

# Zrób to sam

www.bractwo-suzuki.pl



**Tytuł:** Instalacja gmola  
**Autor:** Dom  
**Kontakt:** dominik.laska@wp.pl  
**Moto:** VZ 800

Celem tego artykułiku jest opisanie kolejnych etapów tworzenia własnego gmola do motoru. Zapewne wielu z nas wybiera prostszą metodę zakupu w sklepie lub na giełdzie

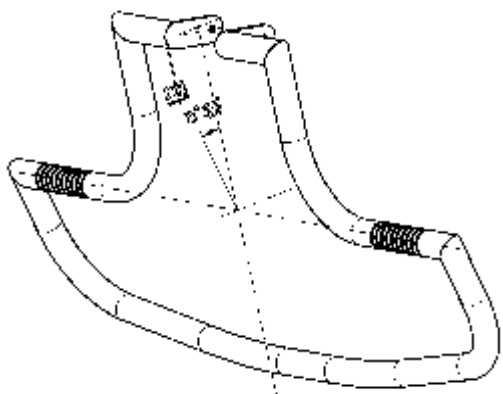
Jednak tylko samemu projektując możemy zrobić coś 'pod siebie' i tylko 'dla siebie'. Niestety możemy też łatwo zepsuć, a całkowity koszt budowy jest zbliżony do ceny rynkowej podobnych produktów.

Kupione od poprzedniego właściciela, razem z maszyną, gmole nie spełniały żadnego z postulatów ich stosowania. Były zbyt wąskie, aby zabezpieczyć motor czy też moje nogi przy ewentualnym upadku, a przede wszystkim nie wyglądały za dobrze.



Stąd decyzja o budowie nowych do mojej Marudy, na swój własny sposób. Po krótkich przemyśleniach jako wzorzec potraktowałem gmole montowane w fatboyach. Oczywiście prace spawalnicze zostały przeprowadzone w zaprzyjaźnionym warsztacie (w tym miejscu - Darek, dziękuję za pomoc).

Robotę rozpocząłem od projektu. Wykorzystałem zdobycze techniki, czyli oprogramowanie pro/e do stworzenia modelu i rysunków, aby mieć możliwość wizualizacji konceptu i później łatwego nanoszenia poprawek. Po wyplocie 1:1 wyciąłem model tekturowy. Przymierzając do motoru oceniłem czy spełnia wymagania wizualne i techniczne, jakie mu stawiam. Proporcje przyjąłem na zasadzie złotego podziału, ale i tak później szerokość przyciąłem.



Za materiał posłużyła mi stal chromoniklowa. Jej podstawowymi zaletami to: wysoka odporność na uszkodzenia mechaniczne i korozję oraz brak chromowania, a w efekcie, że można ją przepolerować po zarysowaniu o jezdnie. Wady to przede wszystkim waga, cena i wyższe wymagania spawalnicze, tzn. spawanie plazmowe w osłonie argonowej. Stal chromoniklowa po procesie elektropoleru może mieć delikatny odcień żółtawy, niektórym może się to nie podobać, jest to jednak w dużym stopniu uzależnione od jakości samego materiału. Rozpoczął się krotki czas na gięcie oraz baaardzo żmudny proces spawania, przymiarek i cięcia. I znowu spawania, przymiarek i cięcia...

Górna część i dolna miały być początkowo na płaszczyznach mocno pod kątem w stosunku do siebie, ale po przymiarkach wyszło prawie płasko... Kłopot polegał na znalezieniu optimum pomiędzy: wysokością od ziemi żeby nie zahaczało na winklach, nie zahaczało o lagi przy pełnym skręcie kierownicy, było odpowiednio daleko od dźwigni, ale na tyle blisko aby pełnić funkcje spacerówki.



Podstawowym problemem montażu, a raczej dospawania łap, było niesymetryczne ustawienie dolnych zaczepów. To bardzo poważna niedogodność... Bardzo uprzykrzającą życie okazała się również duża wrażliwość nierdzewki na skurcz spawalniczy. Strukturę ustalaliśmy bezpośrednio na motorze, gdzie lekko fastrygowaliśmy elementy (uwaga, zawsze odłącz akumulator, gdy zamykasz



łuk spawalniczy!) Właściwe spawanie odbywało się bez stelaża, co często kończyło się zmianą geometrii. Ale udało się. Po zakończeniu koledzy w warsztacie zasugerowali abym się jakiś czas już nie pojawiał, bo mają mnie serdecznie dosyć.

Po wyprowadzeniu wszystkich spawów gmoł ruszył do elektropoleru, gdzie uzyskał swoją ostateczną formę.

Oczywiście można kupić podobne, zapewne i ładniejsze gmołe, ale TAKIEGO, jakkolwiek wygląda - nie!

Dom