemaakt. Dit geldt overigens ook voor 4-taktmotoren met een "blokmotor" dus versnellingsbak en aandrijving in 1 geheel, gesmeerd door 1 olie. (Bij de eerste Suzuki GSXR-en had de olie daarnaast ook nog eens een koelende functie!) De grote oliemerken hebben speciale olie op de markt gebracht voor motorfietsen. Het is zeer belangrijk deze olie te gebruiken. Vroeger

werd er voor de bak veel gebruik gemaakt van "dikke" 80W-90 olie. Die is speciaal voor tandwiel overbrengingen. En vaak minder geschikt voor een natte koppeling. Vaak kleeft deze olie, vooral koud, waarbij met een koude motor wegrijden met veel moeite gaat. Tegenwoordig zijn er dunnere speciale oliën (SAE 10W-40) met additieven die de olie sterk maakt, zodat deze tussen de tandflanken blijft zitten en er niet tussenuit geknepen wordt.

Een bekend probleem bij de T500, maar ook de andere types kunnen er last van hebben, was nl. de "jankende" versnellingsbak. Vooral bij rijden en de 4^e en/of 5^e versnelling kwam er een gierend geluid uit de bak. Dit duidt op "pitting" in de tandwielen. Pitting is slijtage op de tanden van het tandwiel. Als de olie tussen de tandflanken wordt weggedrukt komen de beide metalen delen tegen elkaar, wat versnelde slijtage tot gevolg heeft. Dit ontstaat bij slechte of te weinig olie. Het probleem van de T500 is daarnaast ook nog dat de versnellingsbak relatief langzaam draait en er dus een hoge "tandflankdruk" ontstaat, waardoor de olie nog eerder kapot gaat en weggeknepen wordt. Suzuki heeft dit opgelost door het olieniveau in de bak te verhogen van 1200 naar 1400 cc. **HET CONTROLE SCHROEFJE IS ECHTER NIET VAN PLAATS GEWIJZIGD.** Let hier dus op bij olieverversen of controle. In alle T500 bakken, dus ook die oudere, waar "1200 CC" op staat **MOET** 1400 cc worden gedaan! Als er dan een moderne geschikte olie wordt gebruikt levert de T500 geen probleem op.

In diverse clubbladen is aan olie aandacht geschonken. Lees die er nog eens op na. Bij twijfel over olie de specialist (dealer) raadplegen of kijk op de website van bv. Castrol, Motul of Valvoline, die hebben speciale motorfietsolie.

Op de foto is de pitting in de tandwielen duidelijk te zien, in dit geval de bak van een GT380



met dank aan Anne van der Zee